

# Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Νέστου

Παραδοτέο Δ  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση  
Πακέτου Μέτρων-Οριστικό  
ΣΒΑΚ-Μεθοδολογία  
παρακολούθησης και  
αξιολόγησης των Μέτρων



Δεκέμβριος 2021



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

## Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	3
1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ Δ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ.....	5
2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ ΣΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ 5 & 10 ΕΤΩΝ .....	9
2.1 Σύντομη περιγραφή Μηδενικού Σεναρίου .....	9
2.2 Σύντομη περιγραφή Σεναρίου Α .....	10
2.3 Σύντομη περιγραφή Σεναρίου Β .....	12
2.4 Σύντομη περιγραφή Σεναρίου Γ .....	15
3. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ .....	20
3.1 Εισαγωγή.....	20
3.2 Σχεδιασμός έρευνας ερωτηματολογίου .....	20
3.3 Διεξαγωγή έρευνας .....	21
3.4 Αποτελέσματα έρευνας .....	21
3.5 Διαμόρφωση τελικού σεναρίου .....	26
4. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΡΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ .....	28
4.1 Διευρυμένη Λίστα Μέτρων Προσχεδίου ΣΒΑΚ .....	28
4.2 Επιλογή Μέτρων Προσχεδίου ΣΒΑΚ.....	36
4.3 Αναλυτική παρουσίαση των μέτρων του προσχεδίου .....	39
5. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ, ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΩΦΕΛΕΙΩΝ.....	46
5.1 Ανάλυση μέτρων ΣΒΑΚ.....	47
5.1 Χρονοδιάγραμμα και εκτίμηση κόστους δράσεων ΣΒΑΚ.....	114
6. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ .....	127
7. ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ .....	133
8. ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗ ΣΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ & ΥΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ .....	135
9. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΡΙΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ .....	137
Παράρτημα.....	141
Παράρτημα.....	142



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το παρόν παραδοτέο αποτελεί το τέταρτο και τελευταίο παραδοτέο 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 στην πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός του δήμου. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Νέστου έχει σαν αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου Νέστου. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Νέστου πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις Κατευθύνσεις του Πράσινου Ταμείου και συμμορφώνεται με το περιεχόμενο του Άρθρου 22 του Νόμου 4599/19 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει από το Νόμο 4784/2021.

Στο παρόν Παραδοτέο Στάδιο περιλαμβάνονται οι δραστηριότητες που εμπίπτουν στα Στάδια 4: «Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων», 5: «Κατανομή αρμοδιοτήτων, κατάρτιση Π/Υ, εξέταση πηγών χρηματοδότησης - Καθορισμός μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης» & 6: «Υιοθέτηση και Έγκριση ΣΒΑΚ». Πιο συγκεκριμένα αρχικά αναλύονται διεξοδικά τα τρία προτεινόμενα σενάρια που περιγράφηκαν σε νωρίτερο στάδιο μέσω του διαδικτυακού εργαλείου (Urban Transport Roadmap) το οποίο προβλέπει τις επιπτώσεις που θα έχει στο μελλοντικό σύστημα μετακινήσεων της περιοχής, η εφαρμογή μέτρων που πλαισιώνουν το περιεχόμενο κάθε σεναρίου. Οι επιπτώσεις του κάθε σεναρίου παρουσιάζονται συγκριτικά μεταξύ τους για την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων. Εν συνεχεία, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της διαδικτυακής έρευνας ερωτηματολογίου αναφορικά με την επιλογή του πιο 'επιθυμητού' σεναρίου αστικής κινητικότητας το οποίο θα αποτελέσει τη βάση για το σχεδιασμό του συστήματος μετακινήσεων της πόλης στο άμεσο μέλλον. Έπειτα περιγράφονται τα πακέτα μέτρων που θα συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων καθώς και η αντίστοιχη ανάλυση του κόστους και των ωφελειών που θα προκύψουν από την εφαρμογή τους. Στη συνέχεια το κείμενο περιλαμβάνει την κατανομή των αρμοδιοτήτων για την εκπόνηση και την παρακολούθηση όλων των απαιτούμενων δραστηριοτήτων του ΣΒΑΚ μεταξύ των φορέων με ταυτόχρονο οικονομικό προϋπολογισμό των συγκεκριμένων μέτρων. Κλείνοντας συντάχθηκε το τελικό κείμενο του ΣΒΑΚ, το οποίο αποτελεί μια σύνοψη των αποτελεσμάτων όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων. Το έγγραφο αυτό, συμπεριλαμβανομένων των δράσεων και της αξιολόγησής τους, πρέπει να εγκριθεί επίσημα από τους πολιτικούς εκπροσώπους. Είναι επίσης σημαντικό να διασφαλιστεί ότι το σχέδιο είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών.

Στο πρώτο Παραδοτέο Στάδιο εκτελέστηκαν οι δραστηριότητες και παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα που εμπίπτουν στο Στάδιο 0: «Εκκίνηση της διαδικασίας». Οι πληροφορίες που περιλάμβανε αφορούσαν τη στελέχωση και εκπαίδευση της ομάδας έργου και τη συγκρότηση της ομάδας εμπλεκόμενων φορέων που θα συμβάλλουν στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Επίσης,



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

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.

Στο δεύτερο Παραδοτέο Στάδιο εκτελέστηκαν οι δραστηριότητες και παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα που εμπίπτουν στα Στάδια 1: «Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου, του χρονοδιαγράμματος & της συμμετοχής των εμπλεκόμενων μερών και πολιτών» & 2: «Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης». Οι πληροφορίες που περιλάμβανε αφορούσαν στην Ανάλυση και Εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση του σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ, στο Πλάνο Συμμετοχής των ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, στην προετοιμασία, στη διεξαγωγή και στα 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 τρίτο Παραδοτέο Στάδιο εκτελέστηκαν οι δραστηριότητες που εμπίπτουν στο Στάδια 3: «Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων». Πιο συγκεκριμένα έγιναν οι απαραίτητες ενέργειες αναφορικά με τη σύνταξη του κοινού οράματος για την ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος της πόλης το οποίο θα θέσει τη βάση προσδιορισμού των στόχων και των μέτρων του ΣΒΑΚ, τη διοργάνωση και την ανάλυση των αποτελεσμάτων των δύο σταδίων της 2ης φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού (συνάντηση με φορείς και διαδικτυακή διαβούλευση) για τη διαμόρφωση των στρατηγικών στόχων και των προσχεδίων των μελλοντικών σεναρίων κινητικότητας, που θα αποτελέσει τη βάση για το σύστημα μετακινήσεων της πόλης, την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων για την κινητικότητα ως αποτέλεσμα των αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης και των συμμετοχικών διαδικασιών και την ποσοτικοποίηση των στόχων λαμβάνοντας υπόψη τις τάσεις σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

## 1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ Δ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ

Μετά το στάδιο προετοιμασίας προκύπτει η ανάγκη σύνθεσης μιας μεθοδολογίας εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του 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 Νέστου παρουσιάζεται στην εικόνα παρακάτω.

Τα διακριτά στάδια των δραστηριοτήτων περιλαμβάνουν:

- Την Προετοιμασία για το ΣΒΑΚ (Γκρι Πλαίσιο): περιέχει δραστηριότητες που αφορούν την γενικότερη συλλογή πληροφορίας και την προετοιμασία για την διαχείριση του σχεδιασμού. Σημαντικό τμήμα του σταδίου 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:

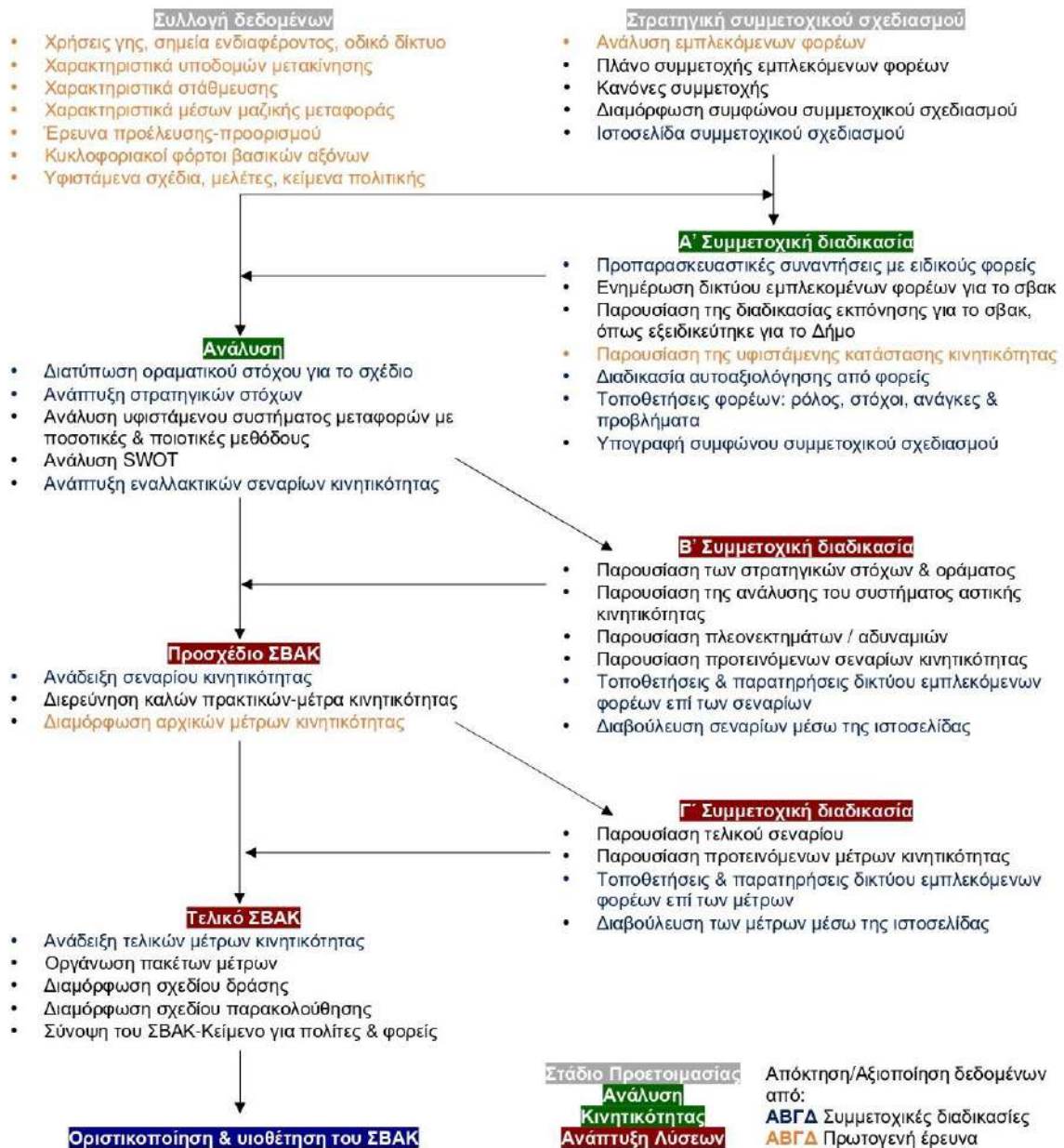
- Με **πορτοκαλί** γραμματοσειρά απεικονίζονται οι δραστηριότητες που βασίζονται, αποτελούν ή αξιοποιούν πρωτογενή έρευνα, αυτοψίες, μετρήσεις και πληροφορία από υφιστάμενα σχέδια.
- Με **μπλε** γραμματοσειρά απεικονίζονται οι δραστηριότητες που αξιοποιούν, βασίζονται ή περιλαμβάνουν συμμετοχικές διαδικασίες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

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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Σχήμα 1. Διάγραμμα Δραστηριοτήτων της Μεθοδολογίας Εφαρμογής του ΣΒΑΚ Νέστου



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 στη 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 τη στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού για την αποτελεσματική διαχείριση των ενδιαφερομένων μερών κατά την εκπόνηση και υλοποίηση του





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

σχεδίου. Η στρατηγική περιλαμβάνει την αναγνώριση και ανάλυση του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων, διαμόρφωση πλάνου συμμετοχής και κανόνων συμμετοχής στη διαδικασία σχεδιασμού και τη 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 ζητείται 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 Νέστου στο πλαίσιο της Β' Συμμετοχικής Διαδικασίας. Παράλληλα, οριστικοποιείται από τους πολίτες το όραμα και οι στρατηγικοί στόχοι που διαμορφώθηκαν από τα αποτελέσματα της Α' Συμμετοχικής Διαδικασίας και της ανάλυσης

Το επικρατέστερο σενάριο που ανέδειξε 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 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.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Η διαδικασία εκπόνησης ολοκληρώνεται με τη 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 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ ΣΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ 5 & 10 ΕΤΩΝ

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, το εργαλείο παρέχει στις πόλεις ποσοτικές εκροές που 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 στις διαφορετικές συνθήκες κάθε εξεταζόμενης πόλης, λαμβάνει υπόψη την εφικτότητα και εφαρμοσιμότητα των παρεμβάσεων, ενώ τα αποτελέσματα του αποδίδονται με τρόπο ελκυστικό, εύκολα κατανοητό από τους πολίτες.

Ως συνέχεια του Παραδοτέου Γ, στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται οι διάφορες παράμετροι που εισάγονται στο εργαλείο Urban Transport Roadmaps και αναλύονται οι διάφοροι δείκτες για κάθε σενάριο ξεχωριστά, σε χρονικό ορίζοντα πενταετίας και δεκαετίας. Οι παράμετροι που εισάγονται σε κάθε σενάριο και προέκυψαν βάσει βιβλιογραφικής ανασκόπησης / μελέτης παρουσιάζονται ακολούθως, ενώ τα αποτελέσματα συγκρίνονται με το μηδενικό/βασικό σενάριο, τα αποτελέσματα του οποίου αναλύθηκαν στο προηγούμενο παραδοτέο.

### 2.1 Σύντομη περιγραφή Μηδενικού Σεναρίου

Το σενάριο βάσης ή μηδενικό σενάριο έχει ως σκοπό την 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 αυτό επιχειρεί μια εκτίμηση της μελλοντικής κατάστασης του συστήματος αστικής κινητικότητας του Νέστου 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 τίθενται 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.
- Οι μέσο-μακροπρόθεσμες εκτιμήσεις σε περιφερειακό τοπικό επίπεδο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- Τα αποτελέσματα του εργαλείου εκτίμησης ορισμένων χαρακτηριστικών του Νέστου σε ορίζοντα πέντε (5) και δέκα (10) ετών

## 2.2 Σύντομη περιγραφή Σεναρίου Α

Το Σενάριο Α δίνει προτεραιότητα στη βελτίωση της προσβασιμότητας με τα μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς. Το ΙΧ παραμένει το κυρίαρχο μέσο μεταφοράς με το οποίο οι πολίτες κινούνται με προορισμό το χώρο εργασίας, εκπαίδευσης, ψυχαγωγίας, άθλησης, κ.ά. Το παρόν σενάριο πραγματοποιεί παρεμβάσεις με τις οποίες μειώνονται οι αρνητικές επιπτώσεις του ΙΧ, όπως οι εκπομπές αέριων ρύπων, η ατμοσφαιρική ρύπανση, η οπτική όχληση και ο θόρυβος. Παράλληλα, προτείνει μία σειρά μέτρων που θα βελτιώσουν την κυκλοφοριακή ροή και θα βελτιώσουν την ασφάλεια των υπόλοιπων χρηστών της οδού. Στο Σενάριο Α μπορεί να υποστηριχθεί η εισαγωγή έξυπνων συστημάτων και εφαρμογές οργάνωσης και διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Ενδεικτικά προτείνονται τα εξής μέτρα βελτίωσης της κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς:

- ✓ 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
- ✓ Αστυνόμηση 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

Πίνακας 1. Παράμετροι εισαγωγής εργαλείου Urban Transport Roadmaps για το Α Σενάριο

Παράμετρος	Πλαίσιο Παραμετροποίησης	Τιμή κόστους	Έτος εφαρμογής
<b>Παράμετροι Α σεναρίου</b>			
<b>Διαμόρφωση Αστικών Κέντρων Εμπορευμάτων</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Διάρκεια υλοποίησης: 4 χρόνια</li><li>• Αριθμός κέντρων διανομής: 1</li></ul>	Κόστος κατασκευής: 360000 €/κέντρο Κόστος συντήρησης: 600000 €/κέντρο/έτος	2024
<b>Διαχείριση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</b>	• Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	25% της περιοχής	2025
	• Περιορισμός πρόσβασης	25% της περιοχής	2027
	• Τιμολόγηση στάθμευσης	10% της περιοχής 0.50 €/h	2022

Πίνακας 2. Αποτελέσματα Α Σεναρίου και συγκριτική παρουσίαση με το μηδενικό σενάριο

Πεδία μετακινήσεων	Τιμή βάσης (2020)	Α σενάριο					
		Τιμή μηδενικού σεναρίου σε 5 χρόνια	Τιμή σεναρίου Α σεναρίου σε 5 χρόνια	Ποσοστό διαφοράς	Τιμή μηδενικού σεναρίου σε 10 χρόνια	Τιμή σεναρίου Α σεναρίου σε 10 χρόνια	Ποσοστό διαφοράς
1 Κατανομή στα μέσα	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοί : 25,186%</li> <li>Ποδήλατο: 12,68%</li> <li>Μηχανή: 2,932%</li> <li>Αυτοκίνητο: 50,657%</li> <li>Δημόσια Συγκ.: 6,902%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοί : 24,644%</li> <li>Ποδήλατο: 12,382%</li> <li>Μηχανή: 2,666%</li> <li>Αυτοκίνητο: 51,36%</li> <li>Δημόσια Συγκ.: 7,359%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοί: 29,56%</li> <li>Ποδήλατο: 5,942%</li> <li>Μηχανή: 3,543%</li> <li>Αυτοκίνητο: 55,708%</li> <li>Δημόσια Συγκ.: 5,06%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>19,95%</li> <li>-52,01%</li> <li>32,90%</li> <li>8,47%</li> <li>-31,24%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοί: 24,338%</li> <li>Ποδήλατο: 12,314%</li> <li>Μηχανή: 2,63%</li> <li>Αυτοκίνητο: 52,118%</li> <li>Δημόσια Συγκ.: 7,042%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοί: 29,26%</li> <li>Ποδήλατο: 5,721%</li> <li>Μηχανή: 3,439%</li> <li>Αυτοκίνητο: 56,241%</li> <li>Δημόσια Συγκ.: 5,071%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>20,22%</li> <li>-53,54%</li> <li>30,76%</li> <li>7,91%</li> <li>-27,99%</li> </ul>
2 Ιδιοκτησία αυτοκινήτων	398 ΙΧ/1000 κατοίκους	406 ΙΧ/1000 κατοίκους	486 ΙΧ/1000 κατοίκους	19,70%	414 ΙΧ/1000 κατοίκους	494 ΙΧ/1000 κατοίκους	19,32%
3 Μέση ταχύτητα Ι.Χ. τις ώρες αιχμής	44,17km/h	43,464km/h	44,294km/h	1,91%	42,713km/h	43,98km/h	2,97%
4 Μερίδιο καινοτόμων (εναλλακτικά τροφοδοτούμενων: υβριδικών ηλεκτρικών, μπαταριών ηλεκτρικών και κυψελών καυσίμου) οχημάτων στο στόλο των αυτοκινήτων	Υβριδικά: 0,032%	Υβριδικά: 0,058%	Υβριδικά: 0,058%	0%	Υβριδικά: 0,085%	Υβριδικά: 0,11%	0,025%
5 Όγκος κυκλοφορίας (χλμ. ανά όχημα) επιβατικών αυτοκινήτων με συμβατικό καύσιμο (ντίζελ, βενζίνη) που κυκλοφορεί στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης	66,488	65,443	63,984	-2,23%	64,665	59,272	-8,34%
6 Ετήσιες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που οφείλονται στην κυκλοφορία (t)	19278	19446	18834	-3,15%	19647	18287	-6,92%
7 Συνολική ετήσια κατανάλωση καυσίμων κατά είδος καυσίμου	Βενζίνη:4516t Diesel:1804,99t Ηλεκτρισμός:0,071t LPG:44,91t Υδρογόνο:0,t CNG:23t	Βενζίνη:4481t Diesel:1895t Ηλεκτρισμός:0,161t LPG: 42,837t Υδρογόνο:0t CNG:22t	Βενζίνη:3132t Diesel:2921t Ηλεκτρισμός:0t LPG: 91,23t Υδρογόνο:0t CNG:0t	-30,10% 54,14% 100% 112,97% 0% -100%	Βενζίνη:4461t Diesel:1982t Ηλεκτρισμός:0,406t LPG: 41,020t Υδρογόνο:0t CNG:21t	Βενζίνη:3066t Diesel:2821t Ηλεκτρισμός:0t LPG: 81t Υδρογόνο:0t CNG:0t	-31,27% 42,33% -100% 97,46% 0% -100%
8 Αριθμός ατόμων που εμπλέκονται σε σοβαρά συμβάντα	Σοβαρά: 25,357 Θανατηφόρα: 1,056	Σοβαρά: 24,811 Θανατηφόρα: 1,029	Σοβαρά: 29,048 Θανατηφόρα: 1,331	17,08% 29,35%	Σοβαρά: 24,394 Θανατηφόρα: 1,007	Σοβαρά: 27,539 Θανατηφόρα: 1,258	12,89% 24,93%
9 Κόστος μετακινήσεων ανά άτομο	532€	537€	617€	14,90%	543€	573€	-1,10%

Από την παρατήρηση των στοιχείων του πίνακα παραπάνω γίνονται αντιληπτά τα παρακάτω:

1. Για την περίοδο της πενταετίας και δεκαετίας το μερίδιο της πεζή μετακίνησης θα βελτιωθεί κατά 19,95% και 20,22%, αντίστοιχα, σε σχέση με το μηδενικό σενάριο.
2. Μείωση παρατηρείται στο ποσοστό χρήσης του ποδηλάτου στο πέρας της πενταετίας και δεκαετίας, σε ποσοστά -52,01% και -53,54%, αντίστοιχως.
3. Μείωση παρατηρείται στη χρήση των Δημοσίων Συγκοινωνιών. Αντιθέτως, αύξηση παρατηρείται στη χρήση του ΙΧ και των δικύκλων, με μεγαλύτερη αύξηση να παρατηρείται μετά την πενταετία.
4. Συνεχίζεται η καθοδική πορεία της χρήσης του ΙΧ, κάτι το οποίο είναι ενθαρρυντικό για τη στροφή προς τα πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς. Η βελτίωση των υποδομών για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία και την αύξηση της κυκλοφορίας ροής, προκαλεί αύξηση της μέσης ταχύτητας των οχημάτων σε σχέση με το μηδενικό σενάριο (αύξηση 8,31%) σε βάθος δεκαετίας.
5. Όσον αφορά στον όγκο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και κατά συνέπεια στην ποσότητα των εκπομπών, σε βάθος πενταετίας σημειώνεται ελαφρά αύξηση σε σχέση με το μηδενικό σενάριο. Αντίθετα, στην περίοδο της δεκαετίας φαίνεται ότι το Σενάριο Α λειτουργεί αποτελεσματικότερα στη μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων και των εκπομπών (μείωση της τάξης του 25,54% και 11,26%, αντίστοιχα).
6. Ως απόρροια των παραπάνω, η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων (ανεξαρτήτως σοβαρότητας) θα επέλθει στο βάθος της δεκαετίας.
7. Τέλος, όσον αφορά στο μέσο κόστος μετακίνησης, παρατηρείται στο πέρας της πενταετίας αύξηση της τάξης του 5,40% και στο πέρας της δεκαετίας μείωση της τάξης του -1,10% σε σχέση με το μηδενικό σενάριο. Αυτό ενδεχομένως να οφείλεται στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και στη σταδιακή μείωση των χιλιομέτρων που καταναλώνουν τα οχήματα σε βάθος χρόνου.

Το παραπάνω σενάριο είναι διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <http://www.urban-transport-roadmaps.eu/scenario/5fc713a0>

### 2.3 Σύνοψη περιγραφή Σεναρίου Β

Το Σενάριο Β δίνει προτεραιότητα στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης με έμφαση στην εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης, δηλαδή πεζών, ποδηλάτων, ΔΑΣ και στην εξασφάλιση «φιλικών προς όλους» υποδομών αστικής κινητικότητας. Το ήπιο ανάγλυφο των οικισμών, η ορθογωνική διαμόρφωση των οδών και η ύπαρξη οδών με ικανά πλάτη και πεζοδρομίων ευνοούν την ανάπτυξη του ποδηλάτου στην πόλη. Στόχος του σεναρίου είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας από και προς το σύνολο των μετακινήσεων προέλευσης-προορισμού με μη μηχανοκίνητα μέσα στον κεντρικό πυρήνα της πόλης της Χρυσούπολης και η προώθηση δράσεων ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης των πολιτών σχετικά με τα οφέλη των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης.

Η αναβάθμιση των συνθηκών ήπιας μετακίνησης μπορεί ενδεικτικά να επιτευχθεί:

- ✓ 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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- ✓ 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

Πίνακας 3. Παράμετροι εισαγωγής εργαλείου Urban Transport Roadmaps για το Β Σενάριο

Παράμετρος	Πλαίσιο Παραμετροποίησης	Τιμή κόστους		Έτος εφαρμογής
<b>Παράμετροι Β σεναρίου</b>				
<b>Διαχείριση ζήτησης</b>	• Πληροφόρηση και ευαισθητοποίηση μετακινούμενων	30 € / κάτοικο		2021
	• Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	1.500€ / ποδήλατο και ετήσια συνδρομή 25€ 50% κάλυψη		2022
<b>Υποδομές</b>	• Υποδομή για το ποδήλατο	3km	10.000€/km (κατασκευή) 1000€/km (συντήρηση)	2024
	• Υποδομή για πεζούς	3km		2024
<b>Διαχείριση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</b>	• Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	15% της περιοχής		2025
	• Περιορισμός πρόσβασης	20% της περιοχής		2027

Πίνακας 4. Αποτελέσματα Β Σεναρίου και συγκριτική παρουσίαση με το μηδενικό σενάριο

B σενάριο							
Πεδία μετακινήσεων	Τιμή βάσης (2020)	Τιμή μηδενικού σεναρίου σε 5 χρόνια	Τιμή σεναρίου Β σεναρίου σε 5 χρόνια	Ποσοστό διαφοράς	Τιμή μηδενικού σεναρίου σε 10 χρόνια	Τιμή σεναρίου Β σεναρίου σε 10 χρόνια	Ποσοστό διαφοράς
1 Κατανομή στα μέσα	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοί : 25,186 %</li> <li>Ποδήλατο: 12,68%</li> <li>Μηχανή: 2,932%</li> <li>Αυτοκίνητο: 50,657%</li> <li>Δημόσια Συγκ.: 6,902%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοί : 24,644%</li> <li>Ποδήλατο: 12,382%</li> <li>Μηχανή: 2,666%</li> <li>Αυτοκίνητο: 51,36%</li> <li>Δημόσια Συγκ.: 7,359%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοί: 16,872%</li> <li>Ποδήλατο: 29,194%</li> <li>Μηχανή: 1,88%</li> <li>Αυτοκίνητο: 43,235%</li> <li>Δημόσια Συγκ.: 8,819%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-31,54%</li> <li>135,78%</li> <li>-29,48%</li> <li>-15,82%</li> <li>19,84%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοί: 24,338%</li> <li>Ποδήλατο: 12,314%</li> <li>Μηχανή: 2,63%</li> <li>Αυτοκίνητο: 52,118%</li> <li>Δημόσια Συγκ.: 7,042%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοί: 15,429%</li> <li>Ποδήλατο: 33,707%</li> <li>Μηχανή: 1,591%</li> <li>Αυτοκίνητο: 43,602%</li> <li>Δημόσια Συγκ.: 5,672%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-36,64%</li> <li>173,73%</li> <li>-39,51%</li> <li>-16,34%</li> <li>-19,45%</li> </ul>
2 Ιδιοκτησία αυτοκινήτων	398 ΙΧ/1000 κατοίκους	406 ΙΧ/1000 κατοίκους	480 ΙΧ/1000 κατοίκους	18,23%	414 ΙΧ/1000 κατοίκους	488 ΙΧ/1000 κατοίκους	17,87%
3 Μέση ταχύτητα Ι.Χ. τις ώρες αιχμής	44,17km/h	43,464km/h	46,519km/h	7,03%	42,713km/h	46,094km/h	7,92%
4 Μερίδιο καινοτόμων (εναλλακτικά τροφοδοτούμενων: υβριδικών ηλεκτρικών, μπαταριών ηλεκτρικών και κυψελών καυσίμου) οχημάτων στο στόλο των αυτοκινήτων	Υβριδικά: 0,032%	Υβριδικά: 0,058%	Υβριδικά: 0,058%	0%	Υβριδικά: 0,085%	Υβριδικά: 0,107%	25,88%
5 Όγκος κυκλοφορίας (χλμ. ανά όχημα) επιβατικών αυτοκινήτων με συμβατικό καύσιμο (ντίζελ, βενζίνη) που κυκλοφορεί στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης	66,488	65,443	54,156	-17,25%	64,665	50,242	-22,30%
6 Ετήσιες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που οφείλονται στην κυκλοφορία (t)	19278	19446	17172	-11,69%	19647	16822	-14,38%
7 Συνολική ετήσια κατανάλωση καυσίμων κατά είδος καυσίμου	Βενζίνη:4516t Diesel:1804,99t Ηλεκτρισμός:0,071t LPG:44,91t Υδρογόνο:0,t CNG:23t	Βενζίνη:4481t Diesel:1895t Ηλεκτρισμός:0,161t LPG: 42,837t Υδρογόνο:0t CNG:22t	Βενζίνη:2790t Diesel:2736t Ηλεκτρισμός:0t LPG: 77t Υδρογόνο:0t CNG:0t	-37,74% 44,38% -100% 79,75% 0% -100%	Βενζίνη:4461t Diesel:1982t Ηλεκτρισμός:0,406t LPG: 41,020t Υδρογόνο:0t CNG:21t	Βενζίνη:2745t Diesel:2677t Ηλεκτρισμός:0t LPG: 69t Υδρογόνο:0t CNG:0t	-38,47% 35,07% -100% 68,21% 0% -100%
8 Αριθμός ατόμων που εμπλέκονται σε σοβαρά συμβάντα	Σοβαρά: 25,357 Θανατηφόρα: 1,056	Σοβαρά: 24,811 Θανατηφόρα: 1,029	Σοβαρά: 27,084 Θανατηφόρα: 1,239	9,16% 20,41%	Σοβαρά: 24,394 Θανατηφόρα: 1,007	Σοβαρά: 25,944 Θανατηφόρα: 1,185	6,35% 17,68%
9 Κόστος μετακινήσεων ανά άτομο	532€	537€	577€	7,45%	543€	566€	4,24%



Από την παρατήρηση των στοιχείων του πίνακα παραπάνω γίνονται αντιληπτά τα παρακάτω:

1. Τα μέτρα που υιοθετεί το Σενάριο Β θα περιορίσουν σε μεγάλο βαθμό τη χρήση του ΙΧ σε ορίζοντα πενταετίας και δεκαετίας (-15,82% και -16,34%, αντιστοίχως) σε σχέση με το μηδενικό σενάριο.
2. Το μερίδιο της πεζή μετακίνησης θα μειωθεί στο πέρας της δεκαετίας.
3. Η χρήση του ποδηλάτου θα γνωρίσει πολύ μεγάλη αύξηση, καθώς το μερίδιό του θα αγγίξει το 29,194% μέχρι το τέλος της πενταετίας και το 33,707% μέχρι το πέρας της δεκαετίας.
4. Παρατηρείται σημαντική προώθηση του ποδηλάτου έναντι των λοιπών μέσων.
5. Παρατηρείται μείωση της κατοχής των ΙΧ στο βάθος της δεκαετίας, σε ποσοστό της τάξης του 17,87%.
6. Η χρήση των υβριδικών οχημάτων παρουσιάζει μεγάλη αύξηση της τάξης του 25,88% στο βάθος της δεκαετίας.
7. Η μέση ταχύτητα των ΙΧ τις ώρες αιχμής παρουσιάζει ελαφριά αύξηση στο βάθος της δεκαετίας, ενώ υπάρχει σταδιακή μείωση και στα διανυόμενα χιλιόμετρα.. Αυτό συμβαίνει καθώς δίδεται περισσότερη έμφαση στην κατασκευή υποδομών που θα εξυπηρετούν τα βιώσιμα μέσα μεταφοράς.
8. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω παρατηρείται μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και των οδικών τροχαίων ατυχημάτων. Σε αυτό συμβάλλει ο μειωμένος αριθμός η αναβάθμιση των υποδομών για τη βελτίωση της κίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού.
9. Τέλος, το μέσο κόστος μετακίνησης παρουσιάζει μείωση με την πάροδο των χρόνων σε σχέση με το μηδενικό σενάριο.

Το παραπάνω σενάριο είναι διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <http://www.urban-transport-roadmaps.eu/scenario/c0ed7956>

#### 2.4 Σύνοψη περιγραφή Σεναρίου Γ

Το Σενάριο Γ δίνει έμφαση στη διασφάλιση της προσβασιμότητας για όλους, αυξάνοντας την προσφορά των βιώσιμων τρόπων και μέσων μετακίνησης (ΔΑΣ, ποδήλατο, πεζή μετακίνηση). Το σενάριο αυτό χαρακτηρίζεται ως ήπια παρεμβατικό, καθώς έχει ως στόχο τη βιώσιμη ισορροπία μεταξύ των μέσων μετακίνησης δίδοντας στους μετακινούμενους την επιλογή του μέσου που θα χρησιμοποιήσουν. 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 και με τη διείσδυση μέσων μαζικής μεταφοράς με δομές που θα εγγυώνται την απρόσκοπτη μετακίνηση των κατοίκων και των επισκεπτών. Το σενάριο αποσκοπεί στη δημιουργία ενός συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών που να εξυπηρετεί τις μετακινήσεις τόσο εντός της πόλης όσο και των γύρω οικισμών και των επισκεπτών. Το παραπάνω σύστημα βασίζεται στην προώθηση συνδυασμένων μετακινήσεων με οχήματα τα οποία θα είναι προσβάσιμα σε όλους και τεχνολογίας χαμηλών ρύπων που θα ενισχύουν την πολυτροπικότητα και θα μπορούν να λειτουργήσουν ανταγωνιστικά στο ΙΧ καθώς θα εξυπηρετούν τις δυσκολίες μετακίνησης των «παγιδευμένων» χρηστών οι οποίες προκύπτουν από το έντονο ανάγλυφο της πόλης σε μερικές περιπτώσεις.

Τα παραπάνω μπορούν να επιτευχθούν με τα εξής ενδεικτικά μέτρα:



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- ✓ 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
- ✓ 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 κοινοχρήστων ποδηλάτων).
- ✓ Οι πυρήνες επιχειρηματικότητας θα συνδέονται γρήγορα και εύκολα με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Πίνακας 5. Παράμετροι εισαγωγής εργαλείου Urban Transport Roadmaps για το Γ Σενάριο

Παράμετρος	Πλαίσιο Παραμετροποίησης	Τιμή κόστους	Έτος εφαρμογής
<b>Παράμετροι Γ σεναρίου</b>			
<b>Προτεραιότητα στις δημόσιες μεταφορές</b>	Μήκος νέας λεωφορειολωρίδας: 0km Διάρκεια υλοποίησης: 2χρόνια Ποσοστό συγκοινωνίας που θα επηρεαστεί: 10%	Κόστος εξοπλισμού: 40000€	2023
<b>Ενιαίο ολοκληρωμένο σύστημα τιμολόγησης για τις μαζικές μεταφορές</b>	Κόστος υλοποίησης: 10€/κάτοικο Κόστος λειτουργίας: 16€/κάτοικο		2023
<b>Park n ride</b>	Κόστος κατασκευής: 75000€ Κόστος συντήρησης: 2000€ Χωρητικότητα: 100 Κόστος χρήσης: 0.5€/ώρα (κάτοικοι/εργαζόμενοι) 1€/ώρα (επισκέπτες)		2023
<b>Car sharing</b>	Χρέωση: 25€ / έτος		2022
<b>Αντικατάσταση δημοτικών οχημάτων (και οχημάτων ΜΜΜ) με οχήματα «καθαρής» ενέργειας</b>	Diesel νέας γενιάς: 275.000€/όχημα CNG: 400.000€/όχημα Υβριδικά: 350.000€/όχημα Ηλεκτρικά: 550.000€/όχημα		2024



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

<b>Σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων</b>	Κάλυψη ηλεκτρικών φορτιστών: 15% Κόστος ηλεκτρικών φορτιστών: 18000€/φορτιστή		2023
<b>Διαχείριση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</b>	Τιμολόγηση στάθμευσης	10% της παρόδιας στάθμευσης	2022
		0.5€/h	
<b>Διαμόρφωση Αστικών κέντρων εμπορευμάτων</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Διάρκεια υλοποίησης: 4 χρόνια</li><li>Αριθμός κέντρων διανομής: 1</li></ul>	Κόστος κατασκευής: 360000€/κέντρο Κόστος συντήρησης: 600000€/κέντρο/έτος	2024

Πίνακας 6. Αποτελέσματα Γ Σεναρίου και συγκριτική παρουσίαση με το μηδενικό σενάριο

Πεδία μετακινήσεων	Τιμή βάσης (2020)	Γ σενάριο				Τιμή μηδενικού σεναρίου σε 10 χρόνια	Τιμή σεναρίου Γ σεναρίου σε 10 χρόνια	Ποσοστό διαφοράς
		Τιμή μηδενικού σεναρίου σε 5 χρόνια	Τιμή σεναρίου Γ σεναρίου σε 5 χρόνια	Ποσοστό διαφοράς	Ποσοστό διαφοράς			
1 Κατανομή στα μέσα	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοί : 25,186%</li> <li>Ποδήλατο: 12,68%</li> <li>Μηχανή: 2,932%</li> <li>Αυτοκίνητο: 50,657%</li> <li>Δημόσια Συγκ.: 6,902%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοί : 24,644%</li> <li>Ποδήλατο: 12,382%</li> <li>Μηχανή: 2,666%</li> <li>Αυτοκίνητο: 51,36%</li> <li>Δημόσια Συγκ.: 7,359%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοί: 28,482%</li> <li>Ποδήλατο: 5,758%</li> <li>Μηχανή: 3,655%</li> <li>Αυτοκίνητο: 55,222%</li> <li>Δημόσια Συγκ.: 5,384%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>15,57%</li> <li>-53,50%</li> <li>37,10%</li> <li>7,52%</li> <li>-26,84%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοί: 24,338%</li> <li>Ποδήλατο: 12,314%</li> <li>Μηχανή: 2,63%</li> <li>Αυτοκίνητο: 52,118%</li> <li>Δημόσια Συγκ.: 7,042%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοί: 28,09%</li> <li>Ποδήλατο: 5,523%</li> <li>Μηχανή: 3,693%</li> <li>Αυτοκίνητο: 55,753%</li> <li>Δημόσια Συγκ.: 4,922%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>15,42%</li> <li>-55,15%</li> <li>40,42%</li> <li>6,97%</li> <li>-30,11%</li> </ul>	
2 Ιδιοκτησία αυτοκινήτων	398 ΙΧ/1000 κατοίκους	406 ΙΧ/1000 κατοίκους	489 ΙΧ/1000 κατοίκους	20,44%	414 ΙΧ/1000 κατοίκους	499 ΙΧ/1000 κατοίκους	20,503%	
3 Μέση ταχύτητα Ι.Χ. τις ώρες αιχμής	44,17km/h	43,464km/h	43,831km/h	0,84%	42,713km/h	43,505km/h	1,85%	
4 Μερίδιο καινοτόμων (εναλλακτικά τροφοδοτούμενων: υβριδικών ηλεκτρικών, μπαταριών ηλεκτρικών και κυψελών καυσίμου) οχημάτων στο στόλο των αυτοκινήτων	Υβριδικά: 0,032%	Υβριδικά: 0,058%	Υβριδικά: 0,227% Ηλεκτρικά: 0,104%	291,38% 100%	Υβριδικά: 0,085%	Υβριδικά: 0,35% Ηλεκτρικά: 0,037%	311,76% 100%	
5 Όγκος κυκλοφορίας (χλμ. ανά όχημα) επιβατικών αυτοκινήτων με συμβατικό καύσιμο (ντίζελ, βενζίνη) που κυκλοφορεί στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης	66,488	65,443	53,944	-17,57%	64,665	43,794	-32,28%	
6 Ετήσιες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που οφείλονται στην κυκλοφορία (t)	19278	19446	17628	-9,35%	19647	16459	-16,23%	
7 Συνολική ετήσια κατανάλωση καυσίμων κατά είδος καυσίμου	Βενζίνη:4516t Diesel:1804,99t Ηλεκτρισμός:0,071t LPG:44,91t Υδρογόνο:0,t CNG:23t	Βενζίνη:4481t Diesel:1895t Ηλεκτρισμός:0,161t LPG: 42,837t Υδρογόνο:0t CNG:22t	Βενζίνη:3091t Diesel:2572t Ηλεκτρισμός:15,869t LPG: 72t Υδρογόνο:0,25t CNG:0t	-31,02% 35,73% 100% 68,08% 100% -100%	Βενζίνη:4461t Diesel:1982t Ηλεκτρισμός:0,406t LPG: 41,020t Υδρογόνο:0t CNG:21t	Βενζίνη:2694t Diesel:2303t Ηλεκτρισμός:46t LPG: 54t Υδρογόνο:2,374t CNG:0t	-39,61% 16,20% 100% 31,64% 100% -100%	
8 Αριθμός απόμων που εμπλέκονται σε σοβαρά συμβάντα	Σοβαρά: 25,357 Θανατηφόρα: 1,056	Σοβαρά: 24,811 Θανατηφόρα: 1,029	Σοβαρά: 30,657 Θανατηφόρα: 1,401	23,56% -63,85%	Σοβαρά: 24,394 Θανατηφόρα: 1,007	Σοβαρά: 29,667 Θανατηφόρα: 1,352	21,62% 34,26%	
9 Κόστος μετακινήσεων ανά άτομο	532€	537€	542€	0,93%	543€	526€	-3,13%	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Από την παρατήρηση των στοιχείων του πίνακα παραπάνω γίνονται αντιληπτά τα παρακάτω:

1. Παρατηρείται αύξηση της πεζή μετακίνησης στο τέλος της πενταετίας και δεκαετίας (ποσοστά 15,57% και 15,42%, αντιστοίχως). Επίσης, αύξηση παρατηρείται στη χρήση των δικύκλων μετά το πέρας της δεκαετίας (ποσοστό 40,42%). Οι δημόσιες συγκοινωνίες και το ποδήλατο παρουσιάζουν μείωση στη χρήση τους. Με τη βελτίωση των υποδομών παρατηρείται ελαφρά αύξηση της χρήσης του ΙΧ στο πέρας της πενταετίας (ποσοστό 7,52%), ενώ στο πέρας της δεκαετίας παρατηρείται μικρότερη αύξηση (ποσοστό 6,97%).
2. Υπάρχει μια ελαφριά αύξηση της ιδιοκτησίας των ΙΧ σε βάθος πενταετίας και δεκαετίας (της τάξης του 20,68% και 20,53%, αντιστοίχως) σε σχέση με το μηδενικό σενάριο. Αυτό οφείλεται στη βελτίωση της προσβασιμότητας με όλα τα μέσα μεταφοράς από όλους.
3. Αντίστοιχη σημαντική αύξηση παρουσιάζεται και στην χρήση των εναλλακτικών οχημάτων, καθώς υπάρχει προώθηση των καινοτόμων οχημάτων (ΙΧ υβριδικά και ηλεκτρικά).
4. Σημαντική μείωση σημειώνεται στον όγκο της κυκλοφορίας των Ι.Χ οχημάτων και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα με το πέρας της δεκαετίας, κατά -32,73% και -16,23%, αντίστοιχα.
6. Παρατηρείται αύξηση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων σε σχέση με το μηδενικό σενάριο και μείωση μεταξύ της πενταετίας και δεκαετίας, ανεξαρτήτως της σοβαρότητας. Αυτό ενδεχομένως να οφείλεται στη δυνατότητα μετακίνησης των πολιτών με ολοένα και περισσότερα μέσα μεταφοράς και στη βελτίωση των υποδομών.
7. Τέλος, μείωση επέρχεται καις το μέσο κόστος μετακίνησης, το οποίο οφείλεται στον περιορισμό της κυκλοφορίας ΙΧ και στη χρήση πιο φιλικών μέσων μεταφοράς (πεζή, ποδήλατο, ΔΑΣ).

Το σενάριο είναι προσβάσιμα στο σύνδεσμο παρακάτω: <http://www.urban-transport-roadmaps.eu/scenario/9b03bea0#>



### 3. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

#### 3.1 Εισαγωγή

Στο πλαίσιο της διερεύνησης και επιλογής του επικρατέστερου σεναρίου, πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίου που αφορά στην επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου. Βασικός σκοπός της έρευνας ήταν να αποτυπωθεί η άποψη των πολιτών του δήμου Νέστου σχετικά με την επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας, ενώ τα συλλεγόμενα στοιχεία αξιοποιήθηκαν νωρίτερα για τον καθορισμό των στόχων του ΣΒΑΚ που αφορούν στη βελτίωση της κινητικότητας των πολιτών με όλα τα μέσα μεταφοράς. Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται ο σχεδιασμός της έρευνας, η διεξαγωγή της τελικής έρευνας, καθώς και τα αποτελέσματα αυτής.

#### 3.2 Σχεδιασμός έρευνας ερωτηματολογίου

Βασικά βήματα στο σχεδιασμό μιας έρευνας αποτελούν:

1. Ο προσδιορισμός των βασικών στόχων της έρευνας
2. Ο προσδιορισμός της ομάδας του πληθυσμού από την οποία πρέπει να προέρχεται το δείγμα σύμφωνα με τους στόχους της έρευνας
3. Ο τρόπος συλλογής των δεδομένων
4. Ο σχεδιασμός του ερωτηματολογίου
5. Η διεξαγωγή της έρευνας
6. Η συλλογή και ανάλυση στοιχείων

Τα παραπάνω βήματα ακολουθήθηκαν και στην περίπτωση της έρευνας που πραγματοποιήθηκε στο Δήμο Νέστου. Αρχικά τέθηκαν οι στόχοι της έρευνας. **Βασικός στόχος** αποτελεί η διερεύνηση των επιλογών των δημοτών σχετικά με το επικρατέστερο σενάριο. Ως τρόποι συλλογής των δεδομένων επιλέχθηκαν τα ερωτηματολόγια τα οποία συμπληρώνουν μόνοι τους οι συμμετέχοντες στην έρευνα (διαδικτυακά μέσω της ηλεκτρονικής εμπορικής πλατφόρμας Google Form). Στη συνέχεια έγινε η σύνταξη του ερωτηματολογίου σε στενή συνεργασία με τις υπηρεσίες του δήμου. Η τελική μορφή του ερωτηματολογίου έχει έκταση 6 σελίδες (βλ. Παράρτημα) και η πλειοψηφία των ερωτήσεων είναι ερωτήσεις κλειστού τύπου με τη δυνατότητα επιλογής μέσα από πολλαπλές απαντήσεις.

Αναλυτικότερα, στην πρώτη σελίδα του ερωτηματολογίου υπάρχει μια εισαγωγή όπου ο ερωτώμενος μπορεί να ενημερωθεί για τους σκοπούς της έρευνας και για το που θα αξιοποιηθούν τα συλλεγόμενα στοιχεία. Η εισαγωγή είναι πολύ σημαντικό να είναι σαφής και να προτρέπει τον ερωτώμενο να συμμετάσχει στην έρευνα και σαν σκοπό έχει να εξηγήσει στον ερωτώμενο γιατί είναι σημαντική η συμμετοχή του στην έρευνα.

Το ερωτηματολόγιο χωρίζεται σε δύο ενότητες:

- στην 1η ενότητα αναλύονται τα τρία (3) εναλλακτικά Σενάρια Α, Β και Γ και
- στην 2η ενότητα ακολουθούν ερωτήσεις αξιολόγησης των Σεναρίων Α, Β και Γ αναφορικά με διάφορες παραμέτρους (α) οδικής ασφάλειας, (β) αξιοποίησης του χώρου της οδού, (γ) περιβαλλοντικές βελτιώσεις (μείωση αέριων ρύπων, ηχορύπανσης και οπτικής όχλησης), (δ) «Ισότητα» στην μετακίνηση, (ε) προσβασιμότητα σε κοινόχρηστους χώρους, χώρους εμπορίου και βιομηχανίας, (στ) οργάνωση





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

στάθμευσης, (ζ) βελτίωσης στην ποιότητα ζωής στην πόλη, (η) ευκολίας στην εφαρμογή σεναρίου στην πόλη

### 3.3 Διεξαγωγή έρευνας

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στο χρονικό διάστημα Οκτώβριος 2021 - Νοέμβριος 2021, διαδικτυακά μέσω της πλατφόρμας Google Form. Για την καλύτερη προώθηση της έρευνας και την εξασφάλιση επαρκούς δείγματος, έγινε ενημερωτική διαδικτυακή καμπάνια με αναρτήσεις στην ιστοσελίδα του Δήμου και της αντίστοιχης του έργου, ενημερώσεις στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης κλπ, αποστολή ατομικών προσκλήσεων μέσω e-mail, όπου οι πολίτες ενημερώνονταν για την έρευνα και τη δυνατότητα συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου διαδικτυακά. Ο τελικός αριθμός των ερωτηματολογίων που συλλέχθηκαν ανέρχεται στα 30. Το σύνολο των εντύπων και διαδικτυακών ερωτηματολογίων εισήχθη σε μια ψηφιακή βάση δεδομένων όπου έγινε έλεγχος για τυχόν κενά ή άκυρα ερωτηματολόγια.

Οι δράσεις προώθησης του ερωτηματολογίου που πραγματοποιήθηκαν σε προσπάθεια να διευρυνθεί η συμμετοχή των πολιτών είναι οι εξής:

1. Ανάρτηση του ερωτηματολογίου στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου Νέστου. Το ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε με τρόπο που να εμφανίζεται σε κεντρικό σημείο στην αρχική σελίδα και διατηρήθηκε εκεί για τρεις μήνες.
2. Η ομάδα έργου προώθησε τον σύνδεσμο του ερωτηματολογίου στην ιστοσελίδα του Δήμου και σε μέσα επικοινωνίας που διατηρούν καλή συνεργασία.
3. Η ομάδα έργου αξιοποίησε το δίκτυο των εμπλεκόμενων φορέων με την αποστολή ατομικών προσκλήσεων μέσω e-mail.

Με το πέρας της περιόδου διαβούλευσης, πραγματοποιήθηκε η επεξεργασία των τοποθετήσεων πολιτών που συμπλήρωσαν το υπόψη ερωτηματολόγιο.

### 3.4 Αποτελέσματα έρευνας

Η ηλεκτρονική φόρμα τοποθέτησης πολιτών για το σενάριο κινητικότητας, δεχόταν τοποθετήσεις για διάρκεια δύο μηνών.

Σε γενικές γραμμές και παρά τις δράσεις ενημέρωσης και προώθησης της έρευνας μέσω:

- Δημοσίευση στα τοπικά site
- Αποστολή του ερωτηματολογίου στο δίκτυο εμπλεκόμενων φορέων
- Αξιοποίηση των social media του Δήμου και των στελεχών της ομάδας έργου

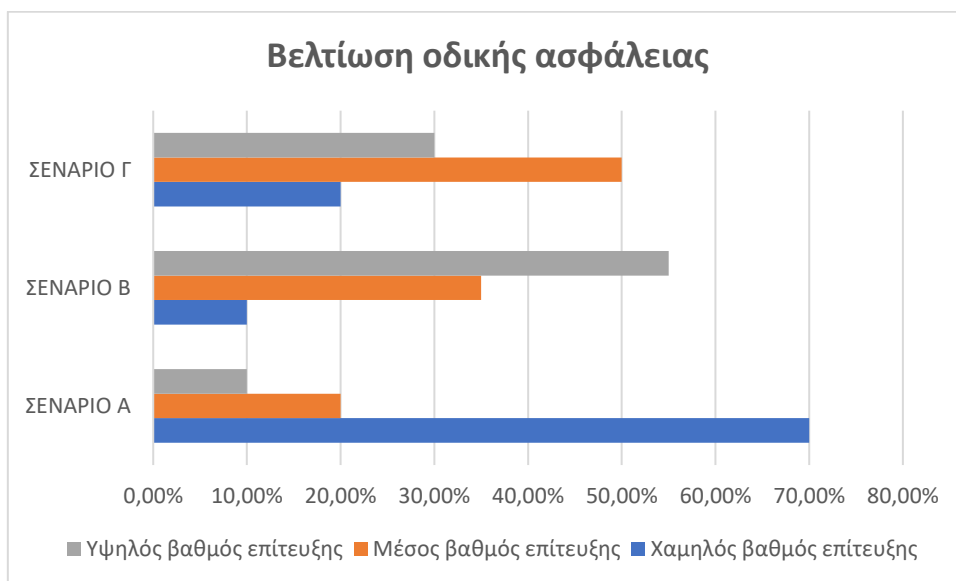
Η διαδικτυακή δημοσκόπηση δε συγκέντρωσε μεγάλο βαθμό συμμετοχής. Συνολικά υπήρξαν 30 ολοκληρωμένες τοποθετήσεις, το σύνολο των οποίων είναι ολοκληρωμένες και ικανές προς επεξεργασία. (ΕΛΕΓΧΟΣ)

Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό βελτίωσης της οδικής ασφάλειας. Όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω διάγραμμα, οι πολίτες εκτίμησαν ότι το Σενάριο Β θα επιφέρει καλύτερα αποτελέσματα σχετικά με την οδική ασφάλεια (σε ποσοστό 55%), ενώ τα υπόλοιπα δύο σενάρια θεωρήθηκαν ότι δεν θα καλύψουν επαρκώς την οδική ασφάλεια με ποσοστά μεταξύ 10-30%.



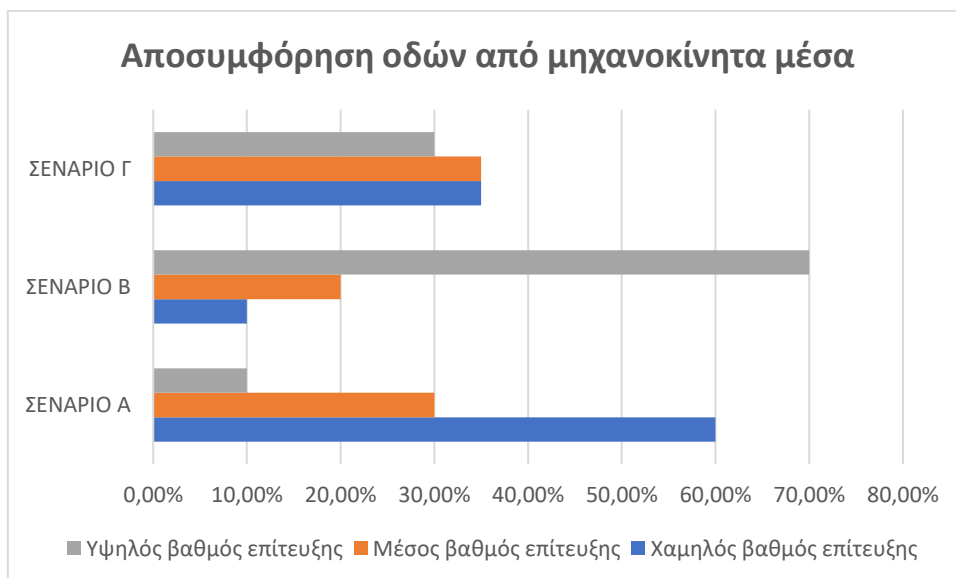
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Διάγραμμα 1. Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με την βελτίωση της οδικής ασφάλειας (ιδία επεξεργασία)



Όσον αφορά στην επιλογή των πολιτών σχετικά με την αποσυμφόρηση των οδών από την κυκλοφορία των μηχανοκίνητων μέσων, επιλέγεται το Σενάριο Β ως εκείνο που συμβάλλει τα μέγιστα στην επίτευξη αυτής της προσπάθειας (σε ποσοστό 70%). Το Σενάριο Α επιλέχθηκε ως το πλέον ακατάλληλο για την αποσυμφόρηση των οδών.

Διάγραμμα 2. Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με την αποσυμφόρηση των οδών από μηχανοκίνητα μέσα (ιδία επεξεργασία)

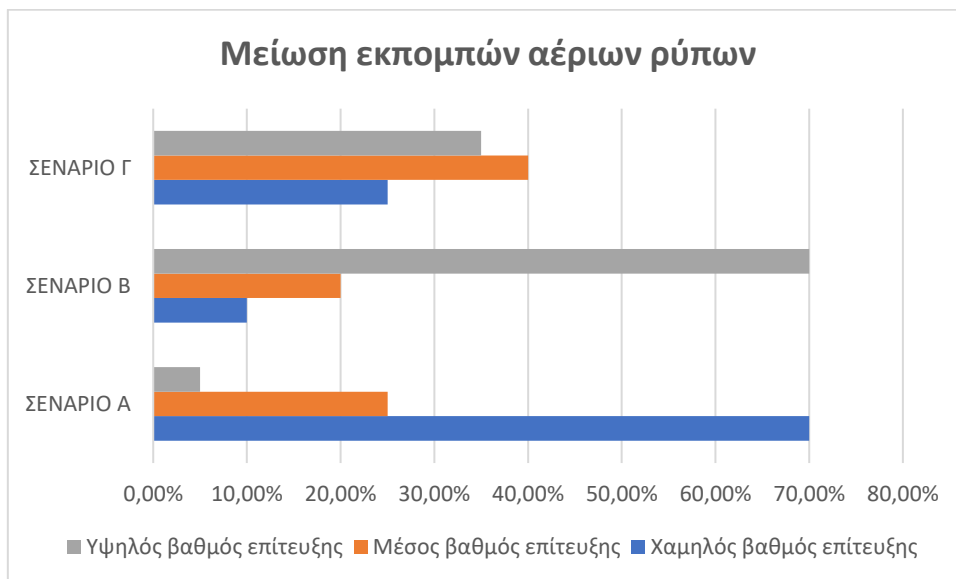


Στην ερώτηση σχετικά με το ποιο σενάριο οδηγεί στη μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων, η πλειοψηφία των πολιτών επέλεξε το Σενάριο Β ως εκείνο που εκπληρώνει περισσότερο το στόχο αυτό (ποσοστό 70%). Το Σενάριο Γ, που αποτελεί στην ουσία ένα συνδυασμό μέσων μετακίνησης, συγκέντρωσε ποσοστό της τάξης του 35%.



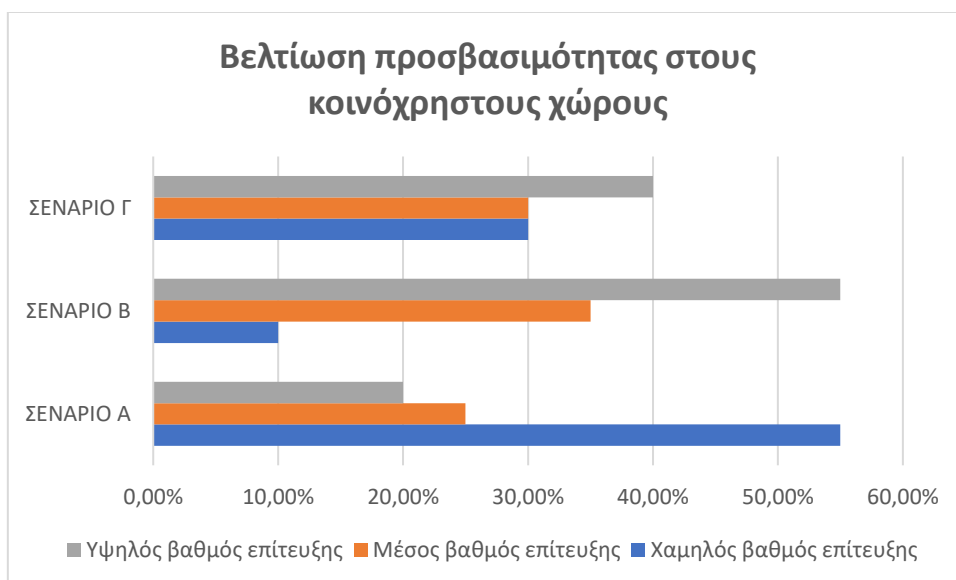
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Διάγραμμα 3. Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με τη μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων (ίδια επεξεργασία)



Οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να αξιολογήσουν τα σενάρια κινητικότητας σχετικά με τη βελτίωση της προσβασιμότητας στους κοινόχρηστους χώρους. Από τις απαντήσεις τους διαφαίνεται ότι το Σενάριο Β ψηφίστηκε ως το πλέον κατάλληλο σενάριο για το σκοπό αυτό (σε ποσοστό 55%).

Διάγραμμα 4. Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με τη βελτίωση της προσβασιμότητας στους κοινόχρηστους χώρους (ίδια επεξεργασία)

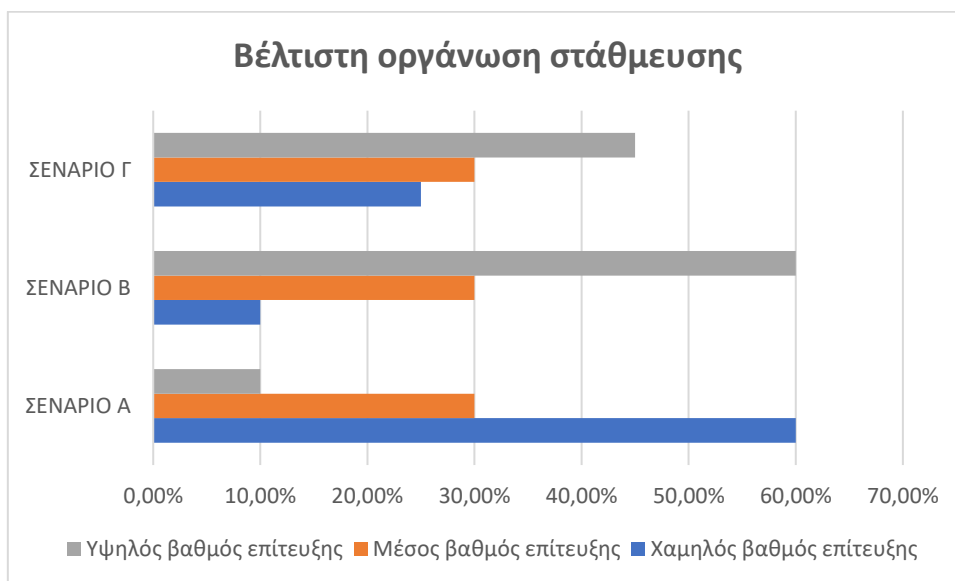


Στην ερώτηση ποιο από τα επικρατέστερα σενάρια συμβάλλει στην καλύτερη διευθέτηση και οργάνωση της στάθμευσης (παρόδιας ή/και εκτός οδού), το 60% των ερωτώμενων υπέδειξε το Σενάριο Β ως το σενάριο του οποίου η εφαρμογή θα βελτιώσει το πρόβλημα στάθμευσης στην πόλη. Το Σενάριο Α κρίθηκε ως το σενάριο του οποίου η εφαρμογή θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην οργάνωση της στάθμευσης (60% αναποτελεσματικό).



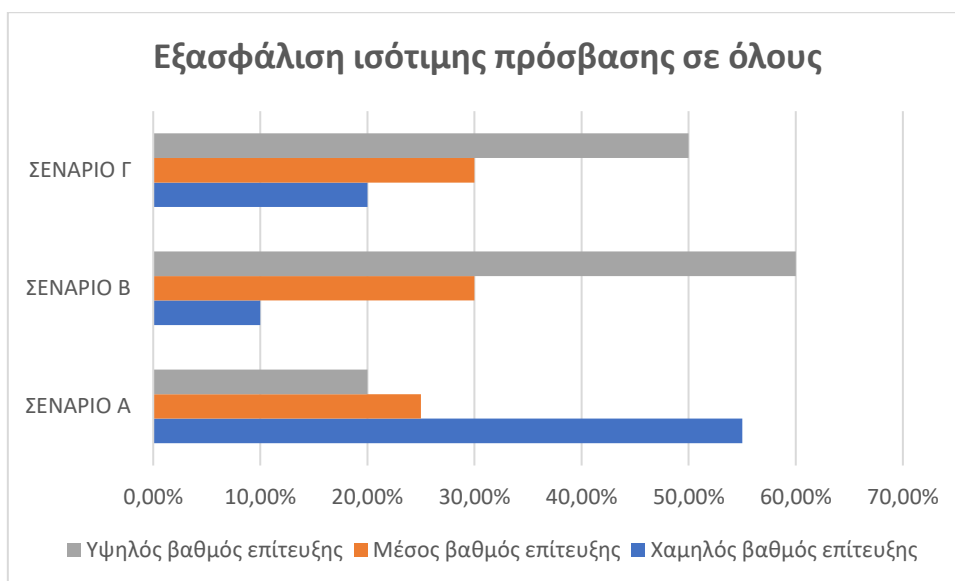
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Διάγραμμα 5. Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με τη βέλτιστη οργάνωση της στάθμευσης στην πόλη (ιδία επεξεργασία)



Μία επόμενη ερώτηση την οποία κλήθηκαν να απαντήσουν οι ερωτώμενοι είναι με ποιο από τα προπεριγραφέντα σενάρια εξασφαλίζεται ισότιμη πρόσβαση σε όλους τους μετακινούμενους, λαμβάνοντας υπόψη τους ΑμεΑ και τους πολίτες που αδυνατούν να αγοράσουν ΙΧ. Το Σενάριο Β επιλέχθηκε ως το πλέον κατάλληλο σενάριο με την εφαρμογή του οποίου όλοι οι πολίτες θα μπορούν να χαιρούν ισότιμης πρόσβασης σε υψηλό βαθμό (60%). Αντιθέτως, το Σενάριο Α επιλέχθηκε ως το σενάριο που δε διευκολύνει την ισότιμη πρόσβαση όλων, αντιθέτως οξύνει τις διαφορές και διακρίσεις.

Διάγραμμα 6. Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με την εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης σε όλους (ιδία επεξεργασία)



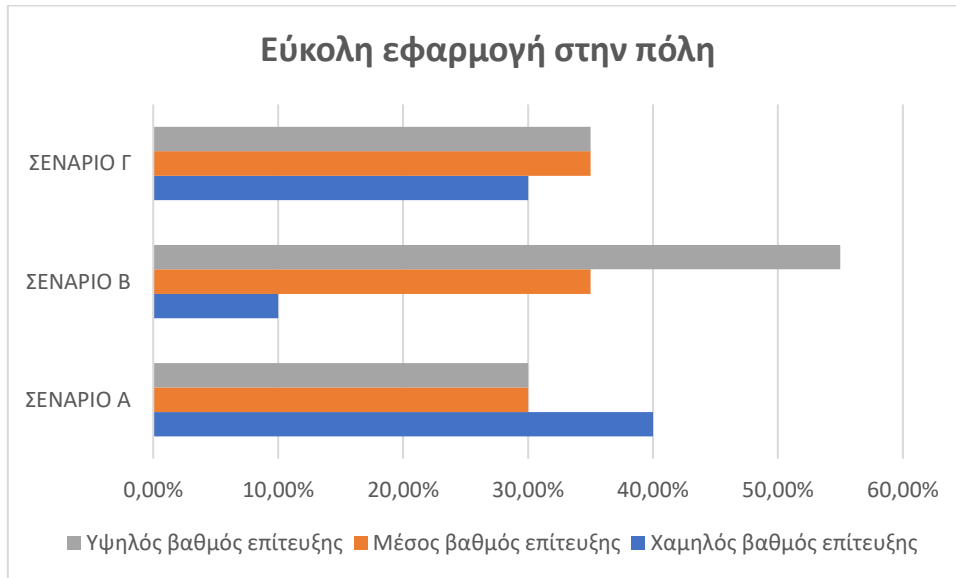
Η τελευταία ερώτηση στην οποία καλούνται να απαντήσουν οι ερωτώμενοι είναι ποιο σενάριο, κατά την κρίση τους, παρουσιάζει ευκολία στην εφαρμογή του στα όρια της πόλης. το Σενάριο Α που δίνει προτεραιότητα στα πιο ήπια και «πράσινα» μέσα μετακίνησης είναι αυτό το σενάριο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

που ψηφίστηκε ως το πιο εύκολα εφαρμόσιμα στην πόλη σε υψηλό βαθμό (55%), αντιθέτως το Σενάριο Α και Γ είναι τα λιγότερο εύκολα εφαρμόσιμα, κατά την άποψη των ερωτώμενων, σε ποσοστά χαμηλής εφαρμοσιμότητας 40% και 30%, αντιστοίχως.

Διάγραμμα 7. Εκτίμηση των αποτελεσμάτων σχετικά με τον βαθμό εφικτότητας υλοποίησης του σεναρίου στην πόλη (ίδια επεξεργασία)



### Επιλογή επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας

Στην τελευταία ενότητα της ηλεκτρονικής φόρμας, ο ερωτώμενος καλείται να επιλέξει μεταξύ των προτεινόμενων σεναρίων κινητικότητας που αξιολόγησε στις προηγούμενες ενότητες. Τα αποτελέσματα για την επιλογή επικρατέστερου σεναρίου παρουσιάζονται στην συνέχεια.

Διάγραμμα 8. Ποσοστιαία προτίμηση σεναρίου από τους ερωτώμενους (ίδια επεξεργασία)



Η διαδικτυακή διαβούλευση για την ανάδειξη του μελλοντικού σεναρίου κινητικότητας για το ΣΒΑΚ του Νέστου ανέδειξε την ξεκάθαρη προτίμηση των πολιτών στο Σενάριο Β, που δίνει προτεραιότητα στις ήπιες μορφές μετακίνησης, με ποσοστό 55%. Ακολουθεί το σενάριο Γ που πάλι δίνει προτεραιότητα στις ήπιες μορφές κινητικότητας με ταυτόχρονη βελτίωση της



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

μετακίνησης με ΔΑΣ (26%). Τελευταίο έρχεται στις προτιμήσεις το σενάριο με τη βελτίωση της μετακίνησης με τα μηχανοκίνητα μέσα (19%).

### **Τελική διαμόρφωση σεναρίου σύμφωνα με τα αποτελέσματα της διαβούλευσης**

Από τη διαδικασία της διαδικτυακής διαβούλευσης με την τοπική κοινωνία των τριών μελλοντικών σεναρίων προκύπτει πως το τελικό σενάριο που συγκεντρώνει πλειοψηφικά την προτίμηση των πολιτών του Νέστου είναι το Σενάριο Β που προβλέπει:

#### ***«Βελτίωση και ενίσχυση ήπιων μορφών μετακίνησης»***

Παράλληλα μελετώντας το σύνολο των τοποθετήσεων - παρατηρήσεων των πολιτών και επιχειρώντας την ενσωμάτωσή τους στο εν λόγω σενάριο προκύπτει η παρακάτω διαμόρφωση για το προτιμητέο μελλοντικό σενάριο κινητικότητας:

**Προτεραιότητα στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης με έμφαση στην εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης, δηλαδή πεζών, ποδηλάτων και ΔΑΣ και στην εξασφάλιση φιλικών προς όλους υποδομών αστικής κινητικότητας, προνοώντας παράλληλα για:**

- ✓ Δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός του αστικού ιστού και σύνδεσής του με τους όμορους οικισμούς
- ✓ Δημιουργία εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων
- ✓ Οργάνωση της στάθμευσης στο κέντρο με κατασκευή χώρων στάθμευσης περιφερειακά του κέντρου
- ✓ Διατήρηση της «γειτονιάς» περιφερειακά του κέντρου με δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας
- ✓ Δημιουργία και λειτουργία συστήματος bike sharing
- ✓ Βελτίωση της λειτουργίας ΔΑΣ

### **3.5 Διαμόρφωση τελικού σεναρίου**

Σύμφωνα με την διαδικασία της διαδικτυακής διαβούλευσης όπως αναφέρθηκε προηγούμενα, ως επικρατέστερο θεωρείται το Σενάριο Β με ποσοστό 55%. Ωστόσο λόγω της μικρής συμμετοχής των πολιτών (σύνολο 30) το δείγμα δεν θεωρείται αντιπροσωπευτικού για την ανάδειξη του τελικού σεναρίου. Για τον σκοπό αυτό, προχωρήσαμε στην διαμόρφωση ενός τελικού σεναρίου βασισμένο τόσο στα αποτελέσματα από το εργαλείο Urban Transport Roadmaps όσο και στο τελικό αποτέλεσμα της διαδικτυακής διαβούλευσης. Το σενάριο αυτό θα δίνει προτεραιότητα στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης, με παράλληλη προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης και των συνδυασμένων μετακινήσεων μέσω τεχνολογιών χαμηλών ρύπων και έξυπνων λύσεων και εφαρμογών.

Επιπλέον, το τελικό σενάριο δίνει προτεραιότητα στην ανάπτυξη και διείσδυση μέσων μαζικής μεταφοράς με δομές που θα εγγυώνται την απρόσκοπτη μετακίνηση των κατοίκων και των επισκεπτών, με την προώθηση συνδυασμένων μετακινήσεων με οχήματα προσβάσιμα σε όλους και με τεχνολογία χαμηλών ρύπων που θα ενισχύουν την πολυτροπικότητα.





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Με βάση τα παραπάνω προτείνεται η αναβάθμιση των συνθηκών ήπιας μετακίνησης, η εισαγωγή έξυπνων συστημάτων καθώς και η ανάπτυξη των δημόσιων μέσων μεταφοράς με την τεχνολογία χαμηλών ρύπων τα οποία θα επιτευχθούν μέσω των παρακάτω παρεμβάσεων:

- Ποιοτική αναβάθμιση των υφιστάμενων πεζοδρομίων προκειμένου να πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας για όλους και να εξυπηρετούν την εμπορική δραστηριότητα του Δήμου Νέστου και εν προκειμένω της Χρυσούπολης
- Αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις και προμήθεια αστικού εξοπλισμού κατά μήκος των πεζοδρομίων, όπου το πλάτος το επιτρέπει, που θα βελτιώνουν την ελκυστικότητα αλλά και το αίσθημα ασφαλείας των διαδρομών (οδοφωτισμός, έργα πρασίνου, εξοπλισμός ανάπαυσης)
- Σύνδεση των κύριων λειτουργιών της πόλης και των σημείων ενδιαφέροντος με δίκτυο υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες
- Συνθήκες προώθησης των ποδηλάτων, με την δημιουργία ποδηλατοδρόμου βάσει προδιαγραφών, την εγκατάσταση δικτύου κοινόχρηστων ποδηλάτων και την δημιουργία δημόσιων χώρων στάθμευσης τους
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη κυκλοφορία των πεζών και των χρηστών ποδηλάτου
- Επέκταση των συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης παρά την οδό (ζώνες προτεραιότητας σε επισκέπτες, ζώνες μόνιμων κατοίκων)
- Εισαγωγή ζωνών 30km/h και σε τμήματα του κύριου οδικού δικτύου
- Μείωση των σημείων συμφόρησης
- Συντήρηση και αναβάθμιση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και επεμβάσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας σε κόμβους του οδικού δικτύου, με προτεραιότητα στα μελανά σημεία.
- Εφαρμογές συστημάτων παρακολούθησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας (Κάμερες παρακολούθησης κυκλοφορίας, δυναμική σηματοδότηση, πίνακες μεταβλητών μηνυμάτων κ.ά.)
- Η ηλεκτροκίνηση θεωρείται ότι θα αυξηθεί στο μέλλον και θα υπάρξουν μέτρα για την υποστήριξη αυτού του είδους «καθαρής μετακίνησης»
- Δημιουργία δικτύου «καθαρών» λεωφορείων και με μέγεθος προσαρμοσμένο στις ανάγκες της πόλης
- 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 η Ride, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων).



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

#### 4. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΡΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Έχοντας καθορίσει τους στρατηγικούς άξονες, στόχους και προτεραιότητες στα προηγούμενα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ., μπορεί να πραγματοποιηθεί μια αρχική επιλογή των μέτρων του ΣΒΑΚ. Τα μέτρα του ΣΒΑΚ προκειμένου να συνδυάζουν τόσο την καινοτομία στις λύσεις για την κινητικότητα, όσο και το ρεαλισμό στην εφαρμογή τους, θα πρέπει να πληρούν κάποια βασικά χαρακτηριστικά:

1. Τα μέτρα του ΣΒΑΚ θα πρέπει να καθορίζονται ως προς το περιεχόμενο, την ένταση ή/και την έκταση στο δίκτυο, από το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας που αναδείχθηκε από προηγούμενη συμμετοχική διαδικασία με τους φορείς και τους πολίτες.
2. Τα μέτρα του ΣΒΑΚ θα πρέπει να αντιστοιχίζονται – ικανοποιούν τους στρατηγικούς στόχους που προέκυψαν για την πόλη, σύμφωνα με τα προβλήματα που αναδείχθηκαν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας και από προηγούμενη συμμετοχική διαδικασία με τους εμπλεκόμενους φορείς.
3. Κάθε μέτρο θα αποτελείται από μια περιγραφή που θα γίνεται κατανοητή από τους απλούς πολίτες, από μια εκτίμηση του κόστους και μια εκτίμηση της χρονικής κλίμακας υλοποίησης.
4. Τα μέτρα θα οριστικοποιηθούν και θα διαμορφωθούν σε βάθος μετά από διαβούλευση τους με τους φορείς και τους πολίτες.

Ειδικότερα, η ομάδα έργου αξιοποιώντας τα διαθέσιμα ευρωπαϊκά εργαλεία για την επιλογή μέτρων και σε συνάρτηση με τη δέσμη στρατηγικών στόχων που έχει αποφασιστεί, ανέπτυξε μια διευρυμένη λίστα πιθανών μέτρων που μπορούν να εφαρμοστούν στην εξεταζόμενη περιοχή.

Η τελική επιλογή των μέτρων του Προσχεδίου του ΣΒΑΚ που θα διαβουλευτούν με τους φορείς και τους πολίτες γίνεται με τη συνεκτίμηση:

- της επάρκειας των διαθέσιμων πόρων και των δυνατοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων
- των επιτυχημένων παραδειγμάτων εφαρμογής μέτρων (καλές πρακτικές) σε παρομοίου μεγέθους και χαρακτήρα συστήματα αστικών μετακινήσεων.

##### 4.1 Διευρυμένη Λίστα Μέτρων Προσχεδίου ΣΒΑΚ

Για την πρώτη διατύπωση μέτρων κινητικότητας αξιοποιείται το εργαλείο Konsult, το οποίο αναπτύχθηκε από το πανεπιστήμιο του Leeds. Το εργαλείο προτείνει συγκεκριμένες κατηγορίες μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας ανάλογα με τα δεδομένα που εισάγει ο χρήστης και τα οποία αφορούν στη στρατηγική που έχει προσδιοριστεί για το εκάστοτε σύστημα. Το εργαλείο Konsult δημιουργήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με στόχο την εύρεση εναλλακτικών μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας και είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα: <http://www.konsult.leeds.ac.uk/>.

Για τις ανάγκες της πόλης και προκειμένου να εξεταστούν περισσότερες εναλλακτικές λύσεις, τα αποτελέσματα του εργαλείου Konsult εξήχθησαν για τρεις (3) εναλλακτικές μορφές



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

παραμέτρων εισαγωγής. Συγκεκριμένα, εξήχθησαν τρεις λίστες μέτρων κινητικότητας με κριτήριο ιεράρχησης:

1. Τους στόχους του σχεδίου
2. Τα προβλήματα του δικτύου
3. Τους δείκτες κινητικότητας

Οι παράμετροι ιεράρχησης των μέτρων για κάθε κατηγορία περιλαμβάνονται στους πίνακες παρακάτω.

Πίνακας 7. Παρουσίαση παραμέτρων ιεράρχησης μέτρων

Παράμετροι ιεράρχησης					
Λίστα 1: Βάσει στόχων		Λίστα 2: Βάσει Προβλημάτων		Λίστα 3: Βάσει Δεικτών Κινητικότητας	
Efficiency	2	Congestion	5	Congestion	5
Livable Streets	5	Community Impacts	4	Bus Reliability	4
Environment protection	2	Environment Damage	1	% of people who think it is easy and safe to walk	3
Equity & Social Inclusion	1	Poor Accessibility	3	CO2 emission	2
Safety	5	Social & Geographic disadvantaging	1	Local Pollution	2
Economic Growth	2	Accidents	3	Energy efficiency (/trip)	5
Finance	3	Suppression of Economic Activity	3	Accessibility to key places	5
				Average cost of journey	3
				Safety	5
				Regional GDP	1

**Βαθμολόγηση:** 0 = Δεν θα χρησιμοποιηθεί / 1= Χαμηλής Σημασίας – 5= Υψηλής Σημασίας

Σύμφωνα με τους άξονες στρατηγικής και τις προτεραιότητες που περιγράφονται παραπάνω, συμπληρώνονται στο εργαλείο Konsult τα στοιχεία της στρατηγικής που θα ακολουθήσει ο Δήμος, όπως περιγράφονται στον πίνακα παρακάτω.

Πίνακας 8. Ιεράρχηση στρατηγικής του Δήμου

Παράμετροι ιεράρχησης σχετικά με την στρατηγική του Δήμου	
Μείωση των αναγκών για μετακινήσεις	1
Μείωσης της χρήσης του Ι.Χ.	3
Βελτίωση της χρήσης του διαθέσιμου χώρου της οδού	5
Βελτίωση της χρήσης των Δημοσίων συγκοινωνιών	3
Βελτίωση του βαδίσματος και της ποδηλασίας	4
Βελτίωση του βαδίσματος και της ποδηλασίας	4

Οι πίνακες παρακάτω περιλαμβάνουν τα ιεραρχημένα μέτρα που προτείνει το εργαλείο Konsult για τις εναλλακτικές παραμέτρους εισαγωγής.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πίνακας 9. Πίνακας προτεινόμενων μέτρων εργαλείου Konsult βάσει στόχων

Rank	Measure	Category	Cost	Timescale	Score
1	Land use to support public transport	Land Use Measures	neutral	long	30
2	Pedestrian areas & routes	Infrastructure	medium	medium	25
3	Development density and mix	Land Use Measures	high	long	20
4	Cycle & pedestrian safety	Management and service measures	neutral	short	20
5	Cycle networks	Infrastructure	medium	medium	18
6	Accident remedial measures	Management and service measures	medium	short	17
7	School travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	16
8	Road maintenance	Management and service measures	medium	short	15
9	Segregated cycle facilities	Management and service measures	medium	short	14
10	Traffic calming measures	Management and service measures	medium	short	13
11	Fuel taxes	Pricing	neutral	short	13
12	Parking standards	Land Use Measures	low	long	12
13	Bike sharing	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	11
14	Promotional activities	Attitudinal and behavioural measures	low	short	9



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

15	Road user charging	Pricing	neutral	medium	9
16	Pedestrian crossing facilities	Management and service measures	low	short	8
17	Parking charges	Pricing	neutral	short	8
18	Conventional signs & markings	Information	low	short	8
19	Barrier-free mobility	Information	medium	short	7
20	Company travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	7
21	Telecommunications	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	7
22	New rail stations and lines	Infrastructure	high	medium	6
23	Vehicle ownership taxes	Pricing	neutral	short	6
24	Cycle parking & storage	Management and service measures	low	short	6
25	Trip planning systems	Information	low	short	5
26	Private parking charges	Pricing	neutral	medium	5
27	Regulatory restrictions	Management and service measures	low	short	4
28	Bus priorities	Management and service measures	low	short	4
29	Intelligent transport systems	Management and service measures	medium	medium	4



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

30	Crowd sourcing	Information	low	short	4
----	----------------	-------------	-----	-------	---

Πίνακας 10. Πίνακας προτεινόμενων μέτρων εργαλείου Konsult βάσει προβλημάτων

Rank	Measure	Category	Cost	Timescale	Score
1	Land use to support public transport	Land Use Measures	neutral	long	27
2	Pedestrian areas & routes	Infrastructure	medium	medium	24
3	Development density and mix	Land Use Measures	high	long	23
4	Cycle networks	Infrastructure	medium	medium	23
5	School travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	19
6	Accident remedial measures	Management and service measures	medium	short	17
7	Road maintenance	Management and service measures	medium	short	16
8	Segregated cycle facilities	Management and service measures	medium	short	15
9	Cycle & pedestrian safety	Management and service measures	neutral	short	15
10	Bike sharing	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	13
11	Promotional activities	Attitudinal and behavioural measures	low	short	13
12	Barrier-free mobility	Information	medium	short	12





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

13	Conventional signs & markings	Information	low	short	10
14	New rail stations and lines	Infrastructure	high	medium	10
15	Fuel taxes	Pricing	neutral	short	10
16	Pedestrian crossing facilities	Management and service measures	low	short	10
17	Traffic calming measures	Management and service measures	medium	short	9
18	Parking standards	Land Use Measures	low	long	9
19	Company travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	9
20	Trip planning systems	Information	low	short	8
21	Bus services	Management and service measures	medium	short	8
22	Parking charges	Pricing	neutral	short	8
23	Road user charging	Pricing	neutral	medium	8
24	Intelligent transport systems	Management and service measures	medium	medium	7
25	Cycle parking & storage	Management and service measures	low	short	7
26	Telecommunications	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	6
27	Regulatory restrictions	Management and service measures	low	short	6



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

28	Parking controls	Management and service measures	low	short	5
29	Vehicle ownership taxes	Pricing	neutral	short	5
30	Integrated ticketing	Pricing	low	medium	5

Πίνακας 11. Πίνακας προτεινόμενων μέτρων εργαλείου Konsult βάσει δεικτών κινητικότητας

Rank	Measure	Category	Cost	Timescale	Score
1	Land use to support public transport	Land Use Measures	neutral	long	29
2	Cycle networks	Infrastructure	medium	medium	25
3	Development density and mix	Land Use Measures	high	long	22
4	Pedestrian areas & routes	Infrastructure	medium	medium	22
5	Road maintenance	Management and service measures	medium	short	19
6	Accident remedial measures	Management and service measures	medium	short	17
7	School travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	17
8	Segregated cycle facilities	Management and service measures	medium	short	17
9	Promotional activities	Attitudinal and behavioural measures	low	short	16
10	Conventional signs & markings	Information	low	short	14
11	Bike sharing	Attitudinal and	medium	medium	14



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		behavioural measures			
12	Cycle & pedestrian safety	Management and service measures	neutral	short	13
13	Conventional traffic management	Management and service measures	medium	short	10
14	New rail stations and lines	Infrastructure	high	medium	10
15	Traffic calming measures	Management and service measures	medium	short	9
16	Trip planning systems	Information	low	short	9
17	Telecommunications	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	9
18	Fuel taxes	Pricing	neutral	short	9
19	Road user charging	Pricing	neutral	medium	9
20	Barrier-free mobility	Information	medium	short	9
21	Parking standards	Land Use Measures	low	long	9
22	Company travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	9
23	Intelligent transport systems	Management and service measures	medium	medium	8
24	Parking charges	Pricing	neutral	short	7
25	Bus services	Management and service measures	medium	short	7



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

26	Regulatory restrictions	Management and service measures	low	short	7
27	Cycle parking & storage	Management and service measures	low	short	6
28	Crowd sourcing	Information	low	short	6
29	Parking controls	Management and service measures	low	short	6
30	Vehicle ownership taxes	Pricing	neutral	short	5

Οι εναλλακτικές διευρυμένες λίστες μέτρων κινητικότητας που περιγράφονται στον πίνακα παρακάτω παρουσιάζουν τα εξής χαρακτηριστικά ομοιομορφίας:

- Και οι τρεις εξεταζόμενες λίστες, ιεραρχούν στην πρώτη θέση μέτρα που **προωθούν τη δημόσια συγκοινωνία**
- Γίνεται κατανοητό ότι για τις τρεις περιπτώσεις -στόχοι, προβλήματα και δείκτες- που εισήχθησαν στο εργαλείο Konsult, εμφανίζονται κοινά μέτρα στις πρώτες 10 έως 15 θέσεις κάθε λίστας. Το χαρακτηριστικό αυτό αναδεικνύει:
  - i. Υψηλές θέσεις στις διευρυμένες λίστες μέτρων κινητικότητας λαμβάνουν μέτρα σχετικά με την ασφαλή και άνετη κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων
  - ii. Χαμηλές θέσεις λαμβάνουν μέτρα που σχετίζονται με την διαχείριση της κυκλοφορίας που προωθεί την χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων, όπως σύστημα αστικής σηματοδότησης, λωρίδες υψηλής πλήρωσης, νέα οδική ή σιδηροδρομική υποδομή κá.

Η ομοιομορφία στην ιεράρχηση των μέτρων στο σύνολο των εξαγόμενων διευρυμένων λιστών μέτρων κινητικότητας από το εργαλείο Konsult, αναδεικνύει την ορθή κατανόηση των προβλημάτων από την ομάδα έργου και την εξαγωγή στρατηγικών στόχων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες του δικτύου.

#### 4.2 Επιλογή Μέτρων Προσχεδίου ΣΒΑΚ

Τα μέτρα κινητικότητας αποτελούν το κυριότερο αποτέλεσμα της διαδικασίας εκπόνησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Προκειμένου να διαμορφωθούν μέτρα τα οποία θα έχουν την πλήρη ή μερική αποδοχή από τους φορείς και τους πολίτες της περιοχής, τα μέτρα που θα προταθούν θα πρέπει να τεθούν σε διαβούλευση και συζήτηση.

Το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας θέτει κατευθύνσεις για την επιλογή και διαμόρφωση μέτρων, ωστόσο συνεχίζουν να υπάρχουν μια ή περισσότερες επιλογές μεταξύ μέτρων ή μεταξύ χαρακτηριστικών ενός μέτρου που βρίσκονται υπό διαμόρφωση. Το προσχέδιο μέτρων περιλαμβάνει τέτοιου είδους εναλλακτικές επιλογές που εξυπηρετούν με παρόμοιο τρόπο μια



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

ανάγκη. Με την συμμετοχική διαδικασία, το προσχέδιο μέτρων του ΣΒΑΚ συμβάλλει στην οριστική επιλογή και διαμόρφωση των μέτρων με ολοκληρωμένο τρόπο.

Για την διαμόρφωση του προσχεδίου των μέτρων του ΣΒΑΚ, εξετάστηκαν οι εξής παράμετροι ανάδειξης μέτρων:

1. Οι διευρυμένες λίστες που προέκυψαν με το εργαλείο Konsult
2. Τα πεδία έμφασης του επικρατέστερου σεναρίου
3. Τομείς που πλεονεκτεί το σύστημα κινητικότητας του Δήμου
4. Ιδιαίτερες ανάγκες και προβλήματα του συστήματος κινητικότητας του Δήμου
5. Βελτίωση του συνόλου των στρατηγικών στόχων
6. Τομείς κινητικότητας που παρουσιάζουν προοπτικές – ευκαιρίες για το μέλλον
7. Παγκόσμιες, Ευρωπαϊκές και εθνικές τάσεις εξέλιξης – ανάπτυξης

Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ λαμβάνοντας υπόψη της παραπάνω παραμέτρους επέλεξε τα μέτρα που περιλαμβάνονται στον πίνακα παρακάτω για να αποτελέσουν τη λίστα μέτρων του ΣΒΑΚ.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πίνακας 12. Λίστα μέτρων

Μέτρο			Εκτίμηση Κόστους	Εκτίμηση Διάρκειας	Συνάφεια με Στρατηγικό Στόχο
Βελτίωση και επέκταση υποδομών πεζών	Δίκτυα πεζή μετακίνησης	<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/49/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/49/</a>	Μέτριο	Μέτριο	B6, Δ2, Δ3, Δ4
	Διαβάσεις πεζών και διατάξεις διάσχισης της οδού	<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/17/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/17/</a>	Χαμηλό	Σύντομος	B4, Δ3, Δ4
	Ρυθμιστική Σήμανση και Σήμανση Πληροφόρησης	<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/32/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/32/</a>	Χαμηλό	Σύντομος	Δ4
Υποδομές ποδηλάτου	Δίκτυο ποδηλατοδρόμων	<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/23/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/23/</a>	Μέτριο	Μέτριος	B6, Δ1, Δ3, Δ4
	Διαχωρισμένες υποδομές Ποδηλάτου	<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/46/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/46/</a>	Μέτριο	Σύντομος	B6, Δ1, Δ3, Δ4
	Κοινή χρήση ποδηλάτου (bike sharing)	<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/59/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/59/</a>	Μέτριο	Μέτριος	B6, Δ3
Διατάξεις ασφάλειας	Ασφάλεια πεζών και ποδηλάτων	<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/65/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/65/</a>	Μέτριο	Μέτριος	B6, Δ3, Δ4
	Μέτρα πρόληψης ατυχημάτων	<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/18/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/18/</a>	Μέτριο	Σύντομος	B4, Δ4
	Διατάξεις μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/13/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/13/</a>	Μέτριο	Σύντομος	B4, B6, Δ3, Δ4
	Συντήρηση οδών	<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/52/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/52/</a>	Μέτριο	Σύντομος	B4
	Σχολικές Διαδρομές & Μετακινήσεις Μαθητών	<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/56/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/56/</a>	Χαμηλό	Σύντομος	B4, B6, Γ1, Γ3, Δ3, Δ5
Πρωθητικές ενέργειες αλλαγής συμπεριφοράς		<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/55/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/55/</a>	Χαμηλό	Σύντομος	A1, B6, Γ1
Οργάνωση στάθμευσης	Πρότυπα για θέσεις στάθμευσης	<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/16/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/16/</a>	Χαμηλό	Σύντομος	B1
	Σύστημα διαχείρισης στάθμευσης- Τιμολόγηση & Καθοδήγηση Χρηστών	<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/40/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/40/</a>	Μέτριο	Σύντομος	B1, B6
Υπηρεσίες Αστικών Συγκοινωνιών		<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/42/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/42/</a>	Μέτριο	Σύντομος	A1, B6, Γ1



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Σύστημα διαχείρισης αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας		<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/43/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/43/</a>	Μέτριο	Σύντομος	B1, B3, B6
Προώθηση οχημάτων «Καθαρής Ενέργειας»		<a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/58/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/58/</a>	Μέτριο	Υψηλός	B6
Ενίσχυση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών			Μέτριο	Μέτριος	Δ1, Δ4

#### 4.3 Αναλυτική παρουσίαση των μέτρων του προσχεδίου

Στις επόμενες σελίδες θα παρουσιαστούν με τη μορφή πίνακα τα προτεινόμενα μέτρα του προσχεδίου. Κάθε πίνακας περιλαμβάνει:

- ✓ Περιγραφή του μέτρου
- ✓ Εναρμόνιση με τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ
- ✓ Πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την εφαρμογή του συγκεκριμένου μέτρου
- ✓ Ποιοτική εκτίμηση κόστους και χρόνου υλοποίησης





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πίνακας 13. Αναλυτική παρουσίαση μέτρων

Μέτρο	Περιγραφή μέτρων και παρεμβάσεων	Στόχους που εξυπηρετεί	Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο	Εκτίμηση Χρόνου & Κόστους Εφαρμογής	Συμβολή Μέτρου
Υποδομές ποδηλάτου	<p><b>Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων</b>            Το μέτρο περιλαμβάνει ένα διασυνδεδεμένο σύνολο ασφαλών και άμεσων ποδηλατικών διαδρομών, εγκαταστάσεις για ποδήλατα όπως χώροι στάθμευσης και σύνδεση της ποδηλασίας με τις δημόσιες συγκοινωνίες. Επίσης περιλαμβάνει δραστηριότητες για την συντήρηση, την διαμόρφωση και επέκταση του δικτύου στην πόλη. Καθοριστική παράμετρος είναι η διασφάλιση ελέγχου των ποδηλατοδρόμων για κατάληψη από οχήματα και για άλλες παραβιάσεις ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλή κίνηση των ποδηλάτων.</p> <p><b>Διαχωρισμένες υποδομές ποδηλάτου</b> Στην περίπτωση των διαχωρισμένων υποδομών ποδηλάτου οι λόγοι για την καθιέρωση αυτής της υποδομής είναι καταρχάς η ασφάλεια να καταστεί λιγότερο επικίνδυνη η ποδηλασία και να μειωθούν τα τροχαία ατυχήματα με εμπλοκή ποδηλάτου. Το γεγονός αυτό θα συμβάλει στην ενθάρρυνση περισσότερων κατοίκων να χρησιμοποιήσουν το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης. Επιπλέον στόχος είναι να βελτιωθεί η προσβασιμότητα του ποδηλάτου σε διάφορους προορισμούς ενδιαφέροντος και παράλληλα να διαμορφωθεί ένα πιο ελκυστικό περιβάλλον, όπως οι διαδρομές μέσα από χώρους πρασίνου.</p> <p><b>Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων</b> Μέσω ενός τέτοιου συστήματος το ποδήλατο γίνεται προσίτο στους χρήστες ως εναλλακτικό αστικό μέσο μεταφοράς, που θα περιορίσει την κυκλοφορία των αυτοκινήτων και τα προβλήματα που προκύπτουν από αυτή όπως η ρύπανση και η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Τα συστήματα διανομής ποδηλάτων προωθούν και την διατροφική μεταφορά, επιτρέποντας τους ανθρώπους να μετακινούνται εύκολα από τις στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς και προς αυτές. Υπάρχουν δύο βασικοί τύποι τεχνολογίας κλειδώματος, αμφότεροι πλήρως αυτοματοποιημένοι. Στην πρώτη περίπτωση τα ποδήλατα κλειδώνουν - σταθμεύουν σε σχάρα ή σε περίπτερο σταθμών ενοικίασης όπου η χρήστες μπορούν να πάρουν ή να αφήσουν αντίστοιχα το ποδήλατο. Στη δεύτερη, η οποία έχει κάνει την εμφάνισή της τα τελευταία χρόνια, τα ποδήλατα ασφαλιζονται μέσω μίας ηλεκτρονικής κλειδαριάς τοποθετημένης στο ποδήλατο και επομένως δεν υπάρχει ανάγκη ύπαρξης συγκεκριμένης υποδομής και σταθμών ενοικίασης (dockless συστήματα). Και στις δύο περιπτώσεις οι χρήστες χρησιμοποιούν κάποια κάρτα ή το κινητό τηλέφωνο τους για να κλειδώσουν-ξεκλειδώσουν το ποδήλατο. Τα ποδήλατα ενός κοινόχρηστου συστήματος θα πρέπει να διαθέτουν ειδικό σχεδιασμό για την απρόσκοπτη χρήση τους στην πόλη και να είναι εξοπλισμένα με συστήματα εντοπισμού ή με άλλο τύπο μηχανισμού παρακολούθησης ώστε να μειώνονται οι κίνδυνοι κλοπής ή βανδαλισμού.</p>	<p><b>B4)</b> Μείωση Τροχαίων Ατυχημάτων  <b>B6)</b> Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης  <b>Δ2)</b> Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες  <b>Δ3)</b> Αύξηση του μεριδίου των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί και Ποδηλάτες) για μετακινήσεις εντός της πόλης  <b>Δ5)</b> Σχολικές διαδρομές με κατάλληλη υποδομή για πεζούς και ποδήλατα για την εξυπηρέτηση</p>	<p>*Η πόλη έχει μικρό μέγεθος το οποίο εξυπηρετεί την χρήση του ποδηλάτου            *Η υγεία των πολιτών και η ποιότητα ζωής τους βελτιώνεται με την μετακίνηση με ποδήλατο            *Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης λόγω της χρήσης του ποδηλάτου αντί για το Ι.Χ.            *Με τις διαχωρισμένες υποδομές ποδηλάτου εξασφαλίζεται η άνεση και η ασφάλεια της κίνησης των χρηστών ποδηλάτου            *Χρήση κοινόχρηστων ποδηλάτων από κατοίκους περιμετρικών οικισμών που εξαρτώνται σημαντικά από την πόλη            *Εξυπηρετεί τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ *Εφαρμόζει το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας</p>	<p><b>Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων</b> Μέτριο (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)  <b>Διαχωρισμένες υποδομές ποδηλάτου</b> Σύντομος (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)  <b>Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων</b> Μέτριο (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)</p>	<p><b>Θετικά</b>            *Άνετη μετακίνηση ποδηλατιστών *Ασφαλής μετακίνηση ποδηλατιστών            *Πρώθηση καθαρών μορφών μετακίνησης            *Τόνωση εμπορικότητας οδού            *Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης            *Δημιουργία νέου μεμονωμένου συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών στην περίπτωση κοινόχρηστων ποδηλάτων</p> <p><b>Αρνητικά</b>            *Μείωση επιφάνειας κίνησης των οχημάτων *Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό            *Ανάγκη ρύθμισης τροφοδοσίας καταστημάτων            *Ανάγκη δημιουργίας νέων θέσεων στάθμευσης            *Πιθανή κλοπή και βανδαλισμός των κοινόχρηστων ποδηλάτων            *Ανάγκη δημιουργίας θεσμικού πλαισίου κυκλοφορίας και στάθμευσης τους στον κοινόχρηστο χώρο (ειδικά για τα dockless συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων)</p>



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Μέτρο	Περιγραφή μέτρων και παρεμβάσεων	Στόχους που εξυπηρετεί	Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο	Εκτίμηση Χρόνου & Κόστους Εφαρμογής	Συμβολή Μέτρου
Βελτίωση και επέκταση υποδομών πεζών	<p><b>Δίκτυα πεζή μετακίνησης</b> Το συγκεκριμένο μέτρο αφορά τη συντήρηση, τη διαμόρφωση, την επέκταση και την ενοποίηση του δικτύου πεζοδρόμων της πόλης, προωθώντας περισσότερο την πεζή μετακίνηση και εξασφαλίζοντας υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.</p> <p><b>Διαβάσεις πεζών και διατάξεις διάσχισης της οδού</b> Ενώ η υποδομή για την κίνηση των πεζών μπορεί να είναι επαρκής, συχνά δημιουργούνται ζητήματα ασφάλειας κατά την διάσχιση της οδού και την γενικότερη διεπαφή των πεζών με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Επομένως, πρέπει να εξεταστεί η ορθολογική χωροθέτηση και η τελική αναδιαμόρφωση των διαβάσεων των πεζών. Μια μεγάλη ποικιλία τύπων διάσχισης της οδού είναι διαθέσιμη προς εξέταση για τους μελετητές, ξεκινώντας από απλές διαβάσεις (Zebra) και οριζόντια σήμανση, έως περισσότερο σημαντικές επενδύσεις υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των πεζογεφυρών και των υπόγειων διαβάσεων για ειδικές περιπτώσεις.</p> <p><b>Ρυθμιστική Σήμανση και Σήμανση Πληροφόρησης</b> Απαραίτητο χαρακτηριστικό για την ομαλή λειτουργία ενός συστήματος αστικής κινητικότητας είναι η ολοκληρωμένη και αποτελεσματική σήμανση. Η οργάνωση της σήμανσης σε μία πόλη μπορεί να επιφέρει θετικά αποτελέσματα στην κινητικότητα και την οδική ασφάλεια.</p>	<p><b>B4)</b> Μείωση Τροχαίων Ατυχημάτων Β.6) Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης <b>Δ1)</b> Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος της Πόλης <b>Δ2)</b> Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες <b>Δ3)</b> Αύξηση του μεριδίου των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί και Ποδηλάτες) για μετακινήσεις εντός της πόλης</p>	<p>*Η πόλη έχει μικρό μέγεθος, και η ύπαρξη πεζοδρομημένων περιοχών συμβάλει στην πεζή μετακίνηση *Η υγεία των πολιτών αλλά και η ποιότητα ζωής τους βελτιώνεται με την πεζή μετακίνηση *Η πεζή μετακίνηση είναι το κύριο μέσο μετακίνησης των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων (ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ κ.ά) και θα πρέπει να εξασφαλίζεται η άνεση και ασφάλεια στην κίνηση τους *Έλλειψη κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης *Η ηλεκτρονική σήμανση συμβαδίζει με τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ *Εξυπηρετεί τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ</p>	<p><b>Δίκτυα πεζής μετακίνησης</b> Μέτριος (Χρόνος)/ Μέτριο(Κόστος)</p> <p><b>Διαβάσεις πεζών και διατάξεις διάσχισης της οδού</b> Σύντομος(Χρόνος )/Χαμηλό(Κόστος)</p> <p><b>Ρυθμιστική Σήμανση και Σήμανση Πληροφόρησης</b> Σύντομος (Χρόνο)/ Χαμηλό (Κόστος)</p>	<p><b>Θετικά</b> *Ενίσχυση προσπελασιμότητας των πεζών * Άνετη μετακίνηση πεζών * Ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών * Προώθηση καθαρών μορφών μετακίνησης * Τόνωση εμπορικότητας οδού *Οργάνωση της λειτουργίας της οδού</p> <p><b>Αρνητικά</b> *Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό *Ανάγκη ρύθμισης τροφοδοσίας καταστημάτων</p>



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Μέτρο	Περιγραφή μέτρων και παρεμβάσεων	Στόχους που εξυπηρετεί	Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο	Εκτίμηση Χρόνου & Κόστους Εφαρμογής	Συμβολή Μέτρου
Διατάξεις ασφαλείας	<p><b>Ασφάλεια πεζών και ποδηλάτων</b>            Τα μέτρα ασφαλείας τα οποία είναι πιο πλήρη και συνδέονται στενότερα με τις φιλοσοφίες του βιώσιμου αστικού σχεδιασμού είναι η μείωση της ταχύτητας και ο μετριασμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και η παροχή ενός ολοκληρωμένου και συνεχούς δικτύου για πεζούς και για ποδήλατα. Αυτά τα δύο μέτρα είναι συμπληρωματικά και μπορούν να υλοποιηθούν από κοινού.</p> <p><b>Μέτρα πρόληψης ατυχημάτων</b>            Τα μέτρα πρόληψης ατυχημάτων εστιάζουν κυρίως σε άμεσα μέτρα που μπορούν να ταξινομηθούν στις εξής τρεις κατηγορίες: Τον περιορισμό ταχύτητας, την επιβολή ορίων ταχύτητας και την οδική σήμανση.</p> <p><b>Διατάξεις μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</b>            Ο μετριασμός της κυκλοφορίας περιλαμβάνει φυσικά και ρυθμιστικά μέτρα επί της οδού, οι οποίες οδηγούν στην μείωση των ταχυτήτων και των επιταχύνσεων των μηχανοκίνητων οχημάτων. Στόχος των συγκεκριμένων διατάξεων είναι η εξασφάλιση φιλικών συνθηκών μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού.</p> <p><b>Συντήρηση οδών</b>            Το μέτρο συντήρησης οδών επικεντρώνεται κυρίως στη συντήρηση και αποκατάσταση του οδοστρώματος στις περιοχές που υπάρχει ήδη η υφιστάμενη υποδομή και όχι τόσο στη δημιουργία εκ του μηδενός νέας (οδοποιία, διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, διεύρυνση ή αναδιάρθρωση μιας οδού). Τέλος το μέτρο αφορά και τις εργασίες αποκατάστασης πεζοδρομίων, ποδηλατοδρόμων και αστικού εξοπλισμού (όπως οδοφωτισμός, σήμανση, φυτεύσεις) καθώς και γενικά υποδομών που σχετίζονται με την κινητικότητα.</p> <p><b>Σχολικές Διαδρομές &amp; Μετακινήσεις Μαθητών</b>            Οι μετακινήσεις των μαθητών από και προς τα σχολεία αποτελούν σημαντική αιτία συμφόρησης τις περιόδους αιχμής. Το φαινόμενο αυτό παρατηρείτε τις τελευταίες δεκαετίες, λόγω της εξάρτησης από το Ι.Χ. και του αντιληπτού αισθήματος ελλιπούς οδικής ασφαλείας, που έχουν συμβάλει στην μεταφορά των μαθητών με Ι.Χ. από και προς τα σχολεία. Η κατάλληλη διαχείριση των μαθητικών ροών μπορεί να συμβάλει στην καλύτερη λειτουργία του ευρύτερου συστήματος μετακινήσεων.</p>	<p><b>B4)</b> Μείωση Τροχαίων Ατυχημάτων  <b>B6)</b> Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης  <b>Δ2)</b> Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες  <b>Δ4)</b> Διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονιές και σε σημεία ενδιαφέροντος για ευάλωτους χρήστες</p>	<p>*Η πόλη έχει μικρό μέγεθος που συμβάλει στην άνετη πεζή και με ποδήλατο μετακίνηση            *Η πεζή μετακίνηση είναι το κύριο μέσο μετακίνησης ευάλωτων κοινωνικών ομάδων (ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ κ.ά.) και θα πρέπει να εξασφαλιστεί η ασφάλεια στην κίνηση τους *Μεγάλος αναλογικά αριθμός ατυχημάτων            *Σε συνδυασμό με τα προτεινόμενα μέτρα για την βελτίωση των διαβάσεων, την συντήρηση του οδικού δικτύου και την ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων, υπάρχει η ευκαιρία για ριζική αναδιάρθρωση τοπικών οδών με στόχο την ενίσχυση της ελκυστικότητας τους            *Οι γειτονιές γίνονται πιο ελκυστικές και ασφαλείς με άμεσο αντίκτυπο στην ποιότητα ζωής των κατοίκων και στην εικόνα της πόλης στους επισκέπτες            *Ασφάλεια επιβατών οχημάτων            *Βελτίωση κυκλοφοριακής ροής            *Μείωση πιθανότητας ατυχημάτων            *Ασφάλεια στην κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων            *Εξυπηρετεί τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ            *Εφαρμόζει το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας</p>	<p><b>Ασφάλεια πεζών και ποδηλάτων</b>            Μέτριος (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)  <b>Μέτρα πρόληψης ατυχημάτων</b>            Σύντομος/ Μέτριο  <b>Διατάξεις μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</b>            Σύντομος (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)  <b>Συντήρηση οδών</b>            Σύντομος (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)  <b>Σχολικές Διαδρομές &amp; Μετακινήσεις Μαθητών</b>            Σύντομος (Χρόνος)/ Χαμηλό (Κόστος)</p>	<p><b>Θετικά</b>            *Ενίσχυση προσπελασιμότητας των πεζών και των ποδηλατιστών            *Άνετη και ασφαλής μετακίνηση πεζών και ποδηλατιστών            *Προώθηση καθαρών μορφών μετακίνησης            *Μείωση ατυχημάτων            *Οργάνωση της λειτουργίας της οδού            *Αισθητική αναβάθμιση γειτονιών *Βελτίωση οδικής ασφαλείας            *Ενίσχυση προσπελασιμότητας των πεζών            *Άνετη και ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών            *Ασφάλεια επιβατών οχημάτων            *Ασφάλεια άλλων χρηστών του οδικού δικτύου όπως των πεζών και των ποδηλατιστών            *Βελτίωση προσβασιμότητας            *Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ηχορύπανσης, και κατανάλωσης καυσίμου            *Αποφυγή περιπτώσεων πλημμυρών</p> <p><b>Αρνητικά</b>            *Κίνδυνος υψηλών ταχυτήτων κυκλοφορίας            *Ενθάρρυνση χρήσης Ι.Χ.            *Μείωση θέσεων στάθμευσης            *Ανάγκη εκτροπής κυκλοφορίας            *Χαμηλός βαθμός εξοικείωσης πολιτών</p>



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Μέτρο	Περιγραφή μέτρων και παρεμβάσεων	Στόχους που εξυπηρετεί	Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο	Εκτίμηση Χρόνου & Κόστους Εφαρμογής	Συμβολή Μέτρου
Πρωθυμικές ενέργειες αλλαγής συμπεριφοράς	<p>Η ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών πρέπει να αφορά όλες τις κατηγορίες κινητικότητας με στόχο την ολοκληρωμένη προσέγγιση του ζητήματος. Οι σχετικές εκστρατείες και δράσεις δεν πρέπει να έχουν αποσπασματικό χαρακτήρα, αλλά να επαναλαμβάνονται σε τακτική βάση και να διατηρούν προοδευτικό χαρακτήρα στην ανάπτυξη δεξιοτήτων και συμπεριφορών κινητικότητας από τις νεότερες έως τις μεγαλύτερες ηλικίες. Το πλάνο ευαισθητοποίησης των πολιτών, ενθαρρύνεται να περιλαμβάνει επιπλέον δράσεις/ εκδηλώσεις ενημέρωσης-πληροφόρησης- εκπαίδευσης, όπως σεμινάρια, ομιλίες, παρουσιάσεις κ.ά. καθώς και συμμετοχικές δράσεις και δράσεις προώθησης και προβολής, όπως ποδηλατοδρομίες, προώθηση πεζοπορίας κ.ά</p>	<p><b>A1)</b> Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ για μετακινήσεις από &amp; προς τους γειτονικούς οικισμούς  <b>B6)</b> Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης  <b>Δ1)</b> Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος της Πόλης  <b>Δ3)</b> Αύξηση του μεριδίου των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί και Ποδηλάτες) για μετακινήσεις εντός της πόλης</p>	<p>*Οι διαδικασίες διαβούλευσης ανέδειξαν την κυκλοφοριακή παιδεία σαν σημαντικό πεδίο παρέμβασης του ΣΒΑΚ  *Ο μακροπρόθεσμος χαρακτήρας του σχεδίου επιδιώκει την αλλαγή συμπεριφοράς των μετακινουμένων  *Απευθύνεται άμεσα στους μελλοντικούς πολίτες της Πόλης και της ευρύτερης περιοχής</p>	<p>Σύντομος– Επαναλαμβανόμενος (Χρόνος) / Χαμηλό – Επαναλαμβανόμενος (Κόστος)</p>	<p><b>Θετικά</b>  *Αλλαγή συνθηκών μετακίνησης  *Διαρκής ενημέρωση και εκπαίδευση των χρηστών της οδού  *Βελτίωση αποδοτικότητας του συστήματος  *Μακροπρόθεσμα: Μείωση συμφόρησης, οχλήσεων και ατυχημάτων στο σύστημα αστικής κινητικότητας</p>
Οργάνωση στάθμευσης	<p><b>Πρότυπα για θέσεις στάθμευσης</b>  Τα πρότυπα στάθμευσης προδιαγράφουν τον ελάχιστο και μερικές φορές μέγιστο αριθμό θέσεων στάθμευσης που απαιτούνται ή επιτρέπονται για συγκεκριμένους τύπους νέων έργων. Ο αριθμός των θέσεων που επιτρέπονται ή απαιτούνται ποικίλλει ανάλογα με τη χρήση της γης. Το εξεταζόμενο μέτρο πρόκειται να εξετάσει κανόνες για το πλήθος των θέσεων στάθμευσης που θα πρέπει να διαθέτει μια κατοικία εκτός οδού, καθώς και το πλήθος των εισόδων σε αυτές. Αντίστοιχα με τις κατοικίες και άλλες χρήσεις γης θα πρέπει να αποκτήσουν κανόνες για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων  <b>Σύστημα διαχείρισης στάθμευσης – Τιμολόγηση και καθοδήγηση χρηστών</b>  Το μέτρο συστήματος διαχείρισης στάθμευσης αποσκοπεί στην διαχείριση της υφιστάμενης υποδομής στάθμευσης πάρα την οδό με τρόπους που να βελτιώνεται η εναλλαγή της στάθμευσης και να μειώνονται οι χρόνοι αναζήτησης στάθμευσης από τους οδηγούς.</p>	<p><b>B1)</b> Αποτελεσματική Διαχείριση και Αστυνόμευση της Στάθμευσης με «Έξυπνα Συστήματα»  <b>B3)</b> Αποτελεσματική διαχείριση αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας  <b>B6)</b> Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης</p>	<p>*Το μέτρο μπορεί να συμβάλει μακροπρόθεσμα στην εξυπηρέτηση της στάθμευσης  *Μεταβιβάζεται τμήμα της ευθύνης για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων ανά χρήση γης στον πολίτη (κάτοικο / επιχειρηματία / επενδυτή)  *Λειτουργεί συμπληρωματικά με τα υπόλοιπα συσχετιζόμενα μέτρα  *Οι διαδικασίες διαβούλευσης ανέδειξαν την στάθμευση σαν σημαντικό πεδίο παρέμβασης του ΣΒΑΚ  *Η συχνότερη εναλλαγή της στάθμευσης επιτρέπει την βελτίωση της προσφοράς, χωρίς να δεσμεύεται επιπλέον δημόσιος χώρος ή να απαιτείται μεγάλη επένδυση</p>	<p><b>Πρότυπα για θέσεις στάθμευσης</b>  Σύντομος (Χρόνος)/ Χαμηλό (Κόστος)  <b>Σύστημα διαχείρισης στάθμευσης – Τιμολόγηση και καθοδήγηση χρηστών</b>  Σύντομος (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)</p>	<p><b>Θετικά</b>  *Μακροπρόθεσμα  *Οργάνωση της προσφοράς στάθμευσης σε επίπεδο ιδιώτη  *Οργάνωση της στάθμευσης  *Μείωση της συμφόρησης  *Βελτίωση αποδοτικότητας του συστήματος  *Τιμολόγηση του εξωτερικού κόστους των Ι.Χ.  *Απόδοση των εσόδων σε εναλλακτικά μέσα  <b>Αρνητικά</b>  *Δεν λύνεται το πρόβλημα στάθμευσης σε περιοχές με υψηλή ζήτηση (κεντρικός πυρήνας)  *Ανάγκη συντονισμού με το ΓΠΣ και άλλα κείμενα στρατηγικής</p>





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Μέτρο	Περιγραφή μέτρων και παρεμβάσεων	Στόχους που εξυπηρετεί	Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο	Εκτίμηση Χρόνου & Κόστους Εφαρμογής	Συμβολή Μέτρου
Υπηρεσίες Αστικών Συγκοινωνιών	Η αναβάθμιση των υπηρεσιών των δημοσίων συγκοινωνιών είναι ένα από τα κυριότερα μέτρα ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας που μπορεί να μεταβάλει τις συνθήκες του δικτύου. Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι το μέσο που μπορεί να αντικαταστήσει την χρήση των αυτοκινήτων Ι.Χ., χωρίς να επηρεάζεται από τις καιρικές συνθήκες ή να περιορίζει συγκεκριμένες ομάδες από την χρήση του (π.χ. ηλικιωμένους, άτομα με δυσκολίες μετακίνησης κ.α.).	<b>A1)</b> Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ για μετακινήσεις από & προς τους γειτονικούς οικισμούς	*Από τις διαδικασίες διαβούλευσης αναδείχθηκε η ανάγκη αναβάθμισης της αστικής συγκοινωνίας *Η πρωτογενής έρευνα έδειξε ελλείματα στην υποδομή των στάσεων *Εξυπηρετεί τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ	Μέτριος (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)	<b>Θετικά</b> *Πρώθηση βιώσιμης μορφής κινητικότητας *Βελτιώνεται η εξυπηρέτηση των ευάλωτων χρηστών της οδού *Μείωση ρύπων και οχλήσεων *Βελτίωση λειτουργίας του δικτύου
Πρώθηση οχημάτων «Καθαρής Ενέργειας»	Το εξεταζόμενο μέτρο περιλαμβάνει την ενθάρρυνση χρήσης οχημάτων χαμηλών εκπομπών ρύπων μέσω της κατάλληλης τιμολόγησης και της υποδομής. Έχει ως στόχο να ενθαρρύνει τους πολίτες να χρησιμοποιούν οχήματα χαμηλών εκπομπών (Low Emission Vehicles) μέσω παροχής οικονομικών κινήτρων και προσφοράς καλύτερων υποδομών. Με τον τρόπο αυτό, τα εμπόδια στη χρήση των οχημάτων χαμηλών ρύπων μπορούν να περιοριστούν και να γίνουν πιο ελκυστικά στους πολίτες. Και οι δύο στρατηγικές - η τιμολόγηση και η υποδομή - μπορούν να εφαρμοστούν τόσο για μετακινήσεις πολιτών με Ι.Χ. (ενθάρρυνση της χρήσης αυτοκινήτων χαμηλών εκπομπών, φορτηγών, σκούτερ, ποδηλάτων κλπ.), όσο και για τις δημόσιες συγκοινωνίες (οχήματα χαμηλών εκπομπών όπως ηλεκτρικά λεωφορεία, κ.λπ.).	<b>B6)</b> Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης	*Οι διεθνείς και ευρωπαϊκές τάσεις αναδεικνύουν μελλοντική αύξηση στις τιμές των συμβατικών καυσίμων *Το εξωτερικό κόστος των ρύπων και των αερίων του θερμοκηπίου αναμένεται να αυξηθεί από την περιβαλλοντική πολιτική της Ε.Ε. *Εξυπηρετεί τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ	Σύντομος (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)	<b>Θετικά</b> *Μειώνονται οι περιβαλλοντικές οχλήσεις λόγω των μεταφορών στην πόλη – Ηχορύπανση, Αέρια ρύπανση, Αέρια του Θερμοκηπίου *Δημιουργία ευκαιριών για πράσινη επιχειρηματικότητα *Ανάγκη πλαισίωσης από μέτρα προώθησης και ευαισθητοποίησης
Ενίσχυση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	Ένα τμήμα του πληθυσμού των πόλεων αποτελείται από άτομα με ιδιαίτερες ανάγκες για μετακίνηση. Τέτοια άτομα είναι οι ηλικιωμένοι (άτομα μεγαλύτερα των 60-65 ετών), τα μικρά παιδιά (άτομα μικρότερα των 12-14 ετών), άτομα με κινητικά προβλήματα, με χαμηλή όραση και ακοή, άτομα με χρόνια νοσήματα, τραυματίες, κυοφορούσες γυναίκες ακόμα και άτομα που μεταφέρουν φορτία και βαλίτσες. Λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω περιπτώσεις γίνεται αντιληπτό πως ένα μεγάλο ποσοστό των χρηστών της οδού αποτελείται από ευάλωτες ομάδες, ενώ και οι στατιστικές δείχνουν πως κάθε άνθρωπος σε κάποια περίοδο της ζωής του γίνεται για κάποιο χρονικό διάστημα ευάλωτος χρήστης (λόγω τραυματισμών, ασθενειών κ.ά.). Η ενσωμάτωση των αναγκών των ευάλωτων χρηστών της οδού στον σχεδιασμό θα πρέπει να αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	<b>B4)</b> Μείωση Τροχαίων ατυχημάτων <b>Δ1)</b> Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος της Πόλης <b>Δ4)</b> Διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονίες και σε σημεία ενδιαφέροντος για ευάλωτους χρήστες	*Η πρωτογενής έρευνα ανέδειξε σημαντικές ελλείψεις οδεύσεων για τυφλούς και ραμπών ΑμεΑ στο οδικό δίκτυο *Ενισχύεται η κοινωνική συνοχή σύμφωνα με την ευρωπαϊκή στρατηγική *Εξασφαλίζονται οι ίσες ευκαιρίες στην μετακίνηση *Η πεζή μετακίνηση είναι το κύριο μέσο μετακίνησης των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων (ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ κ.ά.) και θα πρέπει να εξασφαλίζεται η άνεση και ασφάλεια στην κίνηση τους	Μέτριος Χρόνος / Μέτριο (Κόστος)	<b>Θετικά</b> *Ενίσχυση προσπελασιμότητας των πεζών *Άνετη και ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών *Πρώθηση καθαρών μορφών μετακίνησης *Οργάνωση της λειτουργίας της οδού και εργασίες ανακατανομής του κοινόχρηστου χώρου



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Μέτρο	Περιγραφή μέτρων και παρεμβάσεων	Στόχους που εξυπηρετεί	Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο	Εκτίμηση Χρόνου & Κόστους Εφαρμογής	Συμβολή Μέτρου
Σύστημα διαχείρισης αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	<p>Τα συστήματα διαχείρισης της αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας αποτελούνται κυρίως από συστήματα τηλεματικής που αξιοποιούν εγκατεστημένες συσκευές gps στα οχήματα φορτοεκφορτώσεων για την παρακολούθηση των εμπορευματικών μεταφορών. Η αποτελεσματική χρήση αυτών των συστημάτων μπορεί να οδηγήσει σε βελτιώσεις της παραγωγικότητας του στόλου μέσω μειώσεων των διανυομένων αποστάσεων, του λειτουργικού κόστους και της κατανάλωσης καυσίμων. Οι πιθανές λειτουργίες συστημάτων διαχείρισης στόλου είναι οι εξής:</p> <p>α) Δεδομένα σχετικά με τις επιδόσεις τόσο των οδηγών όσο και των οχημάτων β) Συστήματα παρακολούθησης οχημάτων γ) Επικοινωνία με μηνύματα κειμένου δ) Παρακολούθηση ρυμουλκούμενων ε) Μη έντυπη απόδειξη παράδοσης στ) Πληροφορίες κυκλοφορίας η) Συστήματα πλοήγησης επί του οχήματος</p>	<p><b>B2)</b> Αποτελεσματική διαχείριση βαρέων οχημάτων <b>B3)</b> Αποτελεσματική διαχείριση αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας</p>	<p>*Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης *Οργάνωση φορτοεκφορτώσεων και ρύθμιση της τροφοδοσίας των καταστημάτων *Μείωση της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων στον ιστό της πόλης</p>	Σύντομος (Χρόνος)/ Μέτριο (Κόστος)	<p><b>Θετικά</b> *Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης *Οδική ασφάλεια *μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης βαρέων οχημάτων *ρύθμιση της τροφοδοσίας των καταστημάτων</p>



## 5. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ, ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΩΦΕΛΕΙΩΝ

Τα προτεινόμενα μέτρα / παρεμβάσεις που αναλύονται παρακάτω ουσιαστικά αποτελούν επακόλουθο και συνέχεια του τελικού σεναρίου διαμόρφωσης της κινητικότητας. Τα μέτρα που προτείνονται ουσιαστικά βασίστηκαν στα αποτελέσματα από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης σε συνάφεια με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και άλλες παρεμβάσεις που προγραμματίζει ο Δήμος και άλλοι φορείς σχεδιασμού.

Η ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ συνίσταται στην οριστικοποίηση της δέσμης στρατηγικών στόχων-μέτρων-δεικτών παρακολούθησης που θα εφαρμοστεί ώστε να εξυπηρετηθεί ο οραματικός στόχος που έχουν διατυπώσει οι Αρχές και η τοπική κοινωνία αναφορικά με την επιθυμητή εξέλιξη του συστήματος αστικών μετακινήσεων του Νέστου. Οι δραστηριότητες του Σταδίου Γ' αφορούν στην ανάλυση των μέτρων του ΣΒΑΚ, στον καθορισμό δεικτών παρακολούθησης, στη δημιουργία χρονοδιαγράμματος του σχεδίου και στη σύνδεση των μέτρων με χρηματοδοτικά εργαλεία.

Ο χρονικός προσδιορισμός των μέτρων/παρεμβάσεων πραγματοποιήθηκε με γνώμονα την κρισιμότητα των επεμβάσεων ως προς την εφαρμογή τους και την υλοποίησή τους (μελετητική ωριμότητα, απαίτηση σε κατασκευαστικά έργα, κόστος υλοποίησης, εμπλεκόμενοι φορείς).

Οι στρατηγικοί στόχοι των ΣΒΑΚ βρίσκονται σε συνάρτηση με τους άξονες προτεραιότητας που προκύπτουν από την ανάλυση των αποτελεσμάτων της υφιστάμενης κατάστασης. Ακολουθώντας αναλύονται οι στρατηγικοί στόχοι όπως αυτοί προέκυψαν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τη συλλογή απόψεων φορέων και πολιτών (μέσα από τις συμμετοχικές διαδικασίες, αλλά και τις δράσεις που παρουσιάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα), καθώς και την ανάλυση των Ευρωπαϊκών, Εθνικών και Περιφερειακών πλαισίων.

- ❖ Προώθηση μη μηχανοκίνητων μορφών μετακίνησης: Βελτίωση των υφιστάμενων οδικών υποδομών με σκοπό την διευκόλυνση στην μετακίνηση και την προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, πεζή και ποδήλατο
- ❖ Περιβαλλοντική βιωσιμότητα: Μείωση των περιβαλλοντικών και ατμοσφαιρικών ρύπων με έμφαση στην καλύτερη διαχείριση της χρήσης ΙΧ με την προώθηση εναλλακτικών μορφών ενέργειας (ηλεκτροκίνηση κλπ)
- ❖ Προσβασιμότητα: Δημιουργία ίσων ευκαιριών και κατάλληλων υποδομών για την διευκόλυνση των μετακινήσεων για όλους και κυρίως για τις ευπαθείς ομάδες (άτομα με αναπηρία κλπ.)
- ❖ Οργάνωση μηχανοκίνητης μετακίνησης: Μέτρα για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας, για την άρση παράνομης οδηγικής συμπεριφοράς και την διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών
- ❖ Ποιότητα και ελκυστικότητα αστικού χώρου: Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των πολιτών με σκοπό να αμβλυνθεί ο κοινωνικός διαχωρισμός και να τονωθεί η ζωτικότητα της κεντρικής περιοχής.

Τα μέτρα εντάχθηκαν σε συγκεκριμένους άξονες προτεραιότητας και στόχους οι οποίοι αναλύονται ακολούθως.





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πίνακας 14. Πακέτα Μέτρων του ΣΒΑΚ Νέστου

### Πακέτα Μέτρων ΣΒΑΚ Νέστου

1. Διαχείριση κυκλοφορίας
  - Βελτίωση οδικών υποδομών
  - Κυκλοφοριακή οργάνωση
2. Διαχείριση στάθμευσης
  - Στάθμευση παρά την οδό
3. Προσβασιμότητα
  - ΑμεΑ
4. Προώθηση μη μηχανοκίνητων μέσων
  - Βελτίωση υποδομών πεζών
  - Βελτίωση ποδηλατοδρόμων
  - Θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων
  - Ανάπτυξη σχολικών διαδρομών και «πράσινων» διαδρομών
5. Προώθηση Δημόσιας Αστικής Συγκοινωνίας (ΔΑΣ)
  - Προώθηση Δημόσιας Αστικής Συγκοινωνίας
  - Χρήση Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων
  - Βελτίωση στάσεων ΔΑΣ
6. Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος
7. Έξυπνες λύσεις και τεχνολογίες
8. Προωθητικές ενέργειες ευαισθητοποίησης και πληροφόρησης των πολιτών

#### 5.1 Ανάλυση μέτρων ΣΒΑΚ

##### Προτεινόμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου

Σημαντικό για την ορθή εφαρμογή του συνόλου των κανονιστικών, στρατηγικών και λοιπών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων, αποτελεί η αναδιοργάνωση της ιεράρχησης του οδικού δικτύου το οποίο έχει μηδενικό κόστος για την μελέτη. Η λειτουργική ιεράρχηση των οδών του αστικού δικτύου είναι η κατάταξη των οδών σε κατηγορίες ανάλογα με τον βαθμό της βασικής λειτουργίας (κινητικότητας ή πρόσβασης) που επιτελούν. Διακρίνονται πέντε (5) βασικές κατηγορίες (Φραντζεσκάκης κ.ά., 2009; Ανδρικοπούλου κ.ά., 2007):

- «Ελεύθερη λεωφόρος». Είναι μία κύρια αρτηρία μη διακοπτόμενης ροής, δηλαδή με πλήρη έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων κόμβων/διαβάσεων σε όλες τις διασταυρώσεις με άλλες οδούς και με παράπλευρες οδούς για την εξυπηρέτηση της τοπικής κυκλοφορίας. Οι ελεύθερες λεωφόροι προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλή ταχύτητα.
- «Κύρια αρτηρία». Είναι μια αρτηρία με μερικό έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων και σηματοδοτούμενων κόμβων και με περιορισμό της απευθείας πρόσβασης από την τοπική κυκλοφορία και τις οδούς δευτερεύουσας σημασίας, ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης διαμπερών μετακινήσεων με σχετικά υψηλή ταχύτητα.
- «Δευτερεύουσα αρτηρία». Οι αρτηρίες αυτές εξυπηρετούν μετακινήσεις μικρότερου μήκους και με μικρότερη ταχύτητα σε σύγκριση με μία κύρια αρτηρία. Οι δευτερεύουσες αρτηρίες συμπληρώνουν τις κύριες αρτηρίες σε ένα αστικό οδικό δίκτυο.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

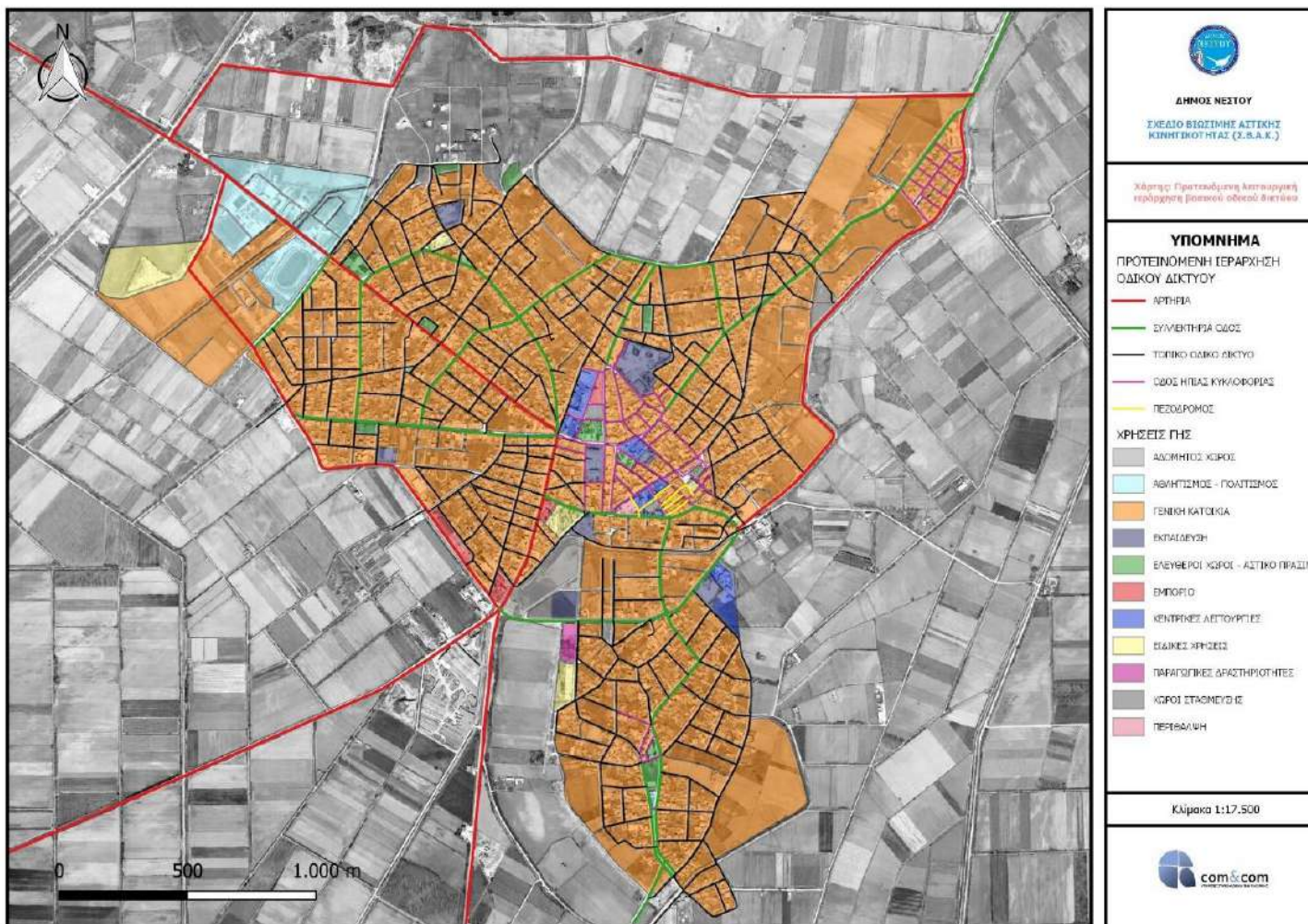
- «Συλλεκτήρια οδός». Σκοπός είναι η κατανομή των μετακινήσεων από τις αρτηρίες στο δίκτυο των τοπικών οδών και, αντίστροφα, η διοχέτευση της κυκλοφορίας από το τοπικό δίκτυο στις αρτηρίες. Οι συλλεκτήριες οδοί μπορούν να κατηγοριοποιηθούν περαιτέρω σε κύριες και δευτερεύουσες.
- «Τοπική οδός». Χρησιμοποιείται για την άμεση πρόσβαση από/προς το υπόλοιπο οδικό δίκτυο προς/από τις παρόδιες χρήσεις γης. Στις τοπικές οδούς δεν επιδιώκονται υψηλές ταχύτητες και διαμπερείς συνδέσεις.

Με βάση την παραπάνω κατηγοριοποίηση πραγματοποιήθηκε και η αναδιοργάνωση του οδικού δικτύου της Χρυσούπολης το οποίο παρουσιάζεται στον παρακάτω χάρτη.

- Ως κύρια Αρτηρία χαρακτηρίζονται οι οδοί Δεληκάρη, Κων/νου Καραμανλή, Βεργίνας, Λευκάδος, Βόρεια Περιμετρική, Νότια Περιμετρική
- Ως συλλεκτήρια οδός χαρακτηρίζονται οι Αγίου Αθανασίου, Φιλελλήνων, Εγνατίας, Αριστοκλέους, Σπετσών, Τραπεζούντος, Κύπρου, Ερμού, Πρεμετής, Ελ. Βενιζέλου, Τζιβελεκίδου, Οδυσσέως, Φαναρίου, Ποντιάδος, Βας. Όλγας, Μεγ. Αλεξάνδρου, Ξάνθης, Καραισκάκη και Σόλωνος
- Ως τοπικοί οδοί χαρακτηρίζονται όλες οι υπόλοιπες οδοί του δικτύου.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων



Χάρτης 1. Προτεινόμενη λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Τα Πακέτα Μέτρων ΣΒΑΚ Νέστου αναλύονται και εξειδικεύονται εκτενέστερα σε «Πίνακες ανάλυσης μέτρων». Στους υπόψη πίνακες που ακολουθούν περιλαμβάνονται χαρακτηριστικά του μέτρου (Ταυτότητα μέτρου) καθώς και στοιχεία και εκτιμήσεις που αφορούν στην εφαρμογή του (Υλοποίηση μέτρου).

	Α/Α	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ					
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	<b>Βελτίωση οδικής υποδομής και ασφάλειας</b>					
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΜΕΤΡΑ ΧΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΠΙΟΥ, ΟΔΩΝ, ΗΠΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ					
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Προώθηση μη μηχανοκίνητων μορφών μετακίνησης, Περιβαλλοντική βιωσιμότητα, Προσβασιμότητα, Οργάνωση μηχανοκίνητης μετακίνησης, Ποιότητα και ελκυστικότητα αστικού χώρου					
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	<u>1. ΠΕΠ ΠΑΜΘ</u> <u>2. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ"</u> <u>3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νέστου</u> <u>4. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας</u> - MED 2014-2020: - Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου 2014-2020 - INTERREG EUROPE 2014-2020 - URBACT: <u>5. Πρόγραμμα HORIZON 2020</u>					
	5	Χαρακτήρας	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Έργο:</td> <td style="width: 30%; text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Υπηρεσία / Διαδικασία:</td> <td></td> </tr> </table>	Έργο:	X	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X	Υπηρεσία / Διαδικασία:
Έργο:	X							
Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X							
Υπηρεσία / Διαδικασία:								



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	6	Περιεχόμενο	<p>Η οδική υποδομή αποτελεί πρωτεύον στοιχείο για κάθε σύστημα κινητικότητας, καθώς εξυπηρετεί κάθε μορφή κυκλοφορίας (αυτοκίνητα, ποδήλατα, διάσχιση από πεζούς). Η ανεπαρκής συντήρηση της οδικής υποδομής, η διαμόρφωση προβληματικών διασταυρώσεων, η απουσία ή η ανεπάρκεια οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης καθώς και η ύπαρξη οδικών τμημάτων με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά αποτελούν τους κυριότερους παράγοντες υποβάθμισης της οδικής υποδομής.</p> <p>Οι παράγοντες αυτοί ευθύνονται, εν πολλοίς, για: (α) τη μείωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, (β) τη μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας των οδών, (γ) τη δυσκολία οδήγησης/ διάσχισης της υποδομής από τους μετακινούμενους και (δ) την πρόκληση καθυστερήσεων και επικίνδυνων συνθηκών (ελιγμοί, εμπλοκές) στις περιόδους αιχμής.</p> <p>Το συγκεκριμένο μέτρο αφορά στην αναγνώριση προβλημάτων και τη βελτίωση της υφιστάμενης οδικής υποδομής και κυκλοφορίας.</p> <p>Οι παρεμβάσεις που περιλαμβάνονται σε αυτό το μέτρο είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"><li><i>*Συντήρηση οδικών τμημάτων</i>, που εμφανίζουν φθορά και δυσχεραίνουν την κίνηση: Περιλαμβάνεται η αναγνώριση των οδικών τμημάτων, στα οποία σημειώνεται φθορά στην υποδομή και η προοδευτική ανακατασκευή τους βάσει της σημασίας τους στη λειτουργία του οδικού δικτύου.</li><li><i>*Αναγνώριση ελλείψεων και αναβάθμιση σήμανσης στην οδό</i>: Περιλαμβάνει τον εντοπισμό ελλείψεων στην οδική σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη) και την συμπλήρωσή της σύμφωνα με τις ισχύουσες εθνικές προδιαγραφές. Η διόρθωση/ συμπλήρωση της σήμανσης προτείνεται να γίνει αρχικά σε σημεία του δικτύου, όπου εξυπηρετούνται σημαντικοί κυκλοφοριακοί φόρτοι, είτε σημεία με μεγάλη συγκέντρωση παραβάσεων και ατυχημάτων.</li><li><i>*Ασφαλής διαμόρφωση των εισόδων-εξόδων των οικισμών του Δήμου</i>: Τόσο από τα στοιχεία οδικών ατυχημάτων της τροχαίας, όσο και από τις τοποθετήσεις των φορέων κατά την διαβούλευση, προέκυψε η ανάγκη ασφαλούς διαμόρφωσης των εισόδων/εξόδων των οικισμών του Δήμου. Η ασφαλής διαμόρφωση θα περιλαμβάνει τοποθέτηση της κατάλληλης σήμανσης, εγκατάσταση διατάξεων μείωσης των ταχυτήτων (π.χ. λωρίδων ήχου) καθώς και βελτίωση των υπόψη γεωμετρικών χαρακτηριστικών και των συνδέσεων με τις παρόδιες χρήσεις γης.</li><li><i>* Βελτίωση ροών οχημάτων και πεζών</i>: Η δραστηριότητα αφορά στη μέτρηση των κυκλοφοριακών φόρτων και φόρτων μετακινούμενων με σκοπό τη λήψη των αντίστοιχων</li></ul>
--	---	-------------	---





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<p>παρεμβάσεων για την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης και της οδικής ασφάλειας στους κύριους κόμβους και στις βασικές οδούς του δικτύου. Οι παρεμβάσεις θα αφορούν σε μέτρα, όπως (κατά περίπτωση): (α) διοχετευτική διαρρύθμιση κόμβων, (β) μεταβολές πλάτους διαβάσεων και πεζοδρομίων, (γ) εγκατάσταση σήμανσης ή σηματοδότησης, (δ) μονοδρομήσεις, (ε) κατάργηση θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο κ.ά.</p>
--	--	--	--



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	<p>Ο Δήμος Νέστου έχει δύο εισόδους και εξόδους οι οποίες είναι οι εξής:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Επαρχιακή Οδός Νο 7 Χρυσούπολης-Πλαταμώνα</li> <li>2. Επαρχιακή Οδός Νο 8 Χρυσούπολης-Κεραμωτής</li> </ol> <p>Από την πρωτογενή έρευνα καταγράφηκαν τα εξής προβλήματα στις θέσεις εισόδων:</p> <p>Πιο συγκεκριμένα, μετά από την εξέταση στο χώρο και την παρατήρηση των κινήσεων των οχημάτων στις θέσεις των εισόδων, καταγράφηκαν συνολικά τα εξής προβλήματα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• υψηλός φόρτος βαρέων και μη οχημάτων</li> <li>• γεωμετρικά χαρακτηριστικά: τεταμένη χάραξη, δύο λωρίδες (μία ανά κατεύθυνση)</li> <li>• υψηλές ταχύτητες στην είσοδο</li> <li>• ελλιπής οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση</li> <li>• χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας</li> <li>• μη προστατευμένος χώρος κίνησης πεζών</li> <li>• γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών εντός πόλης ελλιπή</li> <li>• έλλειψη φωτισμού</li> </ul>		
	8	Πεδίο εφαρμογής	Οριζόντιο μέτρο για όλη την έκταση του Δήμου Νέστου		
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Πολύ Υψηλή		
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X	
			B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X	
			Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X	
			Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής	X	
			Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X	
			Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X	
			Άλλη δράση Ωριμότητας:		
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	
			1) Μελέτες Σκοπιμότητας - Κυκλοφοριακές Μελέτες	5 μήνες	
2) Μελέτες εφαρμογής			4 με 6 μήνες		
3) Υλοποίηση παρεμβάσεων			6 με 12 μήνες		
4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ		





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			Επιστημονικοί Φορείς (Σύλλογος Διπλ. Μηχανικών, Παράρτημα ΤΕΕ)
		Υλοποίησης:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ
		Εποπτείας:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	+ Βελτίωση οδικής ασφάλειας επικίνδυνων οδικών τμημάτων και κόμβων + Αποτελεσματικότερος Έλεγχος και Αστυνόμευση + Περιορισμός παραβατικής οδικής συμπεριφοράς	
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"><li>• Αριθμός Ατυχημάτων / έτος ή πληθυσμό</li><li>• Ατυχήματα με Ευάλωτους Χρήστες /έτος</li></ul>	
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Σε όλη τη διάρκεια υλοποίησης του ΣΒΑΚ σε διαφορετικά σημεία με ανάγκη. Βλ. Πίνακα παρακάτω	

Πακέτα μέτρων σε χρονικό ορίζοντα **πενταετίας** που αφορούν την βελτίωση της οδικής υποδομής:

- ✓ Μετατροπή των παρακάτω διασταυρώσεων σε κυκλικούς κόμβους
  - Αρχή Ελευθερίου Βενιζέλου (στο ύψος της Δ.Ε.Υ.Α. Νέστου)
  - Διασταύρωση οδών Κων/νου Καραμανλή – Τραπεζούντος – Ερμού
  - Διασταύρωση οδών Φιλελλήνων – Γραβιάς – Ξάνθης – Οδυσσέως
  - Διασταύρωση οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου – Πρεμετής – Καραϊσκάκη – Πριγκηπωνήσων
  - Συμβολή οδών Ελευθερίου Βενιζέλου – Κύπρου (mini roundabout)
  - Συμβολή Ελευθερίου Βενιζέλου με την προτεινόμενη νότια περιμετρική οδό
- ✓ Κατασκευή νότιου περιφερειακού δακτυλίου για την εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας εκτός των ορίων του οικισμού
- ✓ Διάνοιξη οδού Θουκυδίδου έως οδό Ελευθερίου Βενιζέλου
- ✓ Αναβάθμιση και ανακατασκευή της κύριας αστικής οδού εισερχόμενης ΒΔ του οικισμού της Χρυσούπολης στο σύνολό της
  - Τοποθέτηση πινακίδων Π17 και Π18 επί της αστικής οδού για την προειδοποίηση των οδηγών για την είσοδο και έξοδο από τον κύριο αστικό ιστό
  - Εισαγωγή υπερυψωμένων διαβάσεων



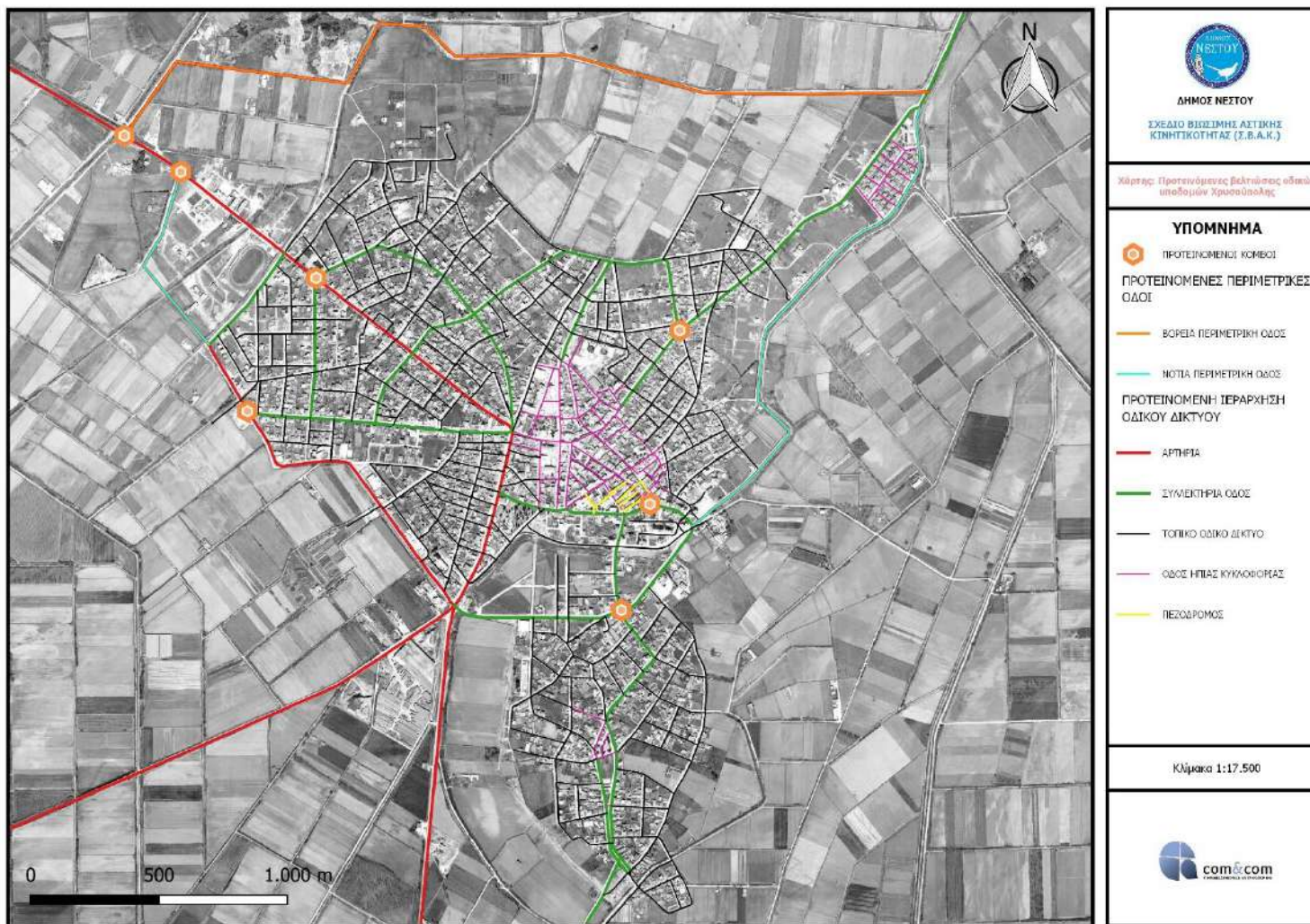
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πακέτα μέτρων σε χρονικό ορίζοντα **δεκαετίας** που αφορούν την βελτίωση της οδικής υποδομής:

- ✓ Κατασκευή βόρειου περιφερειακού δακτυλίου για την εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας εκτός των ορίων του οικισμού
- ✓ Κατασκευή διαχωριστικής νησίδας τύπου σταγόνας επί της οδού Εγνατίας στην συμβολή με την οδό Βεργίνας



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων



Χάρτης 2. Προτεινόμενοι κυκλικό κόμβοι





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων



Εικόνα 1. Προτεινόμενες υπερωψωμένες διαβάσεις



Χάρτης 3. Προτεινόμενη διάνοιξη Θουκυδίδου



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	A/A	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	<b>Κυκλοφοριακή οργάνωση</b>
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΜΕΤΡΑ ΧΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΠΙΟΥ, ΟΔΩΝ, ΗΠΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Προώθηση μη μηχανοκίνητων μορφών μετακίνησης, Περιβαλλοντική βιωσιμότητα, Προσβασιμότητα, Οργάνωση μηχανοκίνητης μετακίνησης
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	1. ΠΕΠ ΑΜΘ 2. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ" 3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νέστου 4. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας - MED 2014-2020: - Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου 2014-2020 - INTERREG EUROPE 2014-2020 - URBACT: 5. Πρόγραμμα HORIZON 2020
	5	Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία:



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	6	Περιεχόμενο	<p>Ένα από τα σημαντικότερα μέτρα για την βελτίωση της κυκλοφοριακής οργάνωσης αποτελεί η σωστή κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση. Αυτό αποσκοπεί στην εύρυθμη λειτουργία της οδού από τους χρήστες της. Σημαντικό κομμάτι αυτής αποτελεί η ύπαρξη διαβάσεων στα κατάλληλα σημεία. Ακόμη η αφαίρεση μη απαραίτητων και μη ισχυουσών πινακίδων σήμανσης είναι απαραίτητη ώστε να παρέχεται σωστή πληροφόρηση.</p> <p>Ακόμη η χωροθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με μειωμένη ταχύτητα (30km/h) αποτελεί ένα βασικό μέτρο για την καλύτερη λειτουργία της κυκλοφοριακής ροής. Αυτό προϋποθέτει κατάλληλη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση. Οι προτεινόμενες μονοδρομήσεις οδών αποσκοπούν στη βελτίωση της κυκλοφοριακής οργάνωσης και της κυκλοφοριακής ροής στο σύνολο του δικτύου. Αυτό το μέτρο αποσκοπεί στην αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας στο δίκτυο και σε κόμβους, αύξηση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων σε επιλεγμένα σημεία που εξυπηρετούν κυρίως διαμπερείς μετακινήσεις καθώς και μείωση των ατυχημάτων αφού μειώνεται ο αριθμός των κυκλοφοριακών εμπλοκών. Ακόμη, βοηθά και στην δημιουργία ποδηλατοδρόμων, μεγαλύτερου πλάτους πεζοδρομίων ή ακόμα και θέσεων στάθμευσης.</p> <p>Ακόμη θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και η προστασία των σχολείων με την δημιουργία σχολικών δακτυλίων για όλα τα σχολικά συγκροτήματα της περιοχής βάσει προδιαγραφών (ΦΕΚ 2302/16.9.2013).</p> <p>Η κατακόρυφη σήμανση (πινακίδες, αναγγελίες κινδύνου και πινακίδες ορίου ταχύτητας), η ύπαρξη διαβάσεων και οι περιφράξεις στην είσοδο και την έξοδο των σχολικών συγκροτημάτων αποτελούν απαραίτητα μέτρα για την προστασία των σχολικών συγκροτημάτων και την ασφαλή μετάβαση των μαθητών, εκπαιδευτικών, γονέων από / προς το σχολείο.</p>
--	---	-------------	---



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	Από την πρωτογενή έρευνα προέκυψε ότι υπάρχει ελλιπής οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση (βανδαλισμοί σε πινακίδες, φθορές σε οριζόντιες διαγραμμίσεις). Ακόμη απουσιάζει η ύπαρξη διαβάσεων σε διάφορα σημεία εντός της πόλης και πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων. Επιπλέον παρατηρούνται προβλήματα στην κατάσταση του πρασίνου όπου υπάρχει έντονη βλάστηση με συνέπεια να εμποδίζεται η διέλευση των πεζών από το πεζοδρόμιο και να μην υπάρχει ορατότητα στις πινακίδες. Πεζόδρομοι και οδοί ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τις επίσημες προδιαγραφές (ΦΕΚ 2302/16-9-2013) παρατηρούνται στην πόλη.	
	8	Πεδίο εφαρμογής	Οριζόντιο μέτρο για όλη την έκταση του Δήμου	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Πολύ Υψηλή	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
			B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
			Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
			Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
			Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
			Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια
			1) Μελέτες Σκοπιμότητας - Κυκλοφοριακές Μελέτες	5 μήνες
2) Μελέτες εφαρμογής			4 με 6 μήνες	
3) Υλοποίηση παρεμβάσεων			6 με 12 μήνες	
4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ Επιστημονικοί Φορείς (Σύλλογος Διπλ. Μηχανικών, Παράρτημα ΤΕΕ)	
		Υλοποίησης:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ	
		Εποπτείας:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ	
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	+ Βελτίωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο δίκτυο της περιοχής + Βελτίωση της οδικής ασφάλειας (οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων)		





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			+ Μείωση φθορών οχημάτων + Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ηχορύπανσης, και κατανάλωσης καυσίμου - Κίνδυνος υψηλών ταχυτήτων κυκλοφορίας - Ενθάρρυνση χρήσης ΙΧ
6	Δείκτες προόδου		<ul style="list-style-type: none"><li>• Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομους</li><li>• Ποσοστό γονέων που αισθάνονται ασφάλεια κατά τη μετακίνηση των παιδιών τους από/προς το σχολείο</li><li>• Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα πέριξ σχολικών συγκροτημάτων με εμπλεκόμενους ευάλωτους χρήστες ανά 1.000 κατοίκους</li></ul>
7	Προεκτίμηση δαπάνης		Βλ. Πίνακα παρακάτω
8	Χρηματοδότηση		Βλ. Πίνακα παρακάτω
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης		Σε όλη τη διάρκεια υλοποίησης του ΣΒΑΚ σε διαφορετικά σημεία με ανάγκη. Βλ. Πίνακα παρακάτω

Τα πακέτα μέτρων που θα ληφθούν υπόψη σχετικά με την βελτίωση της κυκλοφορικής οργάνωσης σε χρονικό ορίζοντα **πενταετίας** παρουσιάζονται παρακάτω.

- ✓ Χωροθέτηση περιοχών ζώνης μειωμένης ταχύτητας (30 χλμ/ώρα) με την κατάλληλη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση
  - Στις περιοχές σχολείων
- ✓ Εξέταση μονοδρόμησης των τοπικών οδών διπλής κατεύθυνσης πλάτους <5μ
- ✓ Εξέταση μονοδρόμησης των οδών διπλής κατεύθυνσης που δεν πληρούν τις ελάχιστες προϋποθέσεις λωρίδων, πεζοδρομίων και θέσεων στάθμευσης παρά την οδό
- ✓ Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας με επίστρωση με κυβόλιθο, ενιαίο οδόστρωμα – πεζοδρόμιο (με έντονα γράμματα οι οδοί με προτεραιότητα λόγω άμεσης εγγύτητας με τον αστικό πυρήνα)
  - **Κολοκοτρώνη**
  - Περάμου (από Τσιβελεκίδου έως Ελευθερίας)
  - Ανατολικής Θράκης
  - Ελευθερίας
  - Θουκυδίδου
  - Τσιβελεκίδου (από Περάμου έως Κύπρου)
  - **Ευριπίδη**
  - **Ομήρου (από Ολυμπίου έως Ικονίου)**
  - **Σοφοκλή**



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

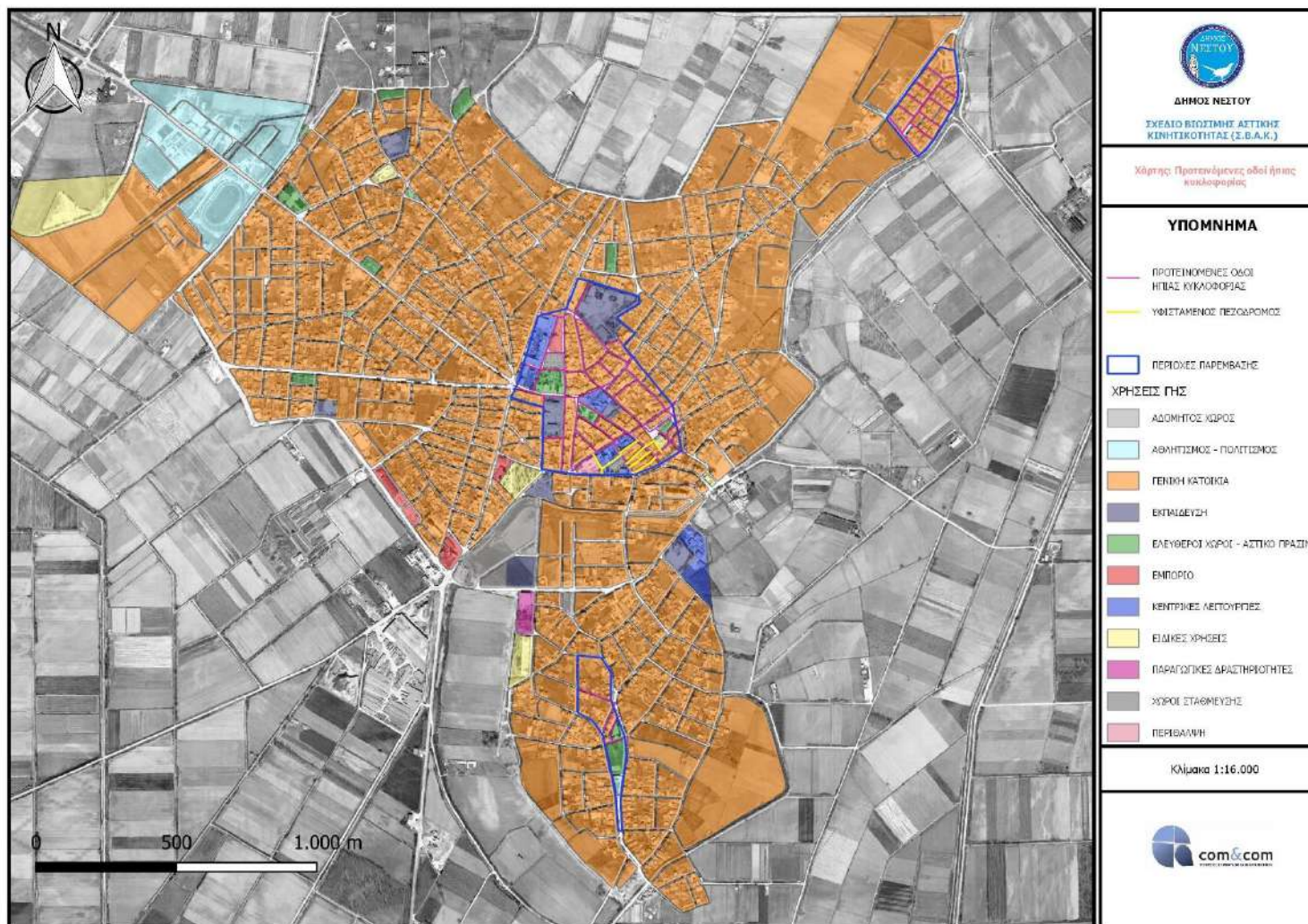
- **Επαμεινώνδα**
- **Κωτσάλου**
- **Ολυμπίου (από Ευριπίδη έως Ξάνθης)**
- Ελευθερίου Βενιζέλου (από Δεληκάρη έως Κύπρου)
- Γιαϊλόγλου
- Ξάνθης (από Ελευθερίας έως Ολυμπίου)
- **Εθνάρχου Μακαρίου (από Δεληκάρη έως Λυκούργου)**
- Λυκούργου (από Ελευθερίου Βενιζέλου έως Κύπρου)
- Κύπρου (από Λυκούργου έως Ελευθερίου Βενιζέλου)
- **Γέροντος (από Λυκούργου έως Τσιβελεκίδου)**
- **Σκρα**
- Αβέρωφ
- **Πάροδος Αβέρωφ**
- **Ύδρας**
- 7ης Μεραρχίας
- Μεγάλου Αλεξάνδρου
- Αγίου Δημητρίου (από Ελευθερίου Βενιζέλου έως Αρτάκης)
- Ηφαίστου
- **Μιλτιάδη**
- Ζαγορίου (από Ηφαίστου έως Ξάνθου)
- Αρτάκης (από Αγίου Δημητρίου έως Κλειώς)
- Κλειώς
- Ίωνος Δραγουμή (από Ελευθερίου Βενιζέλου έως Ξάνθου)
- Μικράς Ασίας
- Προύσης (από Βίτσι Γράμμου έως 40 Εκκλησιών)
- Αγίου Αθανασίου (από Προύσης έως Παπάγου)
- **Εσωτερική οδός Αγίου Αθανασίου (από Αγίου Αθανασίου έως Ραιδεστού)**
- Ραιδεστού (από Ρήγα Φεραίου έως Αγίου Αθανασίου)
- **Μαυρομιχάλη (από Ρήγα Φεραίου έως Αγίου Αθανασίου)**
- **Ναυαρίνου**
- **Σύνολο οδών περιοχής Εργατικών Κατοικιών**

Τα πακέτα μέτρων που θα ληφθούν υπόψη σχετικά με την βελτίωση της κυκλοφορικής οργάνωσης σε χρονικό ορίζοντα δεκαετίας παρουσιάζονται παρακάτω.

- ✓ Μετατροπή της οδού Ελ. Βενιζέλου από την συμβολή με την οδό Γιαλόγλου έως την συμβολή με την οδό Κύπρου σε πεζόδρομο με επίστρωση με κυβόλιθους και ενιαίο οδόστρωμα – πεζοδρόμιο με τον κατάλληλο σχεδιασμό ώστε να είναι προσβάσιμο από τα άτομα με αμαξίδια. *Απαραίτητη προϋπόθεση για το έργο η αποκατάσταση/λειτουργία της Γέφυρας στον ποταμό Νέστο η λειτουργία της οποίας θα επιφέρει νέες εισροή πληθυσμού και κατ' επέκταση κυκλοφοριακού φόρτου από τα Δυτικά (Ξάνθη, Κομοτηνή)*



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων



Χάρτης 4. Προτεινόμενες οδοί ήπιας κυκλοφορίας





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων



Εικόνα 2. Παράδειγμα κατακόρυφης σήμανσης προειδοποίησης μειωμένης ταχύτητας



Εικόνα 3. Παράδειγμα οριζόντιας σήμανσης για οδό μειωμένης ταχύτητας

- ✓ Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και εισαγωγή νέων όπου κρίνεται απαραίτητο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων



Εικόνα 4. Παράδειγμα διάβασης πεζών Ηνωμένο Βασίλειο



Εικόνα 5. Παράδειγμα διάβασης πεζών





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	A/A	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	<b>Εγκατάσταση δικτύου ποδηλατοδρόμων</b>	
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΠΙΟΥ, ΟΔΩΝ, ΗΠΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ	
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Προώθηση μη μηχανοκίνητων μορφών μετακίνησης, Περιβαλλοντική βιωσιμότητα, Ποιότητα και ελκυστικότητα αστικού χώρου	
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	<u>1. ΠΕΠ ΑΜΘ</u> <u>2. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ"</u> <u>3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νέστου</u> <u>4. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας</u> - MED 2014-2020: - Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου 2014-2020 - INTERREG EUROPE 2014-2020 - URBACT: <u>5. Πρόγραμμα HORIZON 2020</u>	
	5	Χαρακτήρας	Έργο:	X
			Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:				
6	Περιεχόμενο	<p>Το ποδήλατο αποτελεί ένα μέσο μετακίνησης χαμηλού κόστους, το οποίο είναι ιδιαίτερα φιλικό προς το περιβάλλον. Οι μετακινήσεις με ποδήλατο γίνονται με την κατανάλωση ανθρώπινης ενέργειας, προσδίδοντας στους χρήστες του συγκεκριμένου μέσου καλύτερη υγεία και ποιότητα ζωής σε βάθος χρόνου. Ταυτόχρονα, τα ποδήλατα δεσμεύουν μικρή έκταση κατά την κίνηση και στάθμευση τους σε σχέση με τα Ι.Χ αυτοκίνητα, «εξοικονομώντας» δημόσιο χώρο για άλλες χρήσεις.</p> <p>Η Χρυσούπολη παρουσιάζει ήπιο ανάγλυφο ενώ εντοπίζονται οδοί με ικανά πλάτη οδών και πεζοδρομίων, τα οποία πληρούν σε ικανοποιητικό βαθμό τις ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές. Όλοι αυτοί οι παράγοντες ευνοούν ιδιαίτερα την ανάπτυξη του ποδηλάτου</p> <p>Οι κάτοικοι που χρησιμοποιούν το ποδήλατο αντιμετωπίζουν συγκεκριμένα προβλήματα τα οποία προκύπτουν από την έλλειψη οριοθετημένης ή αποκλειστικής υποδομής κίνησης. Οι ποδηλάτες αναγκάζονται να κινούνται μαζί με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία και συγκεκριμένα με την αυξημένη κίνηση βαρέων οχημάτων, με αποτέλεσμα να εκτίθενται σε σοβαρό κίνδυνο καθώς και να δημιουργούν καθυστερήσεις στην κίνηση των</p>		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		<p>οχημάτων. Επιπλέον, οι ποδηλάτες που επιλέγουν για λόγους μεγαλύτερης ασφάλειας την κίνηση στο πεζοδρόμιο εμπλέκονται με την κυκλοφορία των πεζών δημιουργώντας οχλήσεις ή θέματα ασφάλειας.</p> <p>Προτείνεται η δημιουργία αμφίδρομου δικτύου ποδηλατών αποκλειστικής χρήσης πλάτους 2,5μ μήκους 3,3 km με κατεύθυνση βορρά – νότο (Νότια Περιμετρική Οδός, Βεργίνας, Εγνατίας) στον άξονα των οδικών τμημάτων και καθοδηγητική σήμανση στο δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Επιπλέον προτείνεται σε υπεραστικό περιβάλλον η σύνδεση των οικισμών Χρυσούπολης-Κεραμωτής μέσω δικτύου ποδηλατόδρομου μήκος περίπου 12χλμ.</p> <p>Τέλος προτείνεται η δημιουργία αμφίδρομου δικτύου ποδηλατών αποκλειστικής χρήσης πλάτους 2,5μ και μήκους 1,8 km επί των οδών Ξάνθης και Φιλελλήνων στον άξονα των οδικών τμημάτων.</p> <p>Κατά την προκαταρκτική μελέτη θα πραγματοποιηθεί η ανάλυση διαφορετικών σεναρίων ανάπτυξης του δικτύου ποδηλατοδρόμων και η αξιολόγηση τους βάσει κόστους-οφέλους. Προτείνεται η εξέταση οδών με χαμηλότερους φόρτους οχημάτων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων (πιθανή απαίτηση μεταβολών θεσμικού πλαισίου) για την καλύτερη και οικονομικότερη προσαρμογή του ποδηλατοδρόμου (π.χ. μη) αποκλειστικές λωρίδες κίνησης ποδηλάτων στο οδόστρωμα ή/και οδοί μεικτής χρήσης ποδηλάτων-αυτοκινήτων σύμφωνα με τις εθνικές προδιαγραφές). Το Τεχνικό Επιμελητήριο και ο τοπικός σύλλογος Μηχανικών μπορούν να συμβάλουν στις ως άνω διαδικασίες.</p> <p>Κατά το στάδιο του οριστικού σχεδιασμού και της υλοποίησης, θα γίνει χρήση των ελληνικών προδιαγραφών για την κατασκευή ποδηλατοδρόμων και η αξιολόγηση καλών ευρωπαϊκών πρακτικών για το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα. Ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί κατά τον σχεδιασμό στις διαμορφώσεις των κόμβων για πεζούς, ποδηλάτες και οχήματα. Σήμανση, χρωματισμός, αλλαγή υφής και υπερύψωση αποτελούν ενδεικτικές μέθοδοι παροχής προτεραιότητας στο ποδήλατο που θα πρέπει να εφαρμοστούν για την αποτελεσματική εξυπηρέτηση των ποδηλατιστών.</p>
--	--	--





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	Κατά τη διεξαγωγή πρωτογενών ερευνών, παρατηρήθηκε: *Η χρήση του ποδηλάτου στις κύριες οδούς, *Η αυξημένη χρήση του από μαθητές, φοιτητές. Συνεπώς, παρατηρείται μια τακτική χρήση του ποδηλάτου στην υφιστάμενη κατάσταση, η οποία μπορεί να αυξηθεί περισσότερο στο μέλλον. Η δημιουργία δικτύων ποδηλατοδρόμων αναμένεται να εξασφαλίσει την απαιτούμενη ασφάλεια και προσπελασιμότητα της πόλης στη μετακίνηση με ποδήλατο. Επιπλέον, θα ανακατανείμει το δημόσιο χώρο κυκλοφορίας οχημάτων-πεζών υπέρ του ποδηλάτου προωθώντας την ήπια κινητικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης.	
	8	Πεδίο εφαρμογής	Πολεοδομικό Συγκρότημα Χρυσούπολης Επαρχιακή οδός σύνδεσης Χρυσούπολης-Κεραμωτής	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Πολύ Υψηλή	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
			B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
			Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
			Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
			Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
			Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια
			Προκαταρκτική μελέτη έργου / αξιολόγηση εναλλακτικών χαράξεων	3 μήνες
			Οριστική μελέτη / μελέτη εφαρμογής	4 μήνες
			Κατασκευή βασικού δικτύου	2 έως 6 μήνες
			Κατασκευή δευτερεύοντος/ δικτύου	1 έως 3 μήνες
Κατασκευή υπεραστικών συνδέσεων			1 έως 3 μήνες	
4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ Επιστημονικοί φορείς (π.χ. Τ.Ε.Ε.κ.ά.) Σύλλογοι / φορείς τοπικής κοινωνίας	
		Υλοποίησης:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ (αδειοδοτήσεις)	
		Εποπτείας:	Δήμος Νέστου Τμήμα Τροχαίας Χρυσούπολης Περιφέρεια ΑΜΘ	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	+ Ανάδειξη του ποδηλάτου ως κύριο και ασφαλές μέσο μετακίνησης + Βελτίωση της οδικής ασφάλειας για τους ποδηλάτες και πεζούς + Μείωση αερίων ρύπων λόγω αυξημένης χρήσης ποδηλάτου + Μείωση Ηχορύπανσης λόγω αυξημένης χρήσης ποδηλάτου + Βελτίωση ποιότητας ζωής των πολιτών λόγω άθλησης και αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος + Μείωση διάρκειας μετακινήσεων για μικρές αποστάσεις - Πιθανή Μείωση στάθμης εξυπηρέτησης Ι.Χ. οχημάτων στις οδούς με ποδηλατοδρόμους
6	Δείκτες προόδου	* Μήκος Ποδηλατοδρόμου / Επιφάνεια Οικισμού * Μήκος Ποδηλατοδρόμου / Πληθυσμός
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω

Στο διάγραμμα του χαρτών παρακάτω παρουσιάζεται ένα ενδεικτικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων για τον δήμο Νέστου. Όπως επισημαίνεται στην περιγραφή του έργου, στον πίνακα ανάλυσης έργων, η μελέτη σκοπιμότητας – προκαταρκτική μελέτη θα εξετάσει εναλλακτικές χαράξεις δικτύου και συνεπώς το συγκεκριμένο διάγραμμα δεν είναι δεσμευτικό. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων διαμορφώθηκε ως εξής:

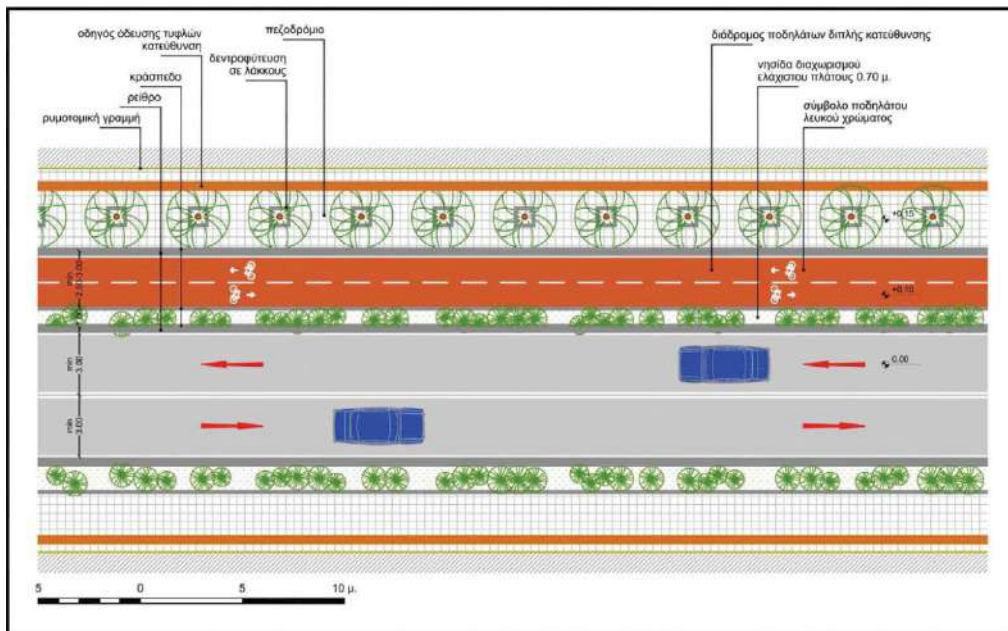
#### **Χρονικός ορίζοντας πενταετίας**

- ✓ Δημιουργία αμφίδρομου δικτύου ποδηλατών αποκλειστικής χρήσης πλάτους 2,5μ μήκους 3,3 km με κατεύθυνση βορρά – νότο (Νότια Περιμετρική Οδός, Βεργίνας, Εγνατίας) στον άξονα των οδικών τμημάτων και καθοδηγητική σήμανση στο δίκτυο

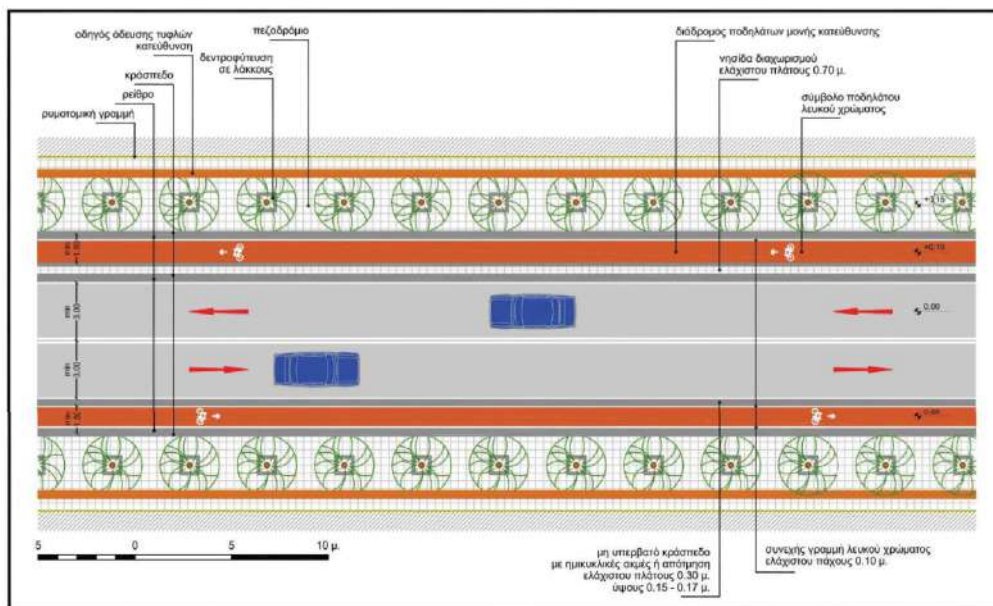
#### **Χρονικός ορίζοντας δεκαετίας**

- ✓ Δημιουργία αμφίδρομου δικτύου ποδηλατών αποκλειστικής χρήσης πλάτους 2,5μ για την σύνδεση των οικισμών Χρυσούπολης-Κεραμωτής μήκους περίπου 12 km
- ✓ Δημιουργία αμφίδρομου δικτύου ποδηλατών αποκλειστικής χρήσης πλάτους 2,5μ και μήκους 1,8 km επί των οδών Ξάνθης και Φιλελλήνων στον άξονα των οδικών τμημάτων.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων



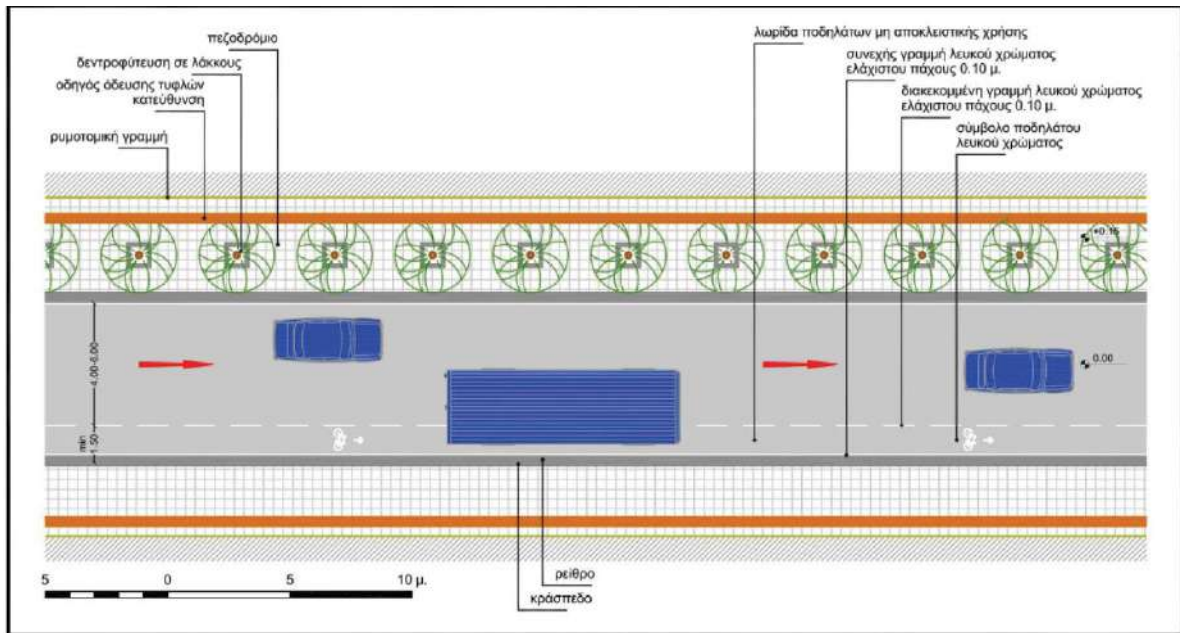
Εικόνα 6. Διαδρομή ποδηλάτων διπλής κατεύθυνσης



Εικόνα 7. Διάδρομος ποδηλάτων μονής κατεύθυνσης



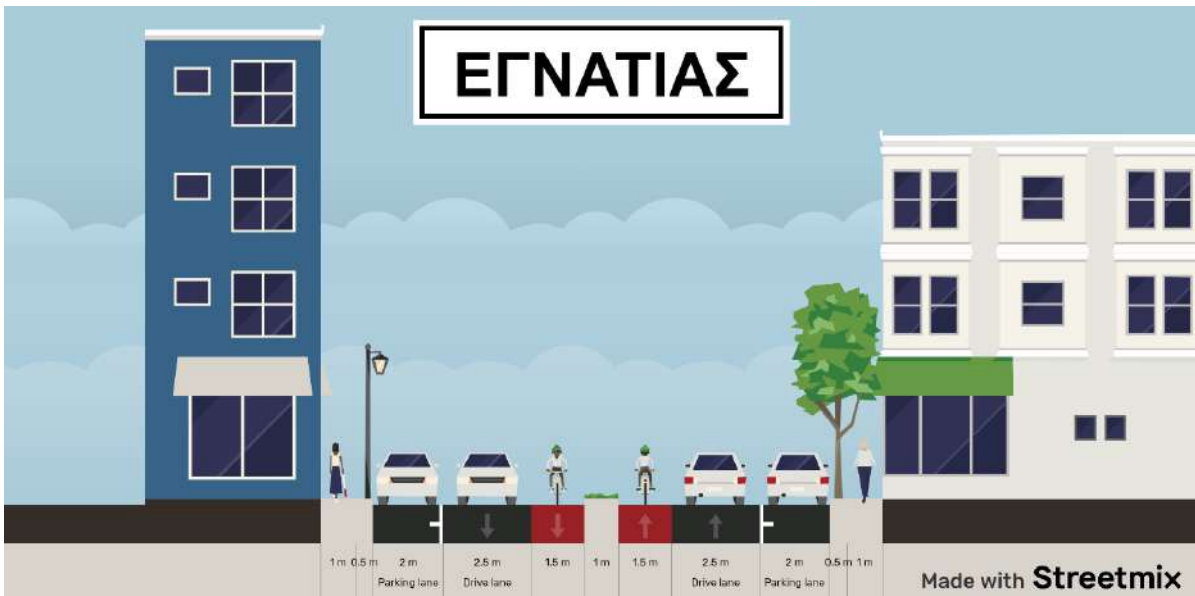
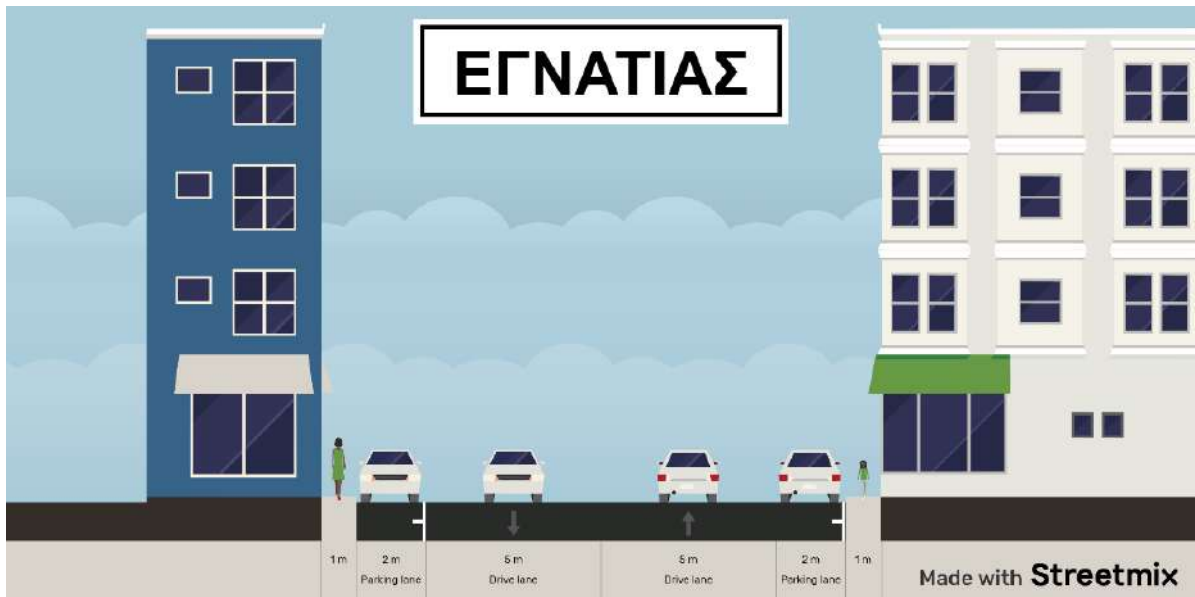
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων



Εικόνα 8. Διάδρομος ποδηλάτων μη αποκλειστικής χρήσης



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

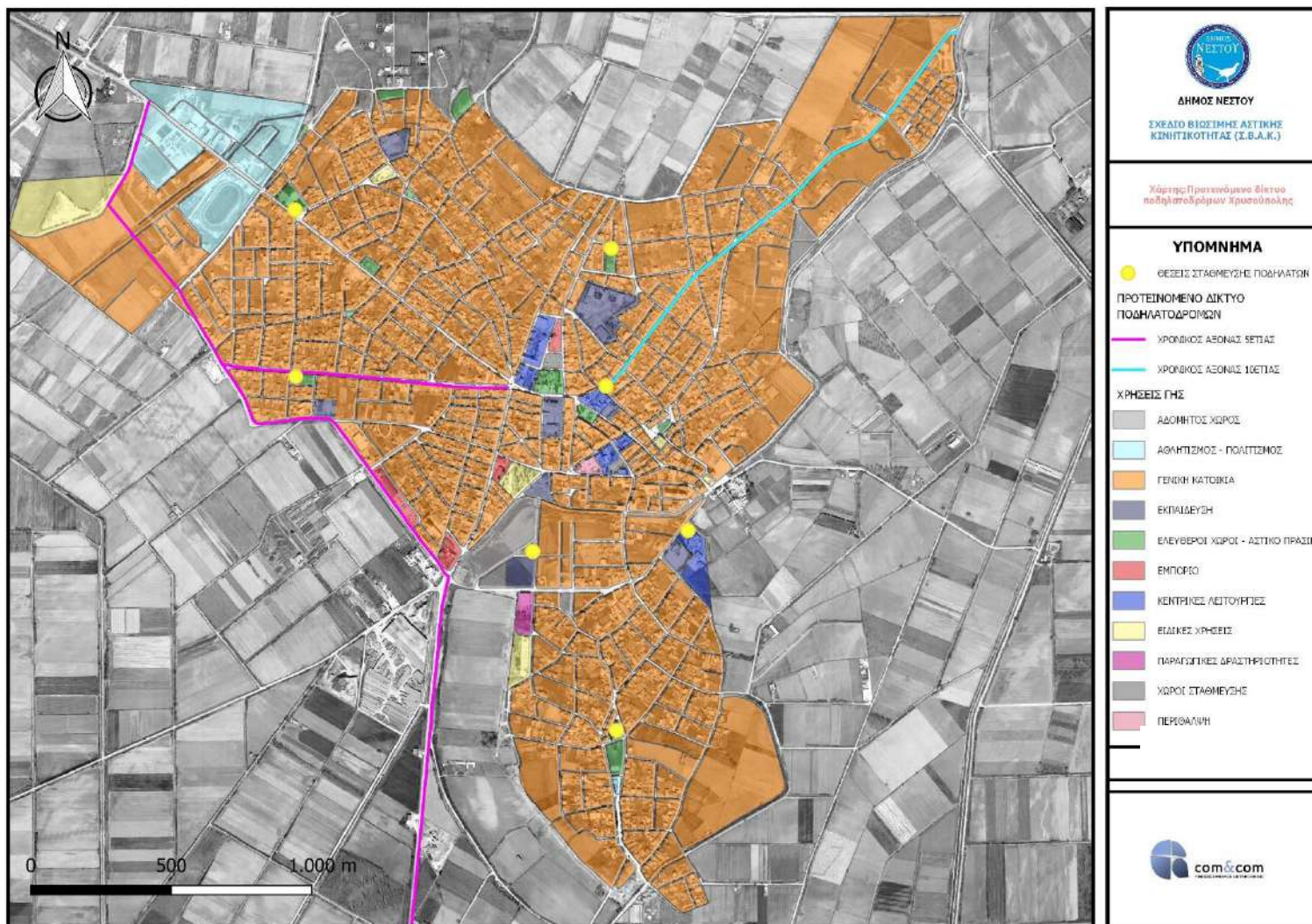


Εικόνα 9. Προτεινόμενη διατομή επί της οδού Εγνατίας πριν και μετά την εγκατάσταση δικτύου ποδηλατοδρόμου





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων



Χάρτης 5. Διάγραμμα ενδεικτικού δικτύου ποδηλατοδρόμων στην Χρυσούπολη



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	A/A	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	<b>Θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων</b>	
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟ	
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Πρωώθηση μη μηχανοκίνητων μορφών μετακίνησης, Περιβαλλοντική βιωσιμότητα, Προσβασιμότητα, Ποιότητα και ελκυστικότητα αστικού χώρου	
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	<u>1. ΠΕΠ ΑΜΘ</u> <u>2. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ"</u> <u>3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νέστου</u> <u>4. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας</u> - MED 2014-2020: - Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου 2014-2020 - INTERREG EUROPE 2014-2020 - URBACT: <u>5. Πρόγραμμα HORIZON 2020</u>	
	5	Χαρακτήρας	Έργο:	X
			Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
Υπηρεσία / Διαδικασία:				
6	Περιεχόμενο	<p>Η δημιουργία νέων θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων αποτελεί αναγκαίο μέτρο για τη βελτίωση της ελκυστικότητας του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης στην πόλη και συμβάλλει στην ανάδειξη του ως βασικού μέσου μεταφοράς.</p> <p>Η χωροθέτηση, ο τύπος και το πλήθος των θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων πρέπει να γίνει συναρτήσεως της εγκατάστασης δικτύου ποδηλατοδρόμων προκειμένου ο ποδηλατόδρομος να συνοδεύεται και από τα ανάλογα σημεία στάθμευσης.</p> <p>Συμπυκνώνοντας την ανάγκη για προώθηση του ποδήλατου προκύπτει ότι θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων θα πρέπει να τοποθετηθούν και να προστεθούν στις ήδη υφιστάμενες σε:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων σε κεντρικές περιοχές όπου θα μπορεί να διασφαλίζεται και η ασφάλεια των ποδηλάτων και των υποδομών όπως:</li><li>• Πάρκα και χώρους πρασίνου στο εσωτερικό και περιμετρικά της πόλης</li><li>• Χώρους αθλητισμού και πολιτισμού (γήπεδα, μουσεία, θέατρα κ.ά.)</li><li>• Δημοτικά κτήρια και κτήρια υπηρεσιών</li></ul>		





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<ul style="list-style-type: none"><li>• Περιοχές που συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό εργαζόμενων</li><li>• Κτήρια σχολείων και πανεπιστημίου (Χρήση κλειστού φυλασσόμενου χώρου)</li></ul> <p>Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων πλησίον των ποδηλατοδρόμων / διαδρόμων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των χρηστών</p> <p>Θέσεις στάθμευσης θα πρέπει να τοποθετούνται κατά μήκος των ποδηλατοδρόμων / διαδρομών ποδηλάτων για την εξυπηρέτηση των χρηστών.</p> <p>Το πλήθος των θέσεων θα καθοριστεί ανάλογα με τις εκτιμώμενες ανάγκες και θα επαναπροσδιορίζεται βάσει της ζήτησης. Το είδος των θέσεων στάθμευσης (βραχυχρόνια / μακροχρόνια στάθμευση) καθορίζεται ανάλογα τις ανάγκες των όμορων χρήσεων γης που εξυπηρετούνται.</p> <p>Το ολοκληρωμένο πλάνο εγκατάστασης θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων θα πρέπει να πραγματοποιηθεί λαμβάνοντας ιδιαίτερως υπόψη την ασφάλεια των ποδηλάτων κατά την περίοδο στάθμευσης. Ενδεικτικά προτιμάται υποδομή που επιτρέπει την ασφάλιση του ποδηλάτου σε περισσότερα του ενός σημεία, θέσεις οι οποίες να παρακολουθούνται από κάμερες ασφαλείας των περιμετρικών κτηρίων (π.χ. τράπεζες ή δημόσια κτήρια), θέσεις που τοποθετούνται σε κεντρικά σημεία (να μην εμποδίζεται η οπτική τους εποπτεία) και θέσεις που προστατεύονται από τα καιρικά φαινόμενα. Όσον αφορά στα σχολικά κτήρια, ενθαρρύνεται η δέσμευση ενός κλειστού προφυλαγμένου χώρου για τη στάθμευση των ποδηλάτων που θα ανοίγει μετά τη λήξη του σχολικού ωραρίου.</p> <p>Η χωροθέτηση και εγκατάσταση των στάσεων θα γίνει σύμφωνα με το Κεφάλαιο 8 των εθνικών προδιαγραφών (Ν.3316/2005, ΦΕΚ Β' 1053/14.04.2016).</p>
	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	Από την πρωτογενή έρευνα προέκυψε ότι δεν υπάρχει δίκτυο θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων με αποτέλεσμα να εμποδίζεται η προσπελασιμότητα τους με τη χρήση ποδηλάτου.
	8	Πεδίο εφαρμογής	Οριζόντιο μέτρο για όλη την έκταση του Δήμου Νέστου
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ	1	Προτεραιότητα	Υψηλή
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια
		1) Χωροθέτηση Σημείων στάθμευσης σε συνάρτηση με την ανάπτυξη ποδηλατοδρόμου	1 μήνας
		2) Προμήθεια εξοπλισμού και εγκατάσταση θέσεων στάθμευσης	2 με 3 μήνες
4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	Δήμος Νέστου
		Υλοποίησης :	Δήμος Νέστου
		Εποπτείας:	Δήμος Νέστου
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	+ Προώθηση χρήσης ποδηλάτου + Βελτίωση προσβασιμότητας μετακινουμένων + Βελτίωση ανταγωνιστικότητας ποδηλάτου έναντι του ΙΧ	
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πλήθος Θέσεων στάθμευσης Ποδηλάτων / Πληθυσμό</li> <li>• Σημεία Ενδιαφέροντος με θέσεις Στάθμευσης ποδηλάτων / Σύνολο Σημείων Ενδιαφέροντος</li> </ul>	
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω	

- Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στην κεντρική περιοχή της περιοχής μελέτης και πλησίον σημείων έλξης μετακινήσεων. Πιο συγκεκριμένα:
  - Πλησίον Δημαρχείου
  - Σε χώρους πρασίνου (πάρκα, πεζοδρόμους)
  - Πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων
  - Επί της οδού Εγνατίας (σημείο εκκίνησης ποδηλατόδρομου)
  - Επί της οδού Ξάνθης (σημείο εκκίνησης ποδηλατόδρομου)



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Ο σχεδιασμός των χώρων στάθμευσης εξαρτάται από τη ζήτηση, τη διάρκεια στάθμευσης, τη διαθεσιμότητα χώρου, τον αριθμό των θέσεων και την ποιότητα. Η ποιότητα καθορίζεται με βάση τους παρακάτω παράγοντες:

- Σταθερότητα σταθμευμένου ποδηλάτου
- Δυνατότητα αποφυγής ζημιών και κλοπής
- Ευκολία προσπέλασης και αποχώρησης
- Καταλληλότητα για ποδήλατα διάφορων κατασκευαστικών προδιαγραφών



Εικόνα 10. Θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	Α/Α	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ					
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	<b>Διαμόρφωση διαδρομών πεζών και πεζοδρόμων</b>					
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΠΙΟΥ, ΟΔΩΝ, ΗΠΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ					
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Πρωώθηση μη μηχανοκίνητων μορφών μετακίνησης, Περιβαλλοντική βιωσιμότητα, Προσβασιμότητα, Ποιότητα και ελκυστικότητα αστικού χώρου					
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	<u>1. ΠΕΠ ΑΜΘ</u> <u>2. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ"</u> <u>3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νέστου</u> <u>4. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας</u> <u>- MED 2014-2020:</u> <u>- Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου 2014-2020</u> <u>- INTERREG EUROPE 2014-2020</u> <u>- URBACT:</u> <u>5. Πρόγραμμα HORIZON 2020</u>					
	5	Χαρακτήρας	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Έργο:</td> <td style="width: 40%; text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Υπηρεσία / Διαδικασία:</td> <td></td> </tr> </table>	Έργο:	X	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X	Υπηρεσία / Διαδικασία:
Έργο:	X							
Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X							
Υπηρεσία / Διαδικασία:								



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	6	Περιεχόμενο	<p>Η πεζή μετακίνηση αποτελεί τη συχνότερη μορφή μετακίνησης με ανθρώπινη ενέργεια. Όπως και οι μετακινήσεις με το ποδήλατο, η πεζή μετακίνηση δεν επιφέρει περιβαλλοντική επιβάρυνση και λειτουργεί υπέρ της υγείας και φυσικής κατάστασης των μετακινουμένων. Αν συνυπολογιστεί ότι η πρόσβαση στη δημόσια συγκοινωνία και στα οχήματα Ι.Χ. γίνεται πάντοτε μέσω (έστω μικρής διάρκειας) πεζή μετακίνηση, τότε άμεσα αναδεικνύεται η σημασία της συγκεκριμένης μορφής μετακινήσεων για ένα αστικό σύστημα μεταφορών. Συνεπώς, η υψηλή εξυπηρέτηση των πεζών αποτελεί δικαιολογημένο κύριο στόχο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και ανάπτυξης.</p> <p>Όπως και για τους υπόλοιπους τρόπους μετακίνησης, ιδιαίτερο ρόλο στην εξυπηρέτηση των πεζών παίζει η διαθέσιμη υποδομή. Οι υφιστάμενοι ή προσδοκώμενοι φόρτοι των πεζών καθώς και οι παρόδιες χρήσεις γης είναι τα κύρια χαρακτηριστικά που προσδιορίζουν τα επιθυμητά γεωμετρικά χαρακτηριστικά των πεζοδρομίων, διαβάσεων, χώρων αναμονής των πεζών κ.λπ. Κύριο χαρακτηριστικό στις περισσότερες οδούς είναι τα μικρού πλάτους πεζοδρόμια, με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά τα οποία δεν επιτρέπουν την ανεμπόδιστη και ασφαλή κίνηση των πεζών. Τα πεζοδρόμια χαρακτηρίζονται από ασυνέχειες και ελλείψεις 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.</p> <p>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.</p> <p>Υπάρχουν οδοί ήπιας κυκλοφορίας οι οποίες όμως παρουσιάζουν κακοτεχνίες στο οδόστρωμα και χρήζουν επισκευής.</p> <p>Η λήψη μέτρων για προώθηση της πεζή μετακίνησης κρίνεται σκόπιμη βάσει των παραπάνω δεδομένων. Το μέτρο που προτείνεται είναι:</p>
--	---	-------------	---



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<ul style="list-style-type: none"><li>• Η εξασφάλιση του ελάχιστου πλάτους πεζοδρομίου 1,5μ σε οδούς όπου απουσιάζει ή δεν έχει επιτευχθεί το ελάχιστο πλάτος του πεζοδρομίου για την ασφαλή όδευση των πεζών. Η αναβαθμισμένη υποδομή θα εξοπλιστεί με υποδομές άνεσης (παγκάκια, κάδοι απορριμμάτων) και πράσινο για τη δημιουργία ευχάριστου περιβάλλοντος κατά τη μετακίνηση</li><li>• Η αντικατάσταση και επισκευή των φθαρμένων πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου</li><li>• Η εισαγωγή οδών ήπιας κυκλοφορίας, κατά προτεραιότητα σε περιοχές που συγκεντρώνουν σημεία ενδιαφέροντος με σημαντική παρουσία πεζών και κυρίως ευάλωτων χρηστών με ενιαίο οδόστρωμα – κυβόλιθο και κατάλληλη οριζόντια σήμανση(μαθητές, ηλικιωμένοι, Α.με.Α κ.ά.).</li><li>• Εντατικοποίηση του ελέγχου παραβάσεων όπως κατάληψη των πεζοδρομίων με οχήματα κ.λ.π.</li><li>• Καθοδηγητική σήμανση πεζών προς και από την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης επισκεπτών.</li></ul> <p>Το μετρό συνδέεται και υλοποιείται λαμβάνοντας υπόψη το περιεχόμενο και την εφαρμογή του μέτρου "(11) Ανάπτυξη βασικού δικτύου προσβασιμότητας"</p>
--	--	--	---





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	<p>Από την πρωτογενή έρευνα προέκυψε ότι υπάρχει ασυνέχεια πεζοδρομίου (διαφοροποιήσεις στην υφή της επιφάνειας του πεζοδρομίου, διαφορά ύψους επιπέδων πεζοδρομίου, κακοτεχνίες διάφορα εμπόδια), ανεπάρκεια πλάτους πεζοδρομίου, απουσία και κατάληψη πεζοδρομίου.</p> <p>Σχετικά με την κατάληψη πεζοδρομίου αυτό παρατηρείται κυρίως στις οδούς όπου υπάρχει έντονη εμπορική δραστηριότητα Ελευθ. Βενιζέλου, Γιαλόγλου, Τζιβελεκίδου και Δεληκάρη αλλά και στις οδούς οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί ως πεζόδρομοι ήτοι Φιλίππου, Παπαθανασίου, Ιωαν. Δραγούμη, Ηφαιστου και Ύδρας.</p> <p>Σχετικά με τις ελλείψεις στις ράμπες πεζών αυτές παρατηρούνται επί των οδών Ελευθερίας, Παύλου Μελά, Κύπρου, Αβέρωφ.</p>	
	8	Πεδίο εφαρμογής	Οριζόντιο μέτρο για όλη την έκταση του Δήμου Νέστου	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Μέτρια	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	Κυκλοφοριακή Τεκμηρίωση (πεζοδρόμους, ήπια κυκλ.)
			B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
			Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
			E) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
			Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
			Άλλη δράση Ωριμότητας:	Αρχιτεκτονικός Σχεδιασμός
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια
			1) Μετρήσεις ροών πεζών και επιπέδου εξυπηρέτησης των υφιστάμενων υποδομών (πεζοδρόμια, διαβάσεις κ.λπ.)	2 μήνες
2) Προσδιορισμός παρεμβάσεων και (ενδεχόμενη) θεσμική κατοχύρωση τους			1 μήνας	
3) Μελέτη εφαρμογής			2 μήνες	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			4) Υλοποίηση παρεμβάσεων	6 έως 18 μήνες
4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ	
		Υλοποίησης:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ	
		Εποπτείας:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ Τμήμα Τροχαίας Χρυσούπολης	
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	+ Αισθητική αναβάθμιση του αστικού τοπίου + Ενίσχυση της επιχειρηματικότητας + Προώθηση της πεζή μετακίνησης + Βελτίωση της ασφάλειας των πεζών + Περιορισμός μηχανοκίνητης κυκλοφορίας + Εξυπηρέτηση ευάλωτων χρηστών και μετακινούμενων με δυσκολία κίνησης		
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ποσοστό κύριων οδών με επαρκή χαρακτηριστικά πεζοδρομίων (σύμφωνα με τις εθνικές οδηγίες)</li> <li>• Επιφάνεια Πεζοδρόμων / Επιφάνεια Οικισμού</li> <li>• Ποσοστό σημείων ειδικού ενδιαφέροντος με παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας</li> </ul>		
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω		
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω		
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω		

	A/A	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	<b>Ανάπτυξη σχολικών διαδρομών και διαδρομών απασχολούμενων (πράσινες διαδρομές)</b>
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΠΙΟΥ, ΟΔΩΝ, ΗΠΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Προώθηση μη μηχανοκίνητων μορφών μετακίνησης, Περιβαλλοντική βιωσιμότητα, Προσβασιμότητα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

4	Συνάφεια με Προγράμματα	<u>1. ΠΕΠ ΑΜΘ</u> <u>2. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ"</u> <u>3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νέστου</u> <u>4. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας - MED 2014-2020:</u> <u>- Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου 2014-2020</u> <u>- INTERREG EUROPE 2014-2020</u> <u>- URBACT:</u> <u>5. Πρόγραμμα HORIZON 2020</u>	
		Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
5	Χαρακτήρας	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
6	Περιεχόμενο	<p>Συγκεκριμένες ομάδες μετακινουμένων, όπως μαθητές και απασχολούμενοι, εμφανίζουν (εν πολλοίς) όμοια χαρακτηριστικά όσον αφορά στα σημεία προέλευσης/προορισμού, στις πορείες κίνησης και στη χρονική περίοδο των μετακινήσεων τους. Οι μετακινήσεις των ανωτέρω ομάδων από &amp; προς τους χώρους εκπαίδευσης / απασχόλησης, μπορούν να διαχειριστούν αποτελεσματικότερα (κυρίως με όρους εξοικονόμησης χρόνου/δαπάνης και ασφάλειας) με τη διαμόρφωση ενός ειδικού πλάνου ομαδοποιημένων μετακινήσεων.</p> <p>Βασικός στόχος του πλάνου είναι η μείωση των μετακινήσεων με Ι.Χ. οχήματα με χαμηλή πλήρωση που παρατηρείται σε μετακινήσεις από/προς χώρους απασχόλησης/ σχολεία. Η πεζή μετακίνηση, η χρήση ποδηλάτου, η μετακίνηση με Μ.Μ.Μ., ο συνδυασμός μέσων, ο συνεπιβατισμός, η επιλογή συγκεκριμένης διαδρομής ή/και η μίσθωση (ειδικών ή μή) οχημάτων (π.χ. λεωφορείων για μαθητές/απασχολούμενους) αποτελούν βασικές παραμέτρους των διαδρομών μαθητών/απασχολούμενων. Το μέτρο περιλαμβάνει επίσης τον έλεγχο των υφιστάμενων υποδομών μετακίνησης και την αναβάθμισή τους, στις υπόψη προκαθορισμένες διαδρομές. Συγκεκριμένα, ενθαρρύνεται:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Η αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων κατά μήκος των εν λόγω διαδρομών καθώς και η συντήρηση των υποδομών και η αναβάθμιση/συμπλήρωση της σήμανσης</li><li>• Η παροχή προτεραιότητας στους πεζούς και τους ποδηλάτες, έναντι της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</li><li>• Η εγκατάσταση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας των οχημάτων σε διασταυρώσεις και πλησίον σχολικών εγκαταστάσεων (π.χ. αλλαγή υψής επιφάνειας κυκλοφορίας, υβώσεις κ.ά)</li><li>• Η βελτίωση των συνθηκών άνεσης και ασφάλειας των</li></ul>	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		στάσεων Δ.Σ. (Μέτρο 4) κατά μήκος των διαδρομών		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ο επαρκής φωτισμός κατά μήκος των διαδρομών.</li> <li>• Η συνδεσιμότητα δομών εκπαίδευσης και απασχόλησης με δίκτυα ποδηλατικών διαδρομών και Μ.Μ.Μ.</li> </ul>		
	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	Στη διαβούλευση του ΣΒΑΚ διαπιστώθηκαν και αναγνωρίστηκαν τα σημαντικά πλεονεκτήματα στη διάρκεια μετακίνησης, στην ασφάλεια και στην εξοικονόμηση δαπάνης που θα προκύπταν από την εφαρμογή ομαδοποιημένων πλάνων μετακίνησης μαθητών και απασχολούμενων. Ως συγκεκριμένα παραδείγματα ομάδων μετακινούμενων που θα μπορούσαν να συμμετέχουν στο μέτρο αναφέρθηκαν οι μαθητές και το προσωπικό των στρατιωτικών μονάδων της περιοχής. Το μέτρο αναμένεται να συμβάλει σημαντικά στην αποσυμφόρηση των οδικών αξόνων, εντός και εκτός του αστικού ιστού, κατά τις ώρες της πρωινής και απογευματινής αιχμής. Παράλληλα, θα βελτιώσει σημαντικά το επίπεδο ασφάλειας κατά τη μετακίνηση των ευάλωτων χρηστών (μαθητές).	
8	Πεδίο εφαρμογής	Οριζόντιο μέτρο για όλη την έκταση του Δήμου Νέστου		
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Μέτρια	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
			B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
			Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
			Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
			ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
			Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια
			1) Διερεύνηση συνηθειών μετακίνησης μαθητών /απασχολούμενων	3 μήνες
2) Οργάνωση/ Σχεδιασμός πλάνου μετακίνησης			2 μήνες	
3) Προσαρμογή υποδομής			2 με 4 μήνες	
4) Συντονισμός, ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των φορέων για την εφαρμογή των διαδρομών			Συνδυασμός με μέτρο 6	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ Εκπαιδευτικές Δομές Νέστου Επιχειρήσεις
		Υλοποίησης:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ Πάροχοι μεταφορικού έργου (ΚΤΕΛ Νέστου)
		Εποπτείας:	Δήμος Νέστου Τμήμα Τροχαίας Χρυσούπολης Περιφέρεια ΑΜΘ Εκπαιδευτικές Δομές Νέστου Επιχειρήσεις
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	+ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας + Εξυπηρέτηση ευάλωτων χρηστών + Προώθηση πεζή μετακίνησης, μετακινήσεων με ποδήλατο και συνεπιβατισμού + Περιορισμός της χρήσης του Ι.Χ. + Μείωση διάρκειας μετακίνησης	
6	Δείκτες προόδου	* Μαθητές/ Σχολεία που συμμετέχουν σε Σχολικές Διαδρομές * Επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε Διαδρομή Απασχολούμενων/ Πλήθος επιχειρήσεων (> 20 εργαζόμενους) * Ατυχήματα με Ευάλωτους Χρήστες /έτος	
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω	

Το πακέτο μέτρων που σχετίζεται με τη βελτίωση των υποδομών πεζών χαρακτηρίζεται από τον χρόνο εφαρμογής και αντίστοιχα από το κόστος εφαρμογής για την υλοποίηση των συγκεκριμένων μέτρων.

Το πακέτο μέτρων σε χρονικό ορίζοντα **πενταετίας** είναι:

- ✓ Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας με επίστρωση με κυβόλιθο, ενιαίο οδόστρωμα – πεζοδρόμιο
  - **Κολοκοτρώνη**
  - Περάμου (από Τσιβελεκίδου έως Ελευθερίας)



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- Ανατολικής Θράκης
  - Ελευθερίας
  - Θουκυδίδου
  - Τσιβελεκίδου (από Περάμου έως Κύπρου)
  - **Ευριπίδη**
  - **Ομήρου (από Ολυμπίου έως Ικονίου)**
  - **Σοφοκλή**
  - **Επαμεινώνδα**
  - **Κωτσάλου**
  - **Ολυμπίου (από Ευριπίδη έως Ξάνθης)**
  - Ελευθερίου Βενιζέλου (από Δεληκάρη έως Κύπρου)
  - Γιαϊλόγλου
  - Ξάνθης (από Ελευθερίας έως Ολυμπίου)
  - **Εθνάρχου Μακαρίου (από Δεληκάρη έως Λυκούργου)**
  - Λυκούργου (από Ελευθερίου Βενιζέλου έως Κύπρου)
  - Κύπρου (από Λυκούργου έως Ελευθερίου Βενιζέλου)
  - **Γέροντος (από Λυκούργου έως Τσιβελεκίδου)**
  - **Σκρα**
  - Αβέρωφ
  - **Πάροδος Αβέρωφ**
  - **Ύδρας**
  - 7ης Μεραρχίας
  - Μεγάλου Αλεξάνδρου
  - Αγίου Δημητρίου (από Ελευθερίου Βενιζέλου έως Αρτάκης)
  - Ηφαίστου
  - **Μιλτιάδη**
  - Ζαγορίου (από Ηφαίστου έως Ξάνθου)
  - Αρτάκης (από Αγίου Δημητρίου έως Κλειώς)
  - Κλειώς
  - Ίωνος Δραγούμη (από Ελευθερίου Βενιζέλου έως Ξάνθου)
  - Μικράς Ασίας
  - Προύσης (από Βίτσι Γράμμου έως 40 Εκκλησιών)
  - Αγίου Αθανασίου (από Προύσης έως Παπάγου)
  - **Εσωτερική οδός Αγίου Αθανασίου (από Αγίου Αθανασίου έως Ραιδεστού)**
  - Ραιδεστού (από Ρήγα Φεραίου έως Αγίου Αθανασίου)
  - **Μαυρομιχάλη (από Ρήγα Φεραίου έως Αγίου Αθανασίου)**
  - **Ναυαρίνου**
  - **Σύνολο οδών περιοχής Εργατικών Κατοικιών**
- ✓ Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων πεζοδρομίων στο βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης.
- ✓ Διαμόρφωση πεζοδρομίων με ελάχιστο πλάτος οδού 1,5μ εκατέρωθεν της οδού όπου αυτό είναι εφικτό. Ως πλάτος πεζοδρομίου ορίζεται η απόσταση από τη ρυμοτομική γραμμή μέχρι την ακμή του κρασπέδου. Ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου ορίζονται τα 2.05μ., στα οποία περιλαμβάνονται 0.20μ. για αρχιτεκτονικές προεξοχές, 1.50μ. για ελεύθερη ζώνη





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

όδευσης πεζών και 0.35μ. για την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης, προστατευτικών κιγκλιδωμάτων και την κατασκευή κρασπέδου. Ως ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών ορίζεται το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της επιφάνειας του πεζοδρομίου, που χρησιμοποιείται για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών. Απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ορίζεται το 1.50μ., διάσταση που απαιτείται κατ' ελάχιστον για την άνετη διασταύρωση πεζού με χρήστη ή οδηγό αμαξιδίου οιασδήποτε μορφής (αναπηρικό, παιδικό, αγοράς, κλπ.) ή με μεταφορέα πακέτων. Ως ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών ορίζεται το ελάχιστο πραγματικό ύψος στην ελεύθερη ζώνη όδευσης για την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών και ορίζεται ίσο με 2.20μ. Οι παραπάνω διαστάσεις θεωρούνται και οι ελάχιστες επιθυμητές για νεοσχεδιαζόμενα πολεοδομικά συγκροτήματα και νέα ρυμοτομικά. Στην περίπτωση όμως υφιστάμενων ρυμοτομικών προτείνονται τα παρακάτω, σχετικά με το ελάχιστο πλάτος των πεζοδρομίων (Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998):

- για οδούς πλάτους άνω των 12.00μ., ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 2.05μ.
  - για οδούς πλάτους από 9.00-12.00μ., υποχρεωτικό πλάτος πεζοδρομίου 2.05μ.
  - για οδούς πλάτους από 6.00-9.00μ., ελάχιστο πλάτος 1.50μ. (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών) και επιθυμητό κατά το δυνατόν 2.05μ.
  - για οδούς πλάτους μικρότερου των 6.00μ., πεζοδρόμηση
- ✓ Δημιουργία πράσινων διαδρομών που θα ενισχύουν την πεζή μετακίνηση.
- ✓ Δημιουργία σχολικών δακτυλίων πέριξ όλων των σχολικών συγκροτημάτων βάσει «Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων σ το αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», Φ.Ε.Κ. 2302/16-9-2013).
- ✓ Εξέταση για μετατροπή των υφιστάμενων οδών πλάτους <5μ σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης με ενιαίο οδόστρωμα – πεζοδρόμιο και ισχύ απαγόρευσης στάθμευσης όπου αυτό είναι εφικτό



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων



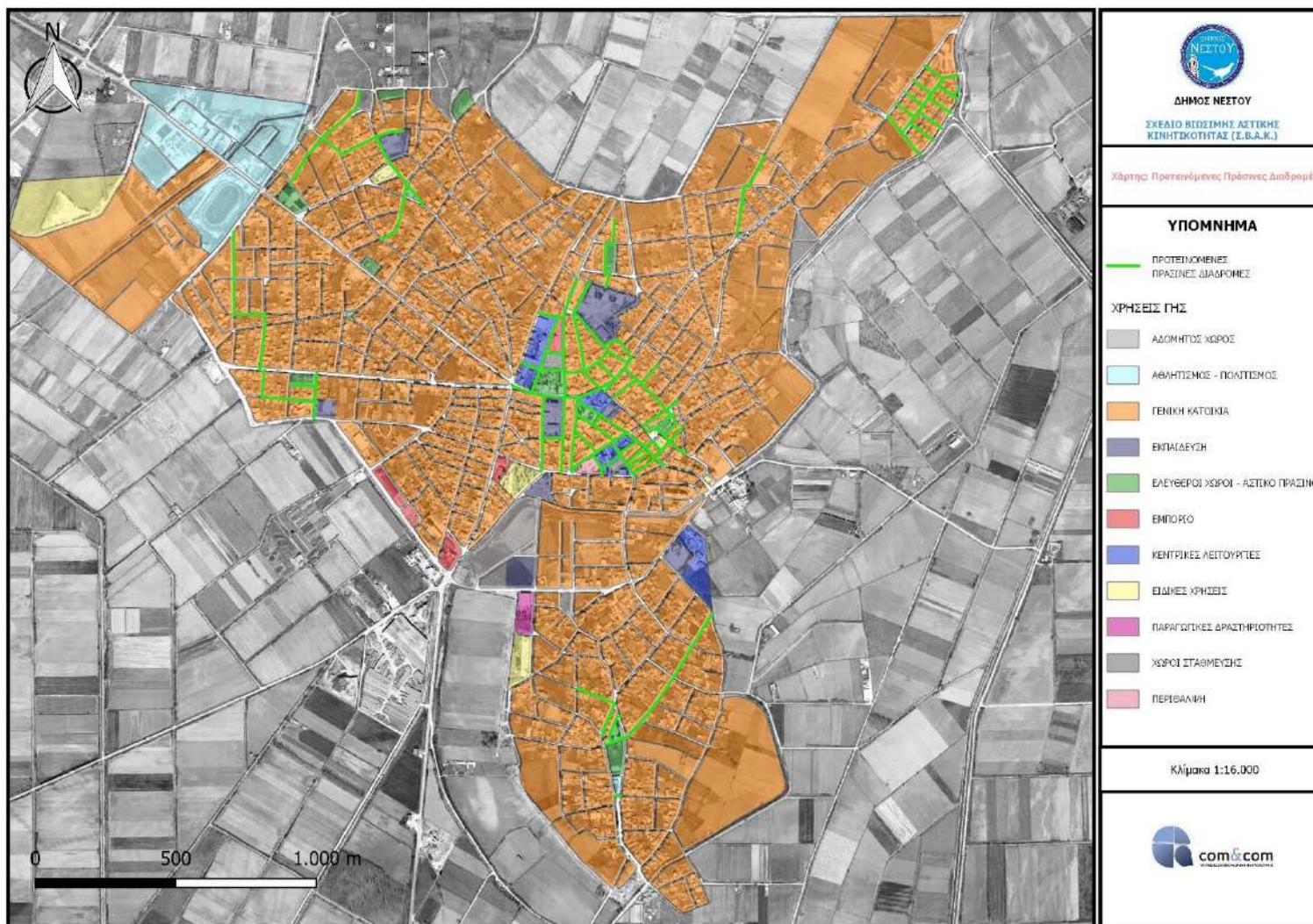
Εικόνα 11. Σκαρίφημα κατακόρυφης και οριζόντια σήμανσης πέριξ σχολικών συγκροτημάτων

Αντίστοιχα το πακέτο μέτρων με χρονικό ορίζοντα **δεκαετίας** είναι ακολούθως:

- ✓ Μετατροπή της οδού Ελ. Βενιζέλου από την συμβολή με την οδό Γιαλόγλου έως την συμβολή με την οδό Κύπρου σε πεζόδρομο με επίστρωση με κυβόλιθους και ενιαίο οδόστρωμα – πεζοδρόμιο με τον κατάλληλο σχεδιασμό ώστε να είναι προσβάσιμο από τα άτομα με αμαξίδια με τη σχετική προϋπόθεση η οποία αναφέρθηκε νωρίτερα.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

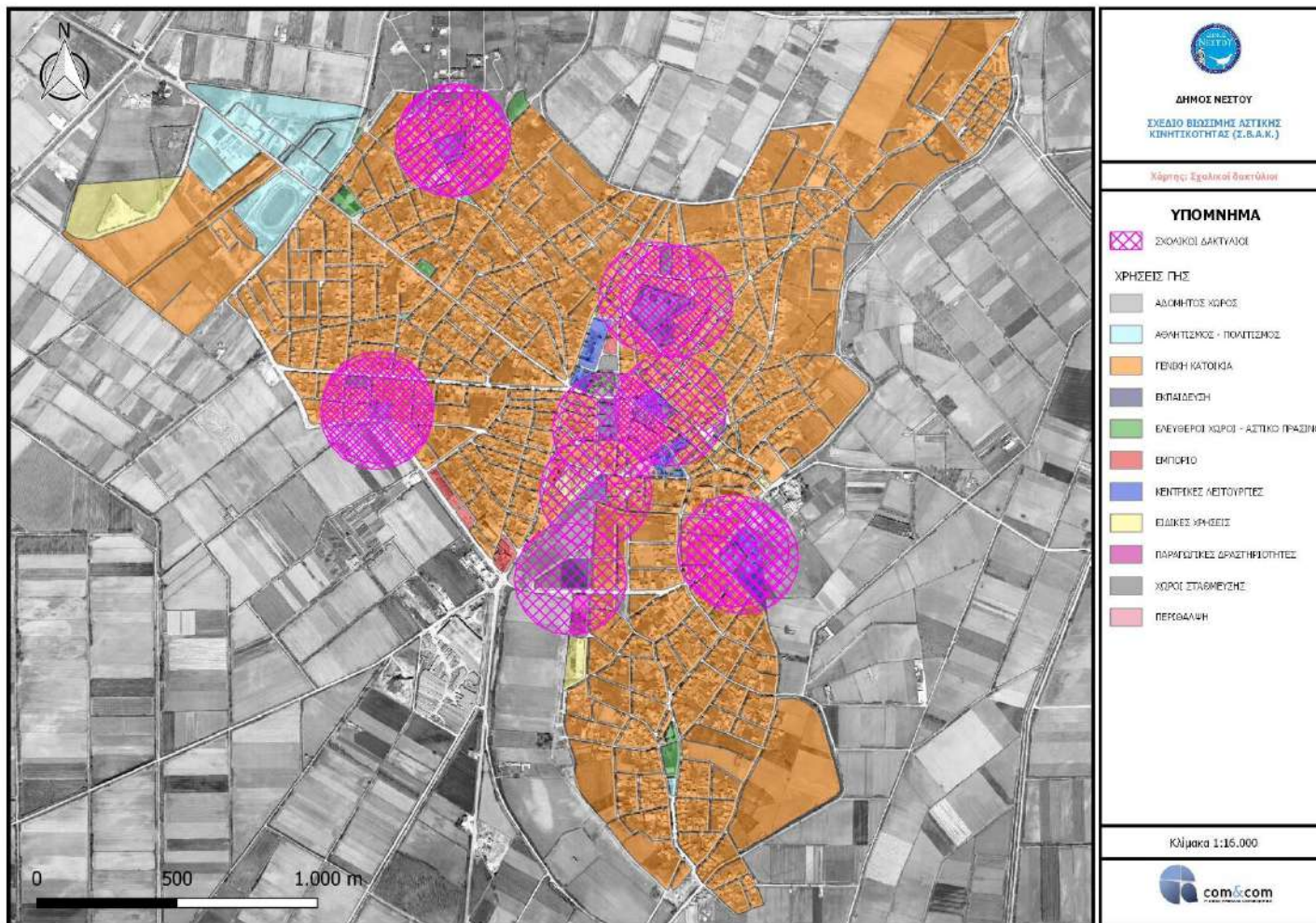


Χάρτης 6. Απεικόνιση προτεινόμενων πράσινων διαδρομών





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων



Χάρτης 7. Απεικόνιση σχολικών δακτυλίων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	A/ A	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	<b>Στάθμευση παρά την οδό</b> <b>Στάθμευση εκτός οδού</b>	
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Περιβαλλοντική βιωσιμότητα, Οργάνωση μηχανοκίνητης μετακίνησης, Ποιότητα και ελκυστικότητα αστικού χώρου	
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	<u>1. ΠΕΠ ΑΜΘ</u> <u>2. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ"</u> <u>3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νέστου</u> <u>4. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας - MED 2014-2020:</u> <u>- Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου 2014-2020</u> <u>- INTERREG EUROPE 2014-2020</u> <u>- URBACT:</u> <u>5. Πρόγραμμα HORIZON 2020</u>	
	5	Χαρακτήρας	Έργο:	X
			Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
			Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	Από την πρωτογενή έρευνα διαπιστώθηκε ότι στο ζήτημα της στάθμευσης οι περιοχές που βρίσκονται σε απόσταση 5 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 οδηγών ως προς την αντιληπτή, αποδεκτή απόσταση βαδίσματος. Ακόμη παρατηρείται είδη παράνομης στάθμευσης.	
8	Πεδίο εφαρμογής	Εμπορικός πυρήνας Χρυσούπολης		
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ	1	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
			B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης			X	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια
		1) Μελέτη σκοπιμότητας / αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων	3 μήνες
		2) Μελέτη Χωροθέτησης και λειτουργίας συστήματος	2 μήνες
		3) Προμήθεια, εγκατάσταση συστήματος και διαμόρφωση υποδομής	3 μήνες
4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	Δήμος Νέστου Τμήμα Τροχαίας Χρυσούπολης
		Υλοποίησης:	Δήμος Νέστου
		Εποπτείας:	Δήμος Νέστου Τμήμα Τροχαίας Χρυσούπολης
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	+ Αποτελεσματικότερη χρήση της υφιστάμενης υποδομής + Περιορισμός παράνομης στάθμευσης + Περιορισμός κυκλοφοριακής συμφόρησης + Πηγή εσόδων για το Δήμο + Περιορισμός της χρήσης του Ι.Χ. + Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης	
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πλήθος Θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης</li> <li>• Πλήθος παραβάσεων για παράνομη στάθμευση / έτος</li> </ul>	
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω	





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Τα πακέτα μέτρων που θα ληφθούν για την οργάνωση της στάθμευσης αφορούν κυρίως την στάθμευση παρά την οδό. Σε χρονικό ορίζοντα **πενταετίας**, τα μέτρα που θα ληφθούν παρουσιάζονται ακολούθως:

- ✓ Πρόγραμμα αστυνόμευσης παράνομης στάθμευσης (λειτουργία δημοτικής αστυνομίας, αξιοποίηση αισθητήρες ελέγχου κατάληψης θέσης)
- ✓ Εγκιβωτισμός στάθμευσης και απαγόρευσης στάθμευσης στο σύνολο του οδικού δικτύου λαμβάνοντας υπόψη τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών και το λειτουργικό τους ρόλο
- ✓ Επαλειτουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (μονοί και ζυγοί μήνες)
  - επί της οδού Ελευθ. Βενιζέλου
  - επί της οδού Ελευθερίας
- ✓ Δημιουργία/αναβάθμιση υπέργειου χώρου στάθμευσης νότια της συμβολής των οδών Ελ. Βενιζέλου και Κύπρου

Εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων ώστε να δίνεται η δυνατότητα οι γονείς να αφήσουν ή να παραλάβουν τα παιδιά τους κατά την διάρκεια της σχολικής περιόδου.

- ✓ Πύκνωση χωροθέτησης θέσεων φορτοεκφόρτωσης
- ✓ Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δίκυκλων
- ✓ Τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης για την ενημέρωση των κατοίκων και των επισκεπτών για τους διαθέσιμους χώρους στάθμευσης δίκυκλων

Σε χρονικό ορίζοντα **δεκαετίας**, τα μέτρα που θα ληφθούν παρουσιάζονται ακολούθως:

- ✓ Δημιουργία υπόγειου πάρκινγκ στις πλατείες Δημοκρατίας και Ηρώων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων



Χάρτης 8. Απεικόνιση προτεινόμενων χώρων στάθμευσης εκτός της οδού



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	A/A	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	<b>Ανάπτυξη βασικού δικτύου προσβασιμότητας</b>	
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΠΙΟΥ, ΟΔΩΝ, ΗΠΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Προώθηση μη μηχανοκίνητων μορφών μετακίνησης, Περιβαλλοντική βιωσιμότητα, Προσβασιμότητα	
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	1. ΠΕΠ ΑΜΘ 2. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ" 3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νέστου 4. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας - MED 2014-2020: - Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου 2014-2020 - INTERREG EUROPE 2014-2020 - URBACT: 5. Πρόγραμμα HORIZON 2020	
	5	Χαρακτήρας	Έργο:	X
			Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:				
6	Περιεχόμενο	Η προσβασιμότητα αφορά στη δυνατότητα άνετης, ασφαλούς και ανεμπόδιστης κίνησης των πεζών, ιδιαίτερα για τα άτομα με αναπηρία και για άλλους ευάλωτους χρήστες. Ταυτόχρονα επηρεάζει άλλες πτυχές της λειτουργικότητάς των κοινοχρήστων χώρων (π.χ. θέαση πληροφοριακών πινακίδων) και την αισθητική των τελευταίων, ενώ κατά περίπτωση υπάρχουν και παράπλευρες επιπτώσεις (π.χ. στην καθαριότητα). Ως ευάλωτοι χρήστες του συστήματος μετακινήσεων αναγνωρίζονται οι εξής ομάδες μετακινουμένων: <ul style="list-style-type: none"><li>• Άτομα με σωματική ή νοητική αναπηρία</li></ul>		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<ul style="list-style-type: none"><li>• Άτομα μεγάλης ηλικίας με δυσκολία στην κίνηση, χαμηλά αντανακλαστικά, ανεπαρκή φυσική κατάσταση, μειωμένη όραση &amp; ακοή</li><li>• Άτομα μικρής ηλικίας (&lt;12 ετών) με μικρό διασκελισμό, άγνοια κινδύνου, απρόβλεπτη συμπεριφορά.</li><li>• Γυναίκες σε εγκυμοσύνη</li><li>• Άτομα που μεταφέρουν - συνοδεύουν παιδιά</li><li>• Άτομα που μεταφέρουν βαριά/ακανόνιστου μεγέθους αντικείμενα.</li></ul> <p>Από το άθροισμα των παραπάνω ομάδων προκύπτει ένα άκρως υπολογίσιμο σύνολο μετακινούμενων με κοινές ανάγκες για ανεμπόδιστη και ασφαλή μετακίνηση. Ωστόσο, ο υφιστάμενος σχεδιασμός στις περισσότερες πόλεις, είναι ελλιπής ως προς αυτές τις ομάδες. Επιπλέον, παρατηρείται ότι στις περισσότερες από τις παραπάνω κατηγορίες, οι μετακινούμενοι είναι ταυτόχρονα και «αιχμάλωτοι» χρήστες του συστήματος, δηλαδή δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν όλα τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς (π.χ. Ι.Χ. ή ποδήλατο). Συνεπώς, η μέριμνα για την βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των ευάλωτων χρηστών του συστήματος μετακινήσεων, θα πρέπει να επικεντρώνεται στην μετακίνηση με Μ.Μ.Μ. και πεζή. Η προώθηση της προσβασιμότητας περιλαμβάνει τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου και συνεκτικού δικτύου μετακίνησης με τα εξής χαρακτηριστικά:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Κατάλληλα διαμορφωμένους διαδρόμους κίνησης πεζών (πεζοδρόμια, οδοί ήπιας κυκλοφορίας ή/και πεζόδρομοι) που θα συνδέουν τις κυριότερες λειτουργικές δομές με τις εμπορικές δραστηριότητες. Οι εν λόγω διάδρομοι θα χαρακτηρίζονται από επαρκές λειτουργικό πλάτος για την απρόσκοπτη κίνηση τροχοκαθίσματος, κατάλληλη κλίση, αντιολισθηρή επιφάνεια κίνησης, απουσία ανισοσταθμίων στην επιφάνεια κίνησης, εξασφάλιση ενιαίας υπερύψωσης πεζοδρομίου από την οδό, ενιαία όδευση τυφλών, μέριμνα για ύψος αρμών που να περιορίζει τους κραδασμούς αμαξιδίων και απουσία θέσεων εκτροπής ή πρόσκρουσης (πλάτος &amp; ύψος).</li><li>• Κατάλληλα διαμορφωμένα σημεία διασταυρώσεων μηχανοκίνητης και μη-μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Η επαρκής διαμόρφωση επιτυγχάνεται με την</li></ul>
--	--	--	---





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		<p>κατασκευή ράμπας πεζών προς όλες τις διαθέσιμες κατευθύνσεις της διασταύρωσης, την κατάλληλη τοποθέτηση των διαβάσεων πεζών σε συνάρτηση με την θέση της κάθετης σήμανσης και των ραμπών πεζών καθώς και τη σημασμένη και χρωματικά προσδιορισμένη παροχή προτεραιότητας.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Κατάλληλα διαμορφωμένες στάσεις Δημοσίων Συγκοινωνιών. Κύρια χαρακτηριστικά των προσβάσιμων στάσεων είναι ο εύκολος εντοπισμός και αναγνώριση τους (Κατάλληλη σήμανση, επιγραφή), η κατάλληλη διαμόρφωση του πεζοδρομίου (προεξοχή) για την εύκολη επιβίβαση/αποβίβαση των μετακινουμένων, η εξασφάλιση άνετης αναμονής μεγάλης διάρκειας (σκέπαστρο, θέσεις για καθήμενους) και η εύκολη/άνετη πρόσβαση στη στάση από ευάλωτους χρήστες.</li><li>• Επαρκής ορατότητα, καθοδήγηση και πληροφόρηση στη διαδρομή. Περιλαμβάνει την εξασφάλιση κατάλληλου συνδυασμού χρωμάτων και συμπληρωματικών ενδείξεων στο περιβάλλον κίνησης, την εξασφάλιση ελεύθερου οπτικού πεδίου χωρίς «σκοτεινές» περιοχές και την ολοκληρωμένη πληροφόρηση με φυσική παρουσία πινακίδων.</li><li>• Θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων στα σημεία ενδιαφέροντος και σε εμπορικά σημεία του δικτύου.</li><li>• Επαρκώς διαμορφωμένες εισοδοί/έξοδοι σε σημεία ενδιαφέροντος</li></ul>
7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	<p>Κατά την πρωτογενή έρευνα, παρατηρήθηκαν συχνά ανισοσταθμίες στο επίπεδο του πεζοδρομίου, κακοσυντηρημένη επιφάνεια κίνησης, υπερυψωμένο πεζοδρόμιο από το επίπεδο της οδού, απουσία ασφαλώς διαμορφωμένων ραμπών και διαβάσεων στους κόμβους καθώς και έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου όδευσης τυφλών.</p> <p>Ειδική μείζονα μορφή παραβατικότητας αποτελεί η παράνομη διέλευση ή στάθμευση οχημάτων (αυτοκίνητα Ι.Χ., μοτοσυκλέτες και ποδήλατα) στους προοριζόμενους για τους πεζούς κοινόχρηστους χώρους.</p> <p>Δεν παρατηρείται εκτεταμένο πρόβλημα σχετικά με την κατάληψη των πεζοδρομίων στο σύνολο του δικτύου εκτός από τις οδούς που συγκεντρώνουν την μεγάλη εμπορική δραστηριότητα και καταλαμβάνουν μεγάλο μέρος του πεζοδρομίου αφήνοντας ελάχιστο χώρο για</p>





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			την διέλευση των πεζών. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά δυσχεραίνουν την πεζή μετακίνηση και την προσπελασιμότητα του δικτύου κυρίως στην περίπτωση των ευάλωτων χρηστών.	
	8	Πεδίο εφαρμογής	Οριζόντιο μέτρο για όλη την έκταση του Δήμου Νέστου	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΩΝ	1	Προτεραιότητα	Πολύ Υψηλή	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
			B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
			Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
			Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
			Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
			Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια
			Προσδιορισμός και έλεγχος σημείων ενδιαφέροντος καθώς και διαδρομών με σημαντικούς φόρτους μετακινουμένων	2 μήνες
			Καθορισμός των αναγκαίων παρεμβάσεων και οριστική μελέτη	3 μήνες
			Υλοποίηση παρεμβάσεων	4 μήνες
	4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ
			Υλοποίησης:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ
Εποπτείας:			Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ Τμήμα Τροχαία Χρυσούπολης	
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	+ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας των πεζών + Προώθηση της πεζή μετακίνησης + Βελτίωση εξυπηρέτησης ευάλωτων χρηστών (Ηλικιωμένων, ΑμεΑ, Πεζοί με τροχοφόρα, Πεζοί με εμπορεύματα)		
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Σημεία ενδιαφέροντος που συνδέονται με όδευση τυφλών / Σύνολο σημείων ενδιαφέροντος</li> <li>• Ασφαλώς διαμορφωμένες διασταυρώσεις (διαβάσεις, σήμανση, ράμπες) / Σύνολο διασταυρώσεων (κύριο δίκτυο προσβασιμότητας)</li> <li>• Στάσεις Προσβάσιμες από ΑμεΑ /Σύνολο στάσεων</li> </ul>		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω
	8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω
	9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πακέτο μέτρων για την προώθηση και την εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε χρονικό ορίζοντα **πενταετίας**:

- ✓ Εξασφάλιση πρόσβασης στο σύνολο των δημοτικών κτιρίων και των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας σύμφωνα με το ΝΟΚ, 2012.
- ✓ Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ με στόχο το 2% των νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού να διατίθενται για ΑΜΕΑ [ΠΔ 241 (ΦΕΚ 290/Α/30-11-2005), Υ.Α. ΠΕΚΑ 52907/2009 (ΦΕΚ 2621/Β/2009), Ν.4067 “ Ν.Ο.Κ.” (ΦΕΚ 79/Α/2012)].
- ✓ Δημιουργία των κατάλληλων υποστηρικτικών υποδομών στους τερματικούς σταθμούς των δημόσιων συγκοινωνιών για την επιβίβαση & αποβίβαση των επιβατών με κινητικά προβλήματα



Εικόνα 12. Προσβάσιμο κτίριο από ΑμεΑ

Πακέτο μέτρων για την προώθηση και την εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε χρονικό ορίζοντα **δεκαετίας**:

- ✓ Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις των λεωφορείων και ταξί και στα παρακείμενα πεζοδρόμια
- ✓ Ράμπες και οδηγοί τυφλών κατά μήκος όλων των πεζοδρόμων και των πεζοδρομίων του οδικού δικτύου



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων



Εικόνα 13. Χώροι στάθμευσης ΑμεΑ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	A/A	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	<b>Προώθηση Δημόσιων Αστικών Συγκοινωνιών (ΔΑΣ)</b>	
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Οργάνωση μηχανοκίνητης μετακίνησης, Προσβασιμότητα, Ποιότητα και ελκυστικότητα αστικού χώρου	
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	<u>1. ΠΕΠ ΑΜΘ</u> <u>2. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ"</u> <u>3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νέστου</u> <u>4. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας</u> <u>- MED 2014-2020:</u> <u>- Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου 2014-2020</u> <u>- INTERREG EUROPE 2014-2020</u> <u>- URBACT:</u> <u>5. Πρόγραμμα HORIZON 2020</u>	
	5	Χαρακτήρας	Έργο:	
			Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:			X	
6	Περιεχόμενο	Στο σύνολο του δήμου δεν δραστηριοποιείται αστικό ΚΤΕΛ ωστόσο υπάρχουν υπεραστικές συνδέσεις που συνδέουν την πόλη με τα γύρω αστικά κέντρα αλλά και τους μικρότερους περιφερειακούς οικισμούς που αποτελούν τμήμα του δήμου. Το ΚΤΕΛ Καβάλας είναι ο υπεύθυνος πάροχος για την λειτουργία των παραπάνω δρομολογίων. Για την εξυπηρέτηση των χρηστών του υπεραστικού ΚΤΕΛ, χρησιμοποιείται σταθμός στην πλατεία Μακεδονίας. Ακόμη,		





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		<p>παρατηρείται απουσία υποδομών για τους πολίτες (π.χ. στέγαστρα).</p> <p>Για την αναδιάρθρωση της συγκοινωνίας πρέπει να εξεταστούν οι υφιστάμενες συνθήκες εξυπηρέτησης και να αναθεωρηθεί αντίστοιχα ο σχεδιασμός του συστήματος. Η αξιολόγηση της υφιστάμενης εξυπηρέτησης θα περιλαμβάνει τον υπολογισμό δεικτών αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας του συστήματος, τη διενέργεια ερευνών ικανοποίησης επιβατών καθώς και ερευνών περιβάλλοντος επιβατών (οχήματα, υποδομές, στάσεις κ.λπ.).</p> <p>Η αναδιάρθρωση της δημόσιας συγκοινωνίας θα πρέπει να εξασφαλίσει:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Τη βελτίωση της κάλυψης των υπεραστικών συγκοινωνιών (π.χ. με περισσότερες διαδρομές από/προς περισσότερους προορισμούς)</li><li>• Την αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων (π.χ. με εισαγωγή περισσότερων οχημάτων)</li><li>• Τη μείωση των ρύπων με την εισαγωγή εναλλακτικής μορφής ενέργειας οχημάτων (ηλεκτροκίνητα οχήματα)</li><li>• Τη μείωση της διάρκειας των δρομολογίων (π.χ. με μείωση του μήκους διαδρομής ή την επιλογή αμεσότερων (direct) πορειών)</li></ul> <p>Οι διαδικασίες που θα συμβάλουν στο πλάνο αναδιάρθρωσης της υπεραστικής συγκοινωνίας είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Διευρέυνση σκοπιμότητας δημιουργίας αστικής συγκοινωνίας στη Χρυσούπολη</li><li>• Ανάλυση εναλλακτικών σεναρίων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων. Ακόμη, θα διερευνηθεί η δυνατότητα εισαγωγής συστήματος εξυπηρέτησης ανταποκρινόμενου στη ζήτηση (Demand Responsive Transit - DRT) για όλους τους κατοίκους ή για συγκεκριμένες κατά προτεραιότητα κατηγορίες του πληθυσμού (ηλικιωμένοι, Α.με.Α, μαθητές κ.λπ.).</li><li>• Αξιολόγηση βάσει κόστους – οφέλους - ποιότητας εξυπηρέτησης των σεναρίων και επιλογή προσφορότερης λύσης.</li><li>• Ανάπτυξη πλάνου αναδιάρθρωσης και υλοποίηση απαραίτητων διεργασιών και συνεργειών.</li><li>• Εφαρμογή του πλάνου αναδιάρθρωσης.</li></ul>
7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	<p>Από την πρωτογενή έρευνα προέκυψε ότι δεν υπάρχει αστική συγκοινωνία με την έννοια του όρου ώσπου υπάρχει υπεραστική σύνδεση της πόλης με τα υπόλοιπα αστικά κέντρα και μικρότερους περιφερειακούς οικισμούς.</p>



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	8	Πεδίο εφαρμογής	Οριζόντιο μέτρο για όλες τις αστικές και υπεραστικές συνδέσεις από/προς το Δήμο Νέστου		
	1	Προτεραιότητα	Υψηλή		
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X	
			B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X	
			Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X	
			Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής		
			Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		
			Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X	
			Άλλη δράση Ωριμότητας:		
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	
			1) Αναλυτική αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης (δείκτες επιδόσεων, έρευνες πεδίου κ.λπ.)	2 μήνες	
			2) Μελέτη διερεύνησης εισαγωγής DRT.	2 μήνες	
			3) Εφαρμογή μέτρων αναδιάρθρωσης	2 έως 4 μήνες	
	4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ ΚΤΕΛ Καβάλας	
			Υλοποίησης:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ ΚΤΕΛ Καβάλας	
			Εποπτείας:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ ΚΤΕΛ Καβάλας	
	5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	+ Βελτίωση της λειτουργίας της αστικής συγκοινωνίας + Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινουμένων + Ανάδειξη δημόσιας συγκοινωνίας ως μέσο ανταγωνιστικό προς το Ι.Χ. + Βελτίωση εξυπηρέτησης για μετακινούμενους χωρίς αυτοκίνητο ή/και με χαμηλό εισόδημα		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κάλυψη Δικτύου Αστικής Συγκοινωνίας / Επιφάνεια Εξυπηρέτησης αστικής συγκοινωνίας</li> <li>• Επιβατική κίνηση Δ.Σ. (Αστική &amp; Υπεραστική) / Έτος</li> <li>• Πλήθος Δρομολόγιων Δ.Σ. (Αστική &amp; Υπεραστική) / Ημέρα</li> <li>• Οχήματα αστικής συγκοινωνίας με σύγχρονους κινητήρες αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (&gt; Euro V) /Σύνολο οχημάτων ΑΣ</li> </ul>
	7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω
	8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω
	9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω

	Α/Α	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ					
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	<b>Χρήση Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων</b>					
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	ΜΕΤΡΑ ΧΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ					
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Περιβαλλοντική βιωσιμότητα, Οργάνωση μηχανοκίνητης μετακίνησης					
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ΠΕΠ ΑΜΘ</li> <li>2. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ"</li> <li>3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νέστου</li> <li>4. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας - MED 2014-2020: - Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου 2014-2020 - INTERREG EUROPE 2014-2020 - URBACT:</li> <li>5. Πρόγραμμα HORIZON 2020</li> </ol>					
	5	Χαρακτήρας	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Έργο:</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Υπηρεσία / Διαδικασία:</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> </table>	Έργο:	X	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:		Υπηρεσία / Διαδικασία:
Έργο:	X							
Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:								
Υπηρεσία / Διαδικασία:	X							



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	6	Περιεχόμενο	<p>Η ηλεκτροκίνηση των αυτοκίνητων οχημάτων αποτελεί μια καινοτόμα τεχνολογία, η οποία τα τελευταία χρόνια έχει εισχωρήσει στα αστικά συστήματα μετακινήσεων. Η αντικατάσταση των κινητήρων εσωτερικής καύσης με ηλεκτρικούς, συμβάλει στον δραστικό περιορισμό των εκπεμπόμενων αέριων ρύπων και των επιπέδων ηχορύπανσης στις πόλεις.</p> <p>Η Ελληνική Κυβέρνηση έχει ήδη θεσπίσει Νόμο(Άρθρο 17, ΦΕΚ 142/Α/23-7-2020, Ν4710/2020) σχετικά με την προώθηση της ηλεκτροκίνησης «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης». Σύμφωνα με το υπάρχων νόμο, καθίσταται απαραίτητη η θέσπιση σημείων φόρτισης Η/Ο και οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο σε υφιστάμενους ή καινούριους υπαίθριους ή κλειστούς χώρους στάθμευσης, σε επιλεγμένα σημεία των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών, σε τερματικούς σταθμούς, σε καθορισμένα σημεία πιάτσας TAXI και σε χώρους στάθμευσης ΑμεΑ.</p> <p>Η νέα αυτή τεχνολογία συνοδεύεται από την αυτοματοποίηση του κιβωτίου ταχυτήτων κάνοντας την οδήγηση ευκολότερη, ασφαλέστερη και οικονομικότερη. Τα θετικά αυτά χαρακτηριστικά, ωστόσο, δεν είναι ακόμα επαρκώς γνωστά στο ευρύ κοινό.</p> <p>Οι τοπικοί φορείς και ο Δήμος, διαμορφώνοντας τον οραματικό στόχο για την αστική κινητικότητα ανέδειξαν την ανάγκη εισαγωγής καινοτομιών για την βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών και της λειτουργικότητας της πόλης.</p> <p>Τα παραπάνω στοιχεία συνθέτουν ένα ευνοϊκό περιβάλλον για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην πόλη, ενώ οι δημοτικοί και τοπικοί φορείς του δήμου αναμένεται να υποστηρίξουν το εγχείρημα.</p> <p>Ο δημοτικός στόλος και ο στόλος της αστικής συγκοινωνίας μπορούν να αποτελούν τα πρώτα πεδία εφαρμογής της ηλεκτροκίνησης στην πόλη.</p> <p>Προκειμένου να υλοποιηθεί το συγκεκριμένο μέτρο, απαιτείται:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Μελέτη σκοπιμότητας που θα εξετάζει τα οχήματα του Δημοτικού στόλου και της αστικής συγκοινωνίας (πλήθος, χαρακτηριστικά) που μπορούν να αντικατασταθούν με ηλεκτροκίνητα, σε συνάρτηση με τις απαιτήσεις για σταθμούς φόρτισης</li><li>• Λειτουργία mini van, λεωφορείων</li></ul>
--	---	-------------	---



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			<ul style="list-style-type: none"> <li>Έρευνα αγοράς και προμήθεια των οχημάτων και του σχετικού εξοπλισμού φόρτισης τους που θα επιλεγούν στο προηγούμενο στάδιο.</li> <li>Διαμόρφωση χώρων για τη δημιουργία σταθμών φόρτισης.</li> <li>Χρήση και σωστή συντήρηση των οχημάτων και των σταθμών φόρτισης.</li> </ul>	
	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	Οι πολίτες του δήμου, όπως και πολλών ελληνικών πόλεων, αντιμετωπίζουν με δυσπιστία τα ηλεκτροκίνητα οχήματα. Η απουσία υποδομής και η «αργή» είσοδος στην αγορά αποτελούν στοιχεία που λειτουργούν υπέρ των οχημάτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης. Οι δραστηριότητες του Δήμου εντός του δικτύου πραγματοποιούνται με Οχήματα Εργασίας, τα χαρακτηριστικά των οποίων είναι συνήθως προσαρμοσμένα για ανάγκες/ εργασίες εκτός του αστικού περιβάλλοντος. Αντίστοιχα, η υπεραστική συγκοινωνία πραγματοποιείται από ένα μεγάλα οχήματα που προκαλούν ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση, με αποτέλεσμα να μη δημιουργείται ελκυστική εικόνα για το σύστημα.	
	8	Πεδίο εφαρμογής	Πολοδομικό Συγκρότημα Χρυσούπολης Δήμος Νέστου	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Μέτρια	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
			B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
			Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
			Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
			ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
			Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια
			1) Μελέτη Σκοπιμότητας & πλάνο Λειτουργίας	2 με 3 μήνες
2) Προμήθεια Οχημάτων και δημιουργία σταθμών φόρτισης			6 με 12 μήνες	
4		Σχεδιασμού:	Δήμος Νέστου	





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		Εμπλεκόμενοι φορείς	Υλοποίησης:	Δήμος Νέστου ΚΤΕΛ Νέστου ή Δήμος Νέστου (αστική συγκοινωνία)
			Εποπτείας:	Δήμος Νέστου
	5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	+ Μείωση αερίων ρύπων + Μείωση Ηχορύπανσης + Εισαγωγή και χρήση νέων και «καθαρών» τεχνολογιών - Εγκατάσταση και επέκταση υποδομής φόρτισης στα σημεία στάσης των οχημάτων (Δέσμευση δημόσιου χώρου)	
	6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ηλεκτροκίνητα Δημοτικά οχήματα / Σύνολο Δημοτικού Στόλου Οχημάτων</li> <li>• Ηλεκτροκίνητα λεωφορεία αστικής συγκοινωνίας/ Πλήθος οχημάτων αστικής συγκοινωνίας</li> </ul>	
	7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
	8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω	
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω		

	Α/Α	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	<b>Βελτίωση των στάσεων Δημοσίων συγκοινωνιών</b>
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΠΙΟΥ, ΟΔΩΝ, ΗΠΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ
	3	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Περιβαλλοντική βιωσιμότητα, Προσβασιμότητα, Οργάνωση μηχανοκίνητης μετακίνησης, Ποιότητα και ελκυστικότητα αστικού χώρου
	4	Συνάφεια με Προγράμματα	<u>1. ΠΕΠ ΑΜΘ</u> <u>2. ΕΠ " ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ"</u> <u>3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νέστου</u> <u>4. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας</u> <u>- MED 2014-2020:</u> <u>- Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου 2014-2020</u> <u>- INTERREG EUROPE 2014-2020</u> <u>- URBACT:</u>



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		<u>5. Πρόγραμμα HORIZON 2020</u>	
5	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	
6	Περιεχόμενο	<p>Οι στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας αποτελούν κρίσιμη παράμετρο της προσφερόμενης εξυπηρέτησης, καθώς η χωροθέτηση και η διαμόρφωσή τους προσδιορίζουν τη διαθεσιμότητα, προσβασιμότητα και άνεση του συστήματος.</p> <p>Οι υφιστάμενες στάσεις της αστικής συγκοινωνίας συνήθως επισημαίνονται με έναν ιστό σήμανσης, ενώ οι (περισσότερες) στάσεις υπεραστικής συγκοινωνίας διαθέτουν και στέγαστρο με θέσεις αναμονής.</p> <p>Το συγκεκριμένο μέτρο περιλαμβάνει:</p> <p>1) Την αξιολόγηση των υφιστάμενων θέσεων των στάσεων, καθώς και όσων νέων στάσεων προκύψουν μετά την αναδιάρθρωση της δημόσιας συγκοινωνίας (μέτρο 2). Η χωροθέτηση θα γίνει με κύρια κριτήρια την ασφάλεια των μετακινουμένων και την καλύτερη κάλυψη, προσπελασιμότητα και εξυπηρέτηση του πληθυσμού.</p> <p>2) Την εκπόνηση των τεχνικών προδιαγραφών των στάσεων. Οι στάσεις αποτελούν στοιχεία αστικού εξοπλισμού που προβάλλονται έντονα. Συνεπώς, η κατάλληλη διαμόρφωση και αρχιτεκτονική τους μπορεί να δώσει νέο χαρακτήρα σε μια πόλη. Τα χαρακτηριστικά που θεωρούνται απαραίτητα σε μια στάση δημόσιας συγκοινωνίας είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Η σήμανση της θέσης της στάσης με παρουσία πινακίδας.</li><li>• Η αναγραφή του ονόματος (και του κωδικού) της στάσης.</li><li>• Η εξασφάλιση της ανεμπόδιστης επιβίβασης/αποβίβασης των μετακινουμένων (απαγόρευση στάθμευσης κοντά στη στάση, διαμόρφωση εσοχής πεζοδρομίου, κ.ά.)</li></ul> <p>Στις στάσεις με μεγάλη επιβατική ζήτηση, επιπλέον χαρακτηριστικά θα πρέπει να είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Το προστατευτικό σκέπαστρο προκειμένου να είναι εφικτή η αναμονή των μετακινουμένων υπό δύσκολες καιρικές συνθήκες.</li><li>• Το πρόγραμμα δρομολογίων και/ή η εκτιμώμενη άφιξη του οχήματος στην κάθε στάση.</li></ul>	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ			<ul style="list-style-type: none"> <li>Μικρό πλήθος θέσεων για καθημένους, για μετακινούμενους που επιβαρύνονται από υπερβολική ορθοστασία.</li> </ul> 3) Την προμήθεια του εξοπλισμού 4) Την τελική διαμόρφωση των σημείων των στάσεων.  Η βελτίωση των στάσεων συνδέεται άμεσα με το μέτρο «Πρωώθηση δημόσιας αστικής συγκοινωνίας»	
	7	Ζήτημα προς αντιμετώπιση	Οι στάσεις υπεραστικής συγκοινωνίας – στους υπόλοιπους οικισμούς του δήμου- διαμορφώνονται ποικιλοτρόπως. Από την πρωτογενή έρευνα σημειώθηκαν δύο ειδών στάσεις: στάσεις που σημαίνονται αποκλειστικά με πινακίδα και στάσεις με σκέπαστρο και θέσεις καθημένων. Ωστόσο, από την αυτοψία, οι στάσεις βρίσκονται σε κακή κατάσταση, καθώς εντοπίστηκαν φθορές και ελλείψεις που τις καθιστούν μη λειτουργικές (π.χ. σπασμένα καθίσματα, βρώμικο περιβάλλον) συν την οπτική όχληση λόγω της τοποθέτησης αφισών, αυτοκόλλητων και επιγραφών. Εξαιτίας των παραπάνω ζητημάτων η προσέγγιση και αναμονή στις στάσεις δυσχεραίνεται για όλους τους μετακινούμενους και κυρίως για όσους ανήκουν στις ευάλωτες ομάδες του πληθυσμού (ηλικιωμένοι, Α.με.Α κ.λπ.)	
	8	Πεδίο εφαρμογής	Οριζόντιο μέτρο για όλη την έκταση του Δήμου Νέστου	
	1	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	2	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
			B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
			Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
			Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων			X	
Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης			X	
Άλλη δράση Ωριμότητας:		Αρχιτεκτονικός Σχεδιασμός Στάσεων		
3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	
		1) Αξιολόγηση υφιστάμενων στάσεων	1 μήνας	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

			2) Σύνταξη τεχνικών προδιαγραφών Στάσεων	2 μήνες
			3) Χωροθέτηση στάσεων	2 μήνες
			4) Υλοποίηση σχεδίου χωροθέτησης και εγκατάσταση εξοπλισμού	2 έως 3 μήνες
4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Σχεδιασμού:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ ΚΤΕΛ Καβάλας	
		Υλοποίησης:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ ΚΤΕΛ Καβάλας	
		Εποπτείας:	Δήμος Νέστου Περιφέρεια ΑΜΘ ΚΤΕΛ Καβάλας	
5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	+ Αύξηση επιπέδου εξυπηρέτησης μετακινουμένων με Δ.Σ. + Βελτίωση οδικής ασφάλειας + Βελτίωση εξυπηρέτησης για ευάλωτους χρήστες και μετακινουμένους που δεν διαθέτουν αυτοκίνητο + Ανάδειξη Δ.Σ. ως μέσο ανταγωνιστικό προς το ΙΧ		
6	Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"><li>• Στάσεις Προσβάσιμες από ευάλωτους χρήστες /Σύνολο στάσεων</li><li>• Στάσεις που πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές του δήμου / Σύνολο στάσεων</li></ul>		
7	Προεκτίμηση δαπάνης	Βλ. Πίνακα παρακάτω		
8	Χρηματοδότηση	Βλ. Πίνακα παρακάτω		
9	Χρονική Περίοδος Υλοποίησης	Βλ. Πίνακα παρακάτω		

Πακέτο μέτρων για την αναδιάρθρωση και εξέλιξη των ΔΑΣ σε χρονικό ορίζοντα **πενταετίας**:

- ✓ Αποκατάσταση και αναβάθμιση των στάσεων με στέγαστρα, κατάλληλη σήμανση και φωτισμό (Υποβολή πρότασης Φιλόδημος)
- ✓ Πύκνωση των δρομολογίων και αύξηση των ωραρίων προς άλλους οικισμούς υπεραστικής συγκοινωνίας
- ✓ Εγκατάσταση πινακίδων για την πληροφόρηση σχετικά με τα δρομολόγια (ωράρια, κατευθύνσεις, πορείες)



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- ✓ Λειτουργία ηλεκτρικών οχημάτων (mini van, λεωφορείων) για την εξυπηρέτηση των πολιτών

Πακέτο μέτρων για την αναδιάρθρωση και εξέλιξη των ΔΑΣ σε χρονικό ορίζοντα **δεκαετίας**:

- ✓ Δημιουργία αστικής συγκοινωνίας στη Χρυσούπολης
- ✓ Διερεύνηση εφαρμογής συστήματος μεταφορών ανταποκρινόμενων στη ζήτηση (DRT) μέσω ερευνών δηλωμένης προτίμησης, το οποίο θα λειτουργεί παράλληλα με την δημοτική αστική συγκοινωνία. Με σκοπό την αναγνώριση των αναγκών των δημοτών, θα πραγματοποιηθεί έρευνα δηλωμένων προτιμήσεων. Η τεχνική αυτή αποτελεί μια μέθοδο έρευνας της αγοράς που εφαρμόζεται για να εκτιμηθεί η αναμενόμενη κατανάλωση ενός νέου προϊόντος ή υπηρεσίας από διαφορετικές ομάδες υποψηφίων καταναλωτών, με βάση την καταγραφή των αποκρίσεών τους. Αποτελεί δηλαδή μια μέθοδο εκτίμησης της μελλοντικής συμπεριφοράς των καταναλωτών ως προς το εξεταζόμενο προϊόν ή υπηρεσίας που τους περιγράφεται (εν προκειμένω νέα αστική συγκοινωνία). Σήμερα η τεχνική αυτή χρησιμοποιείται ευρέως στην έρευνα των μεταφορών για να εκτιμηθεί η συμπεριφορά των μετακινούμενων σε υποθετικές εναλλακτικές καταστάσεις. Συγκεκριμένα, οι ερωτώμενοι καλούνται να συμπληρώσουν ένα ερωτηματολόγιο και ταυτόχρονα να επιλέξουν, να ιεραρχήσουν ή να βαθμολογήσουν έναν αριθμό εναλλακτικών επιλογών. Η επιλογή των εναλλακτικών γίνεται με χρήση καρτών ή και μέσω φορητού Η/Υ. Η κάθε εναλλακτική ορίζεται σαν συνδυασμός των τιμών συγκεκριμένων μεταβλητών που έχουν επιλεγεί και που χαρακτηρίζουν μια νέα καινοτομία πολιτικής, μέσου μεταφοράς ή προτεινόμενου μέτρου. Σημαντικό στοιχείο που αποτελεί και πλεονέκτημα της τεχνικής αυτής, είναι το γεγονός ότι από κάθε ερωτώμενο προκύπτουν πολλαπλές παρατηρήσεις σαν αποτέλεσμα των συνδυασμών των τιμών των ερμηνευτικών μεταβλητών που υπεισέρχονται κάθε φορά.
- ✓ Σταδιακή αντικατάσταση έως το 2030 των οχημάτων δημοσίου στόλου σε συνέχεια της πρακτικής που ακολουθεί ο δήμος από οχήματα εναλλακτικών μορφών ενέργειας (ηλεκτρικά οχήματα)
- ✓ Σταδιακή αντικατάσταση στάσεων λεωφορείων με «έξυπνες» ηλιακές στάσεις που θα επιτρέπουν στον μετακινούμενο να φορτίσει το κινητό του





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

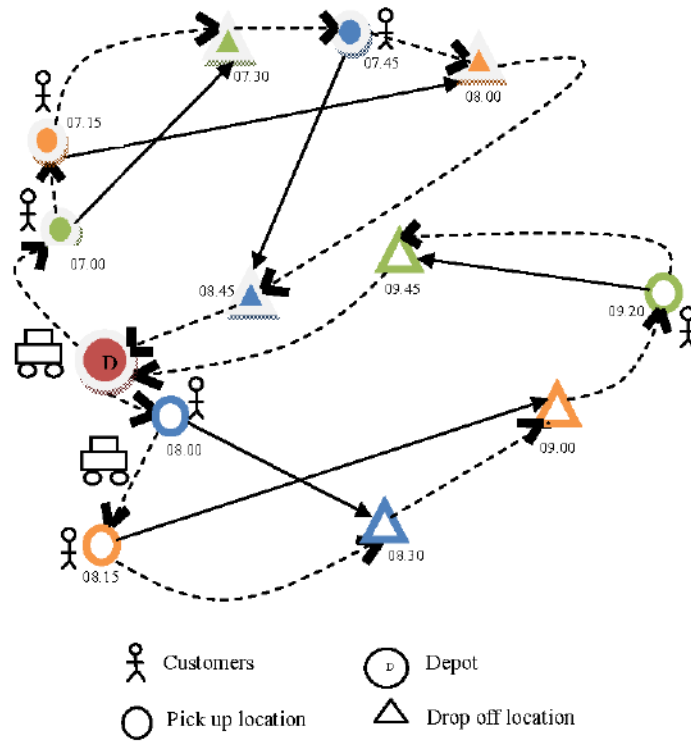


Fig. 1. Depot Management: Transport the vehicles tour.

Εικόνα 14. Λειτουργία συστήματος drt



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

### 5.1 Χρονοδιάγραμμα και εκτίμηση κόστους δράσεων ΣΒΑΚ

Τα μέτρα παρέμβασης που αναλύονται παραπάνω διαθέτουν συγκεκριμένους χρόνους υλοποίησης. Το χρονοδιάγραμμα αυτών παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 15. Χρονοδιάγραμμα ΣΒΑΚ (ανά εξάμηνο)

Πακέτο μέτρων	Μέτρα/Παρεμβάσεις	A' 2027	B' 2027	A' 2032	B' 2032
Βελτίωση οδικών υποδομών	Κυκλικός κόμβος επί της Ελευθερίου Βενιζέλου (στο ύψος της Δ.Ε.Υ.Α. Νέστου)				
	Κυκλικός κόμβος επί της Διασταύρωσης οδών Κων/νου Καραμανλή – Τραπεζούντος – Ερμού				
	Κυκλικός κόμβος επί της Διασταύρωσης οδών Φιλελλήνων – Γραβιάς – Ξάνθης – Οδυσσεώς				
	Κυκλικός κόμβος επί της Διασταύρωσης οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου – Πρεμετής – Καραϊσκάκη – Πριγκηπωνήσων				
	Κυκλικός κόμβος επί της Συμβολής οδών Ελευθερίου Βενιζέλου – Κύπρου				
	Κυκλικός κόμβος επί της συμβολής Ελευθερίου Βενιζέλου με την προτεινόμενη νότια περιμετρική οδό				
	Κατασκευή διαχωριστικής νησίδας τύπου σταγόνας επί της οδού Εγνατίας στην συμβολή με την οδό Βεργίνας				
	Κατασκευή νότιου περιφερειακού δακτυλίου για την εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας εκτός των ορίων του οικισμού				
	Κατασκευή βόρειου περιφερειακού δακτυλίου για την εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας εκτός των ορίων του οικισμού				
	Διάνοιξη οδού Θουκυδίδου έως οδό Ελευθερίου Βενιζέλου				
Κυκλοφοριακή οργάνωση	Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων στο σύνολο του οδικού δικτύου (προεκτάσεις πεζοδρομίων)				
	Εισαγωγή υπερυψωμένων διαβάσεων (για 25 σημεία)				
	Μονοδρομήσεις οδών (Κατάργηση ισχύουσας νομοθεσίας, τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης)				
	Επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30 χλμ/ώρα στο σύνολο του τοπικού δικτύου της περιοχής μελέτης με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση (Αλλαγή υψής οδοστρώματος και λοιπές διατάξεις μετριασμού)				
	Δημιουργία/αναβάθμιση υπέργειου χώρου στάθμευσης νότια της συμβολής των οδών Ελ. Βενιζέλου και Κύπρου				



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

<b>Οργάνωση της στάθμευσης</b>	Δημιουργία υπόγειου πάρκινγκ πλατεία Δημοκρατίας				
	Δημιουργία υπόγειου πάρκινγκ πλατεία Ηρώων				
	Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης				
<b>Βελτίωση υποδομών ΑμεΑ</b>	Εξασφάλιση της απρόσκοπτης πρόσβασης στο σύνολο των δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας σύμφωνα με το ΝΟΚ, 2012				
	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ με στόχο το 2% των νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού να διατίθενται για ΑΜΕΑ				
	Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί, αλλά και στα παρακείμενα πεζοδρόμια στο σύνολο της περιοχής μελέτης				
	Ράμπες και οδηγοί τυφλών κατά μήκος όλων των τμημάτων πεζοδρόμων και πεζοδρομίων του συνόλου οδικού δικτύου στο σύνολο της περιοχής μελέτης				
<b>Πρώθηση ΔΑΣ</b>	Αναβάθμιση του εξοπλισμού στο σύνολο των στάσεων				
	Εγκατάσταση πινακίδων πληροφόρησης				
	Σταδιακή αντικατάσταση έως το 2030 του στόλου των δημοσίων συγκοινωνιών από οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα				
	Δημιουργία αστικού Σταθμού στην Χρυσούπολη				
	Διερεύνηση εφαρμογής συστήματος μεταφορών ανταποκρινόμενων στη ζήτηση (DRT)				
<b>Βελτίωση υποδομών πεζών</b>	Διαμόρφωση προεξοχών πεζοδρομίου στις διαβάσεις και Κατάλληλη διαμόρφωση. Κατασκευή ενιαίου – ομοιόμορφου πεζοδρομίου με όδευση τυφλών και κατάλληλες ράμπες ΑμεΑ με πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης.				
	Δημιουργία σχολικών δακτυλίων περίξ όλων των σχολικών συγκροτημάτων (για 25 σχολεία στο σύνολο του δήμου)				
<b>Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου</b>	Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στην κεντρική περιοχή της περιοχής μελέτης και πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων				
	Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εκτός οικισμού				
	Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός οικισμού				



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	Καθοδηγητική σήμανση στο δίκτυο ποδηλατόδρομων				
	Υποδομές bike and ride στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων που χωροθετούνται εντός της περιοχής μελέτης				
<b>Αναβάθμιση αστικών υποδομών</b>	Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού και αντικατάσταση φθαρμένου αστικού εξοπλισμού πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων, πεζοδρόμων και χώρων αναψυχής στο σύνολο της περιοχής μελέτης				
	Σταδιακή αύξηση του πράσινου στην περιχή μελέτης μέσω ενίσχυσης του «κάθετου» πράσινου, φύτευση νησίδων, δημιουργία πράσινων δωμάτων υλοποίηση των χώρων αστικού πρασίνου που προβλέπονται από τα εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια και τη δημιουργία «parklets»				
<b>Πρώθηση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων</b>	Αναβάθμιση στόλου οχημάτων, Παροχή κινήτρων σε ιδιώτες για ανανέωση του στόλου οχημάτων				
<b>«Έξυπνες» εφαρμογές»</b>	Αναβάθμιση των υφιστάμενων διαδικτυακών σελίδων σχετικά με την πληροφόρηση και την εξυπηρέτηση των μόνιμων κατοίκων και επισκεπτών σχετικά με τα μεταφορικά μέσα και τις υπηρεσίες του Δήμου				
	Εγκατάσταση συστημάτων «έξυπνης» πόλης που θα περιλαμβάνει ασύρματο δίκτυο, info kiosk, έλεγχος πληρότητας κάδων				
	Δημιουργία πλατφόρμας για την προώθηση του car – sharing				



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Πίνακας 16. Ενδεικτική κοστολόγηση δράσεων

Πακέτο μέτρων	Μέτρα/Παραρμβάσεις	Απαιτούμενες ενέργειες	Κοστολόγηση				Πηγές Χρηματοδότησης
			Είδος δαπάνης	Μονάδα Μέτρησης	Τιμή Μονάδας	Συνολική Δαπάνη (€)	
Βελτίωση οδικών υποδομών	Αρχή Ελευθερίου Βενιζέλου (στο ύψος της Δ.Ε.Υ.Α. Νέστου)	Κυκλοφοριακή Μελέτη & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	Προμελέτη και μελέτη εφαρμογής	Μελέτη	60.000,00 €		Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
			Εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης	πινακίδες	100,00 €	1.500,00 €	
			Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) & υλοποίηση	μήκος οδικού δικτύου	1.000,00 €	450.000,00 €	
			Κυκλοφοριακή μελέτη	Μελέτη	20.000,00 €		
	Διασταύρωση οδών Κων/νου Καραμανλή – Τραπεζούντος – Ερμού	Κυκλοφοριακή Μελέτη & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	Προμελέτη και μελέτη εφαρμογής	Μελέτη	20.000,00 €		Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
			Εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης	πινακίδες	100,00 €	1.500,00 €	
			Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) & υλοποίηση	μήκος οδικού δικτύου	1.000,00 €	250.000,00 €	
			Κυκλοφοριακή μελέτη	Μελέτη	20.000,00 €		
	Διασταύρωση οδών Φιλελλήνων – Γραβιάς – Ξάνθης – Οδυσσέως	Κυκλοφοριακή Μελέτη & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	Προμελέτη και μελέτη εφαρμογής	Μελέτη	60.000,00 €		Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
			Εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης	πινακίδες	100,00 €	1.500,00 €	
			Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) & υλοποίηση	μήκος οδικού δικτύου	1.000,00 €	250.000,00 €	
			Κυκλοφοριακή μελέτη	Μελέτη	20.000,00 €		
Διασταύρωση οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου – Πρεμετής – Καραϊσκάκη – Πριγκηπωνήσων	Κυκλοφοριακή Μελέτη & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση)	Προμελέτη και μελέτη εφαρμογής	Μελέτη	30.000,00 €		Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί	
		Εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης	πινακίδες	100,00 €	1.500,00 €		





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) & υλοποίηση	μήκος οδικού δικτύου	1.000,00 €	150.000,00 €	Πόροι ή ΕΣΠΑ
		Κυκλοφοριακή μελέτη	Μελέτη	20.000,00 €		
Συμβολή οδών Ελευθερίου Βενιζέλου – Κύπρου (mini roundabout)	Κυκλοφοριακή Μελέτη & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	Προμελέτη και μελέτη εφαρμογής	Μελέτη	20.000,00 €		Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
		Εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης	πινακίδες	100,00 €	1.500,00 €	
		Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) & υλοποίηση	μήκος οδικού δικτύου	1.000,00 €	60.000,00 €	
		Κυκλοφοριακή μελέτη	Μελέτη	20.000,00 €		
Συμβολή Ελευθερίου Βενιζέλου με την προτεινόμενη νότια περιμετρική οδό	Κυκλοφοριακή Μελέτη & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	Προμελέτη και μελέτη εφαρμογής	Μελέτη	60.000,00 €		Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
		Εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης	πινακίδες	100,00 €	1.500,00 €	
		Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) & υλοποίηση	μήκος οδικού δικτύου	1.000,00 €	450.000,00 €	
		Κυκλοφοριακή μελέτη	Μελέτη	20.000,00 €		
Κατασκευή διαχωριστικής νησίδας τύπου σταγόνας επί της οδού Εγνατίας στην συμβολή με την οδό Βεργίνας	Κυκλοφοριακή Μελέτη & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	Προμελέτη και μελέτη εφαρμογής	Μελέτη	20.000,00 €		Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
		Εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης	πινακίδες	100,00 €	1.500,00 €	
		Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) & υλοποίηση	μήκος οδικού δικτύου	1.000,00 €	80.000,00 €	
		Κυκλοφοριακή μελέτη	Μελέτη	5.000,00 €		
Κατασκευή νότιου και βόρειου περιφερειακού δακτυλίου για την εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας εκτός των ορίων του οικισμού	Κυκλοφοριακή Μελέτη & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	Προμελέτη και μελέτη εφαρμογής	Μελέτη	100.000,00 €		Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
		Εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης	πινακίδες	100,00 €	3.500,00 €	
		Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) & υλοποίηση	μήκος οδικού δικτύου	1.000,00 €	2.500.000,00 €	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	Διάνοιξη οδού Θουκυδίδου έως οδό Ελευθερίου Βενιζέλου	Κυκλοφοριακή Μελέτη & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	Κυκλοφοριακή μελέτη	Μελέτη	50.000,00 €		Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
			Προμελέτη και μελέτη εφαρμογής	Μελέτη	60.000,00 €		
			Εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης	πινακίδες	100,00 €	3.500,00 €	
			Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) & υλοποίηση	μήκος οδικού δικτύου	1.000,00 €	450.000,00 €	
			Κυκλοφοριακή μελέτη	Μελέτη	20.000,00 €		
<b>Κυκλοφοριακή ή οργάνωση</b>	Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων στο σύνολο του οδικού δικτύου (προεκτάσεις πεζοδρομίων)	Ενέργειες	Ενέργειες	m2	N/A	25.000,00 €	Ιδίοι Πόροι ή ΠΕΠ ΑΜΘ ή ΕΣΠΑ
	Εισαγωγή υπερυψωμένων διαβάσεων (για 25 σημεία)	Εγκατάσταση	Εγκατάσταση	m2	N/A	150.000,00 €	
	Μονοδρομήσεις οδών (Κατάργηση ισχύουσας νομοθεσίας, τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης)	Εγκατάσταση	Εγκατάσταση	Πινακίδα	100,00 €	5.000,00 €	Ιδίοι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
	Επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30 χλμ/ώρα στο σύνολο του τοπικού δικτύου της περιοχής μελέτης με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση	Κυκλοφοριακή Μελέτη & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	Προμελέτη και μελέτη εφαρμογής	Μελέτη	150.000,00 €		Ιδίοι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
		Εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης	πινακίδες	100,00 €	10.000,00 €		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
 Παραδοτέο Δ:  
 Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
 Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	(Αλλαγή υψής οδοστρώματος και λοιπές διατάξεις μετριάσμου)		Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) & υλοποίηση	μήκος οδικού δικτύου	1.000,00 €	1.000.000,00 €	
			Κυκλοφοριακή μελέτη	Μελέτη	30.000,00 €		
<b>Οργάνωση της στάθμευσης</b>	Δημιουργία/αναβάθμιση υπέργειου χώρου στάθμευσης νότια της συμβολής των οδών Ελ. Βενιζέλου και Κύπρου	Μελέτη Σκοπιμότητας & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	Μελέτη Σκοπιμότητας & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	Μελέτη	100.000,00 €		
	Δημιουργία υπόγειου πάρκινγκ πλατεία Δημοκρατίας	Μελέτη Σκοπιμότητας & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	Μελέτη Σκοπιμότητας & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	N/A			
	Δημιουργία υπόγειου πάρκινγκ πλατεία Ηρώων	Μελέτη Σκοπιμότητας & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	Μελέτη Σκοπιμότητας & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	N/A			
	Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης. Εγκατάσταση συστήματος. Μελέτη σκοπιμότητας	Μελέτη εφαρμογής - Κανονιστική απόφαση - Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για ορισμό των θέσεων δικύκλων, Μελέτη Στάθμευσης, Κανονιστική απόφαση - Τοποθέτηση κατάλληλης	Μελέτη στάθμευσης	Μελέτη	Μελέτη	30.000,00 €	Ιδίοι Πόροι
		Έρευνα δηλωμένων Προτιμήσεων για τον καθορισμό του Κομίστρου στο σύστημα βραχυχρόνιας στάθμευσης		Μελέτη	15.000,00 €	Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

		οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για ορισμό των θέσεων - Εγκατάσταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, Έρευνα Δηλωμένων Προθυμύσεων για τον καθορισμό του Κομίστρου	Κανονιστική απόφαση - Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για ορισμό των θέσεων - Εγκατάσταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Θέση	300,00 €	50.000,00 €	Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι
<b>Βελτίωση υποδομών ΑμεΑ</b>	Εξασφάλιση της απρόσκοπτης πρόσβασης στο σύνολο των δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας σύμφωνα με το ΝΟΚ, 2012	Μελέτες συνολικής ανάπλασης των οδικών τμημάτων (εξασφάλιση επαρκούς πλάτους πεζοδρομίων και όδευσης τυφλών, διαμόρφωση κόμβων – ράμπες ΑμεΑ κ.ά.) Υλοποίηση των παρεμβάσεων στο πλαίσιο συνολικής ανάπλασης της οδού ή σημειακών παρεμβάσεων ολοκλήρωσης του δικτύου	Το έργο αυτό εντάσσεται στις δαπάνες των μέτρων 2,5,6 Κατ' αποκοπή ποσό: 150.000 €				Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ με στόχο το 2% των νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού να διατίθενται για ΑΜΕΑ						
	Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί, αλλά και στα παρακείμενα πεζοδρόμια στο σύνολο της περιοχής μελέτης						
	Ράμπες και οδηγοί τυφλών κατά μήκος όλων των τμημάτων πεζοδρόμων και πεζοδρομίων του συνόλου οδικού δικτύου						



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	στο σύνολο της περιοχής μελέτης						
<b>Πρώθηση ΔΑΣ</b>	Αναβάθμιση του εξοπλισμού στο σύνολο των στάσεων	Μελέτη για την αναβάθμιση των στάσεων ΜΜΜ και του εξοπλισμού (στέγαστρα, προσβασιμότητα, φωτισμός κ.λπ.) Εγκατάσταση πινακίδων πληροφόρησης (κατευθύνσεις, πορείες, συχνότητες, ωράρια) Μελέτη οργάνωσης Δρομολογίων Μελέτη Σκοπιμότητας – Βιωσιμότητας για σύστημα DRT σε δρομολόγια χαμηλής επιβατικής κίνησης	Αναβάθμιση του εξοπλισμού των στάσεων	Στάση	3000	45.000,00 €	Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή Ιδιωτική Πρωτοβουλία ή ΣΔΙΤ
	Εγκατάσταση πινακίδων πληροφόρησης		Εγκατάσταση ενημερωτικών πινακίδων	Πινακίδα	1500	15.000,00 €	
	Σταδιακή αντικατάσταση έως το 2030 του στόλου των δημοσίων συγκοινωνιών από οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα		Αναβάθμιση του στόλου οχημάτων	ηλεκτροκίνητο mini van	50000	200.000,00 €	
	Δημιουργία αστικού Σταθμού στην Χρυσούπολη		Δημιουργία τερματικού σταθμού αστικής συγκοινωνίας	N/A	N/A	N/A	
	Διερεύνηση εφαρμογής συστήματος μεταφορών ανταποκρινόμενων στη ζήτηση (DRT)		Μελέτη βιωσιμότητας (DRT)	Μελέτη	30.000,00 €		
<b>Βελτίωση υποδομών πεζών</b>	Διαμόρφωση προεξοχών πεζοδρομίου στις διαβάσεις και Κατάλληλη διαμόρφωση. Κατασκευή ενιαίου – ομοιόμορφου πεζοδρομίου με όδευση	Κυκλοφοριακή Μελέτη & Μελέτη Εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση (κανονιστικές αποφάσεις)	Προμελέτες και μελέτες εφαρμογής	Μελέτες	150.000,00 €	Ιδίοι Πόροι	
			Επέκταση πεζοδρομίων	Μήκος διαδρομής (km)	20000	300.000,00 €	Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	τυφλών και κατάλληλες ράμπες ΑμεΑ με πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης.		Συντήρηση και αποκατάσταση οδικού δικτύου, αναβάθμισης πεζοδρομίων, διατάξεων διάσχισης και αστικού εξοπλισμού	Μήκος διαδρομής (km)	100000	1.000.000,00 €	Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
	Δημιουργία σχολικών δακτυλίων περίξ όλων των σχολικών συγκροτημάτων (για 25 σχολεία στο σύνολο του δήμου)	Μελέτες ωρίμανσης (κυκλοφοριακές & εφαρμογής) / μεμονωμένα ή για ομάδα σχολικών συγκροτημάτων για υλοποίηση παρεμβάσεων στην υποδομή περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων Υλοποίηση των παρεμβάσεων	Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός και έγκριση) και υλοποίηση	Δακτύλιος	25000	625.000 €	Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
<b>Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου</b>	Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στην κεντρική περιοχή της περιοχής μελέτης και πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων	Μελέτη εφαρμογής Κυκλοφοριακή Τεκμηρίωση Υλοποίηση Μελέτη χωροθέτησης και διάταξης θέσεων ποδηλάτων και υλοποίηση	Θέσεις στάθμευσης	Θέση	200	5.000,00 €	Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
	Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός οικισμού		Μελέτη εφαρμογής και υλοποίηση	Μήκος ποδηλατόδρομου (Km)	10000	60.000,00 €	Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
	Καθοδηγητική σήμανση στο δίκτυο ποδηλατόδρομων		Εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης	πινακίδες	500	5.000,00 €	Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
	Κατασκευή δικτύου		Υλοποίηση	N/A	N/A	N/A	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

	Υποδομές bike and ride στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων που χωροθετούνται εντός της περιοχής μελέτης		Μελέτη εφαρμογής και υλοποίηση	Θέση	200	1.500,00 €	Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ ή Ιδιωτική Πρωτοβουλία
<b>Αναβάθμιση αστικών υποδομών</b>	Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού και αντικατάσταση φθαρμένου αστικού εξοπλισμού πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων, πεζοδρόμων και χώρων αναψυχής στο σύνολο της περιοχής μελέτης	Μελέτη για την αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού	Εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού	N/A	N/A	N/A	Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
	Σταδιακή αύξηση του πράσινου στην περιοχή μελέτης μέσω ενίσχυσης του «κάθετου» πράσινου, φύτευση νησίδων, δημιουργία πράσινων δωματίων υλοποίηση των χώρων αστικού πρασίνου που προβλέπονται από τα εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια και τη δημιουργία «parklets».			N/A	N/A	N/A	Ιδίοι Πόροι ή Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ
<b>Πρώθηση της χρήσης</b>	Αναβάθμιση στόλου οχημάτων Παροχή κινήτρων σε	Μελέτη σκοπιμότητας για την αναβάθμιση του δημοτικού	Αναβάθμιση στόλου δημοτικών οχημάτων	N/A	N/A	600.000,00 €	Εθνικοί πόροι ή ΕΣΠΑ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

εναλλακτικών καυσίμων	ιδιώτες για ανανέωση του στόλου οχημάτων	στόλου Διαγωνισμός για την προμήθεια οχημάτων Ανάπτυξη στρατηγικής για την αναβάθμιση του ιδιωτικού στόλου	Μελέτη για εγκατάσταση σταθμών φόρτισης	μελέτη	20000	9.800,00 €	
			Μελέτη για ανάπτυξη στρατηγικής παροχής κινήτρων σε ιδιώτες	μελέτη	20.000,00 €		
			Παροχή κινήτρων	N/A	N/A		
			Μελέτη σκοπιμότητας για αναβάθμιση του δημοτικού στόλου	μελέτη	20.000,00 €		
«Έξυπνες» εφαρμογές»	Αναβάθμιση των υφιστάμενων διαδικτυακών σελίδων σχετικά με την πληροφόρηση και την εξυπηρέτηση των μόνιμων κατοίκων και επισκεπτών σχετικά με τα μεταφορικά μέσα και τις υπηρεσίες του Δήμου	Μελέτη αναβάθμισης διαδικτυακών τόπων και εφαρμογών	Υλοποίηση εφαρμογών έξυπνης πόλης και έξυπνης κινητικότητας	N/A	N/A	N/A	Ιδίοι Πόροι ή ή ΕΣΠΑ ή Ιδιωτική Πρωτοβο υλία
	Εγκατάσταση συστημάτων «έξυπνης» πόλης που θα περιλαμβάνει ασύρματο δίκτυο, info kiosk, έλεγχος πληρότητας κάδων			N/A	N/A	N/A	Ιδίοι Πόροι ή ή ΕΣΠΑ ή Ιδιωτική Πρωτοβο υλία
	Δημιουργία πλατφόρμας για την προώθηση του car – sharing			N/A	N/A	N/A	Ιδίοι Πόροι ή ή ΕΣΠΑ ή Ιδιωτική Πρωτοβο υλία



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

**ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

**10.083.800**



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

## 6. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ

Η ανάπτυξη και η υλοποίηση των ΣΒΑΚ απαιτεί χρηματοδοτικούς πόρους για την επίτευξη και την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων και παρεμβάσεων. Παρατηρείται ωστόσο δυσκολία στην εξεύρεση πόρων λόγω της οικονομικής κρίσης που πλήττει την Ελλάδα και λόγω των περιορισμένων χρηματοδοτικών πόρων που είναι διαθέσιμα. Αυτό κυρίως αφορά μέτρα που αφορούν στην αναβάθμιση της υφιστάμενης οδικής υποδομής (πεζοδρομήσεις, αναβάθμιση και συντήρηση οδικού δικτύου κλπ.).

Η εξεύρεση των απαιτούμενων χρηματοδοτικών πόρων αποτελεί συχνά ευθύνη των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης με μερική χρηματοδότηση από την κεντρική κυβέρνηση, ανάλογα με τις χώρες και τις γεωπολιτικές τους δομές. Οι πιθανοί χρηματοδοτικοί πόροι από το δημόσιο μπορούν να είναι:

- Φορολόγηση (σε εθνικό, περιφερειακό και δημοτικό επίπεδο).
- Ευρωπαϊκά ταμεία.
- Τέλη και επιβαρύνσεις χρηστών: Πρόκειται είτε για χρεώσεις που επιβάλλονται στους χρήστες υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών, είτε χρεώσεις για μη συμμορφούμενη χρήση της υποδομής και των υπηρεσιών (πχ. αυξημένες εκπομπές αερίων ρύπων).

Ακολουθώς, παρουσιάζονται και αναλύονται οι πιθανοί χρηματοδοτικοί πόροι για την υλοποίηση των μέτρων για το ΣΒΑΚ Νέστου:

### Συμπράξεις Δημόσιου – Ιδιωτικού Ταμείου (ΣΔΙΤ)

Οι Συμπράξεις Δημοσίου-Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) είναι συμβάσεις, κατά κανόνα μακροχρόνιες, οι οποίες συνάπτονται μεταξύ ενός δημόσιου και ενός ιδιωτικού φορέα, με σκοπό την εκτέλεση έργων ή/και την παροχή υπηρεσιών. Μέσω των ΣΔΙΤ υλοποιούνται και κατασκευάζονται έργα υποδομής. Οι ρόλοι του Δημόσιου και του Ιδιωτικού τομέα είναι σαφώς ορισμένοι:

- Αξιοποιείται η τεχνογνωσία και η αποτελεσματικότητα του ιδιωτικού τομέα ενώ παράλληλα το δημόσιο διατηρεί ισχυρό εποπτικό ρόλο.
- Κατασκευάζονται ποιοτικά έργα και ταυτόχρονα παρέχονται υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους πολίτες/ χρήστες των έργων αυτών.
- Σημαντικό εργαλείο τόνωσης της οικονομικής ανάπτυξης μοχλεύοντας ιδιωτικούς πόρους σε αναπτυξιακά έργα με πολλαπλασιαστικό όφελος.
- Ο δημόσιος φορέας διατηρεί την ιδιοκτησία των παγίων και τον ισχυρό ρυθμιστικό και εποπτικό του ρόλο, δίνοντας την ευκαιρία να υλοποιούνται δημόσια έργα ακόμα και σε δυσχερείς οικονομικές συγκυρίες.

### ΕΣΠΑ 2014 – 2020

Το ΕΣΠΑ (Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης) αποτελεί το βασικό στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη της χώρας με τη συνδρομή σημαντικών πόρων που προέρχονται από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ουσιαστικά μέσω της υλοποίησης του ΕΣΠΑ επιδιώκεται η αντιμετώπιση των διαρθρωτικών αδυναμιών της χώρας που συνέβαλαν στην εμφάνιση της οικονομικής κρίσης και των επακόλουθων οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων. Ακόμη, το ΕΣΠΑ 2014-2020 καλείται να συνδράμει στην επίτευξη των εθνικών στόχων έναντι της Στρατηγικής «Ευρώπη 2020». Στόχος της Στρατηγικής «Ευρώπη 2020» είναι η προαγωγή μιας ανάπτυξης:





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- ο έξυπνης, με αποτελεσματικότερες επενδύσεις στην εκπαίδευση, την έρευνα και την καινοτομία,
- ο βιώσιμης, χάρη στην αποφασιστική μετάβαση σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα, και
- ο χωρίς αποκλεισμούς, με ιδιαίτερη έμφαση στη δημιουργία θέσεων εργασίας και στη μείωση της φτώχειας.

### **ΕΣΠΑ 2021-2027**

Στις 2 Μαΐου 2018 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε την πρότασή της για το νέο Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο 2021-2027 (ΠΔΠ) και στις 29 Μαΐου προχώρησε αντίστοιχα στην παρουσίαση της πρότασης για την Πολιτική Συνοχής και τους Κανονισμούς των Ταμείων της νέας Προγραμματικής Περιόδου 2021-2027, εγκαινιάζοντας επισήμως την περίοδο διαπραγμάτευσης.

#### Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα

Οι στόχοι των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από τα οποία συγχρηματοδοτείται το Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2014-2020, υλοποιούνται μέσα από επιχειρησιακά προγράμματα. Πρόκειται για πολυετή προγράμματα που ισχύουν για όλη την περίοδο προγραμματισμού 2014-2020 και συνδέονται με τομείς ή/και συγκεκριμένες γεωγραφικές περιφέρειες σε διεθνές, εθνικό ή τοπικό επίπεδο. Η αρχιτεκτονική του ΕΣΠΑ 2014-2020 προβλέπει:

- ο 7 Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (συμπεριλαμβανομένων των προγραμμάτων για την Αγροτική Ανάπτυξη και την Αλιεία) που αφορούν ένα ή περισσότερους τομείς και έχουν ως γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής όλη τη χώρα και
- ο 13 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ), ένα για κάθε μία από τις 13 διοικητικές Περιφέρειες της χώρας, που περιλαμβάνουν δράσεις περιφερειακής εμβέλειας.

Επιπλέον, η Ελλάδα συμμετέχει σε Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας, 5 εκ των οποίων είναι διμερή δηλαδή αφορούν τη συνεργασία με ισάριθμες χώρες που γειτνιάζουν με την Ελλάδα.

Τα Προγράμματα εκπονήθηκαν από τις αρμόδιες αρχές της χώρας σε συνεργασία και διαβούλευση με τους κοινωνικό-οικονομικούς εταίρους και εγκρίθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Κάθε Πρόγραμμα περιλαμβάνει στρατηγικές προτεραιότητες και ενδεικτικές δράσεις που διαμορφώνουν τη συνεισφορά του στην υλοποίηση των στόχων του ΕΣΠΑ και κατ'επέκταση στην υλοποίηση της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη.

Τα Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΕΠ) αφορούν ένα ή περισσότερους τομείς της οικονομικής και κοινωνικής ζωής και έχουν ως γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής όλη τη χώρα. Πιο συγκεκριμένα τα Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΣΠΑ 2014-2020 είναι τα εξής:

- ο ΕΠ Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία
- ο ΕΠ Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη
- ο ΕΠ Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση
- ο ΕΠ Μεταρρύθμιση Δημόσιου Τομέα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- ΕΠ Τεχνική Βοήθεια
- Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης
- ΕΠ Αλιείας και Θάλασσας

Κάθε μία από τις ελληνικές Περιφέρειες αποτελεί αντικείμενο ενός περιφερειακού προγράμματος που περιλαμβάνει έργα και δράσεις περιφερειακής κλίμακας, αξιοποιεί τα τοπικά πλεονεκτήματα και χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ). Τα 13 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα είναι:

- ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
- ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας
- ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας
- ΠΕΠ Ηπείρου
- ΠΕΠ Θεσσαλίας
- ΠΕΠ Ιονίων Νήσων
- ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας
- ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας
- ΠΕΠ Αττικής
- ΠΕΠ Πελοποννήσου
- ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας
- ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου
- ΠΕΠ Βορείου Αιγαίου
- ΠΕΠ Κρήτης

Το κοινό τους σημείο είναι η ενίσχυση της δυνατότητας των περιφερειακών και τοπικών αρχών να εφαρμόσουν ένα πλήρες φάσμα δράσεων που στοχεύουν να εξυπηρετήσουν τις κύριες προτεραιότητες του ΕΣΠΑ. Επιπλέον, στις Περιφέρειες θα εκχωρηθεί η διαχείριση σημαντικών πόρων του Ταμείου Συνοχής για το Περιβάλλον και κυρίως πόρων που θα κατευθυνθούν στην κάλυψη των υποχρεώσεων της χώρας και των Περιφερειών που αφορούν στα υγρά απόβλητα, ενώ στις 13 Περιφέρειες εκχωρείται επίσης από το Τομεακό Πρόγραμμα της Αγροτικής Ανάπτυξης η διαχείριση περίπου 30% των πόρων του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης.

### **ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης**

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης 2014-2020 θα στηρίξει την αναπτυξιακή στρατηγική της Περιφέρειας ΑΜΘ και θα συμβάλλει τόσο στο Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης (ΣΕΣ) της Ελλάδος όσο και στην Ευρωπαϊκή Στρατηγική «Ευρώπη 2020». Οι κύριες προτεραιότητες του προγράμματος έχουν επιλεγεί κατόπιν εκτεταμένης διαβούλευσης τόσο με τους κοινωνικό-οικονομικούς εταίρους όσο και με τα άλλα Επιχειρησιακά Προγράμματα της περιόδου 2014-2020.

Οι πόροι των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων της περιόδου 2014-2020, ου αναλογούν στην ΠΑΜΘ, επαρκούν για την επίτευξη μικρού μέρους των στόχων της περιφερειακής αναπτυξιακής στρατηγικής και επομένως πρέπει να κατευθυνθούν στην επίτευξη επιλεγμένων στόχων υψηλής προτεραιότητας διασφαλίζοντας ταυτόχρονα και τη συμβολή στην επίτευξη των στόχων της πολιτικής συνοχής της Κοινότητας. Οι επιλεγμένοι αυτοί στόχοι υψηλής προτεραιότητας περιλαμβάνουν:



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- ✓ Αντιμετώπιση της ανεργίας και της φτώχειας μέσω της επιχειρηματικότητας και της ένταξης μειονεκτικών ομάδων στην αγορά εργασίας
- ✓ Αύξηση της ανταγωνιστικότητας/αποδοτικότητας της τοπικής αγροτικής οικονομίας μέσω της ανάπτυξης του αγροδιατροφικού τομέα
- ✓ Αύξηση της ανταγωνιστικότητας της εγχώριας βιομηχανίας μέσα από την ενσωμάτωση τεχνολογίας, καινοτομίας και την ένταξη σε αλυσίδες αξίας και συνεργατικά σχήματα
- ✓ Ενίσχυση της εξωστρέφειας του τριτογενούς τομέα με βελτίωση της ποιότητας και της τουριστικής προσφοράς
- ✓ Βελτίωση της ποιότητας ζωής και βελτίωση της ικανότητας υποδομών και δομών να στηρίζουν μακροπρόθεσμα την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας
- ✓ Προώθηση της ισόρροπης ανάπτυξης της ΠΑΜΘ
- ✓ Προστασία του περιβάλλοντος (αντιμετώπιση πλημμυρών, διαχείριση στερεών αποβλήτων, υδατικών πόρων και προστατευόμενων περιοχών)

### Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας

Τα προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας (ΕΕΣ) αποτελούν βασικό εργαλείο για την ενδυνάμωση των χωρικών συνεργασιών στο ευρωπαϊκό πλαίσιο, αλλά και με τρίτες χώρες και συνιστούν μια από τις κύριες επιλογές για την προγραμματική περίοδο 2014-2020. Η ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία σε επίπεδο κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης υλοποιείται μέσω προγραμμάτων διασυνοριακής, διακρατικής και διαπεριφερειακής συνεργασίας. Τα εν λόγω προγράμματα διακρίνονται σε διμερή και πολυμερή. Τα διμερή προγράμματα διασυνοριακής συνεργασίας στοχεύουν στο να αντιμετωπίσουν κοινές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι διασυνοριακές περιοχές, να αξιοποιήσουν τις προοπτικές ανάπτυξης και φυσικά να ενδυναμώσουν τη συνεργασία προς όφελος της αρμονικής πορείας της Ένωσης. Τα διμερή προγράμματα διασυνοριακής συνεργασίας της Ελλάδας με γειτνιάζουσες χώρες είναι:

- Διασυνοριακό Πρόγραμμα Ελλάδα – Βουλγαρία 2014-2020
- Διασυνοριακό Πρόγραμμα Ελλάδα – Ιταλία 2014-2020
- Διασυνοριακό Πρόγραμμα Ελλάδα – Κύπρος 2014-2020
- Διασυνοριακό Πρόγραμμα Ελλάδα – Δημοκρατία Βόρειας Μακεδονίας 2014-2020
- Διασυνοριακό Πρόγραμμα Ελλάδα – Αλβανία 2014-2020

Τα πολυμερή Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας, στα οποία συμμετέχουν Περιφέρειες της χώρας μας, είναι τα εξής:

- Αδριατικής – Ιονίου (διακρατικό)
- MED (διακρατικό)
- MED ENI CBC (διασυνοριακό)
- Black Sea basin ENI CBC (διασυνοριακό)
- INTERREG EUROPE (διαπεριφερειακό)
- Balkan Mediterranean (διακρατικό)

Στα προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας περιλαμβάνονται τα δίκτυα συνεργασιών URBACT & ESPON, καθώς και το INTERACT, το οποίο παρέχει τεχνική υποστήριξη σε όλα τα προγράμματα ΕΕΣ στον ευρωπαϊκό χώρο.

### Πράσινο Ταμείο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Αφορά την ενίσχυση της ανάπτυξης μέσω της προστασίας του περιβάλλοντος με τη διαχειριστική, οικονομική, τεχνική και χρηματοπιστωτική υποστήριξη προγραμμάτων, μέτρων, παρεμβάσεων και ενεργειών που αποβλέπουν στην ανάδειξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος. Το Πράσινο Ταμείο μπορεί να χρηματοδοτεί προγράμματα που καταρτίζονται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής ή άλλα Υπουργεία και τους εποπτευόμενους οργανισμούς τους, αποκεντρωμένες γενικές διοικήσεις και οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, τα οποία στοχεύουν σύμφωνα με τους καταστατικούς τους σκοπούς στην προστασία, αναβάθμιση και αποκατάσταση του περιβάλλοντος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η χρηματοδότηση πληθώρας ελληνικών Δήμων από το Πράσινο Ταμείο σχετικά με τη διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ.

### **Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)**

Ο προϋπολογισμός του ΕΤΠΑ για την περίοδο 2014-2020 υπερβαίνει τα 250 δισεκατομμύρια ευρώ στηρίζοντας έργα που εμπίπτουν στους 11 θεματικούς στόχους της πολιτικής συνοχής και επικεντρώνεται ιδιαίτερα σε τέσσερις κύριες προτεραιότητες:

- Ενίσχυση της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της καινοτομίας
- Ενίσχυση της χρήσης και της ποιότητας των ΤΠΕ καθώς και της πρόσβασης σε αυτές
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ΜΜΕ
- Στήριξη της στροφής προς μια οικονομία με μειωμένη χρήση άνθρακα σε όλους τους τομείς

Ακόμη, το ΕΤΠΑ χρηματοδοτεί διασυνοριακά, διαπεριφερειακά και διακρατικά έργα στα πλαίσια του στόχου της Ευρωπαϊκής εδαφικής Συνεργασίας

### **Πρόγραμμα «Αντώνης Τρίτσης»**

Βασικός σκοπός του νέου προγράμματος ανάπτυξης και αλληλεγγύης της αυτοδιοίκησης με το συμβολικό όνομα «Αντώνης Τρίτσης» είναι η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδιασμού αναπτυξιακής προοπτικής και κοινωνικής αλληλεγγύης μέσω των φορέων της αυτοδιοίκησης. Ειδικότερα, οι στόχοι του προγράμματος είναι:

- η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός των βασικών υποδομών των ΟΤΑ α΄ και β΄ βαθμού των Συνδέσμων Δήμων και των νομικών προσώπων των ΟΤΑ, με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη και την ασφάλεια και ποιότητα ζωής των πολιτών,
- η επανεκκίνηση της κοινωνικής και οικονομικής ζωής, η εξομάλυνση των συνεπειών της κρίσης εξαιτίας του κορωνοϊού, η προστασία της δημόσιας υγείας και η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και της τοπικής οικονομίας,
- η εκτέλεση δράσεων και πρωτοβουλιών κοινωνικής συνοχής και αλληλεγγύης και ειδικότερα η στήριξη των δομών παροχής κοινωνικών υπηρεσιών της τοπικής αυτοδιοίκησης,
- η εισαγωγή τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνίας στη σχέση της τοπικής αυτοδιοίκησης με τον πολίτη με στόχο την εμπέδωση της έννοιας του ψηφιακού πολιτισμού,
- η ενίσχυση της ανταπόκρισης της διοίκησης στους τομείς αρμοδιότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης με τη συνεχή ενσωμάτωση νέων αναγκών και απαιτήσεων και ο εκσυγχρονισμός του θεσμού της πολιτικής προστασίας σε τοπικό επίπεδο.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Οι στόχοι του Προγράμματος υλοποιούνται μέσω μελετών για την ωρίμανση πράξεων του παρόντος προγράμματος, καθώς και της τρέχουσας και της επόμενης προγραμματικής περιόδου του ΕΣΠΑ, κατασκευής τεχνικών έργων, της προμήθειας αγαθών και υπηρεσιών με αναπτυξιακό και περιβαλλοντικό πρόσημο, καθώς και μέσω οποιαδήποτε άλλης πρόσφορης δράσης στους τομείς αρμοδιότητας των ΟΤΑ Α και Β΄ βαθμού των Συνδέσμων Δήμων και των νομικών προσώπων των ΟΤΑ, όπως ενδεικτικά: περιβάλλον, απασχόληση, ποιότητα ζωής και εύρυθμη λειτουργία των πόλεων και των οικισμών, ανακύκλωση, πολιτική προστασία, δημόσια υγεία, κοινωνική συνοχή και αλληλεγγύη, παιδεία, πολιτισμός, αθλητισμός.

Οι άξονες προτεραιότητας του Προγράμματος είναι οι εξής:

- ο πολιτική προστασία (απόκτηση εξοπλισμού και μέσων και ενίσχυση της διοικητικής ικανότητας για την αποτελεσματική εκτέλεση των ανατιθέμενων καθηκόντων), προστασία της δημόσιας υγείας και ιδίως δράσεις προστασίας του πληθυσμού από την εξάπλωση της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19, δράσεις τεχνικής βοήθειας των δικαιούχων για την εφαρμογή του Προγράμματος,
- ο ποιότητα ζωής και εύρυθμη λειτουργία των πόλεων, της υπαίθρου, των οικισμών (κατασκευή απαραίτητων έργων υποδομής, προστασία αδέσποτων κ.ά. καθώς και ενίσχυση της διοικητικής ικανότητας και ανταπόκρισης των ΟΤΑ),
- ο περιβάλλον (βιώσιμη ανάπτυξη με έντονο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, δράσεις εξοικονόμησης ενέργειας, δράσεις ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, διαχείριση υδάτων, υγρών και στερεών αποβλήτων κ.α.),
- ο ψηφιακή σύγκλιση: τεχνολογίες πληροφορικής και επικοινωνιών (ΤΠΕ), εφαρμογές διαδικτύου των πραγμάτων (Internet of Things), έξυπνες ψηφιακές τεχνολογίες, με εφαρμογή στην τοπική διοικητική πρακτική και την καθημερινότητα των πολιτών και στόχο τον μετασχηματισμό των πόλεων σε «έξυπνες πόλεις»,
- ο κοινωνική συνοχή και αλληλεγγύη (δράσεις κοινωνικής συνοχής για την αποτελεσματική εφαρμογή προγραμμάτων κοινωνικής προστασίας και αλληλεγγύης για όλους τους πολίτες καθώς και ειδικών προγραμμάτων για ευπαθείς κοινωνικές ομάδες, με βασική στόχευση την άρση ή τον μετριασμό του κοινωνικού αποκλεισμού),
- ο παιδεία, πολιτισμός, τουρισμός και αθλητισμός (όπως ανέγερση σχολείων, αξιοποίηση δημοτικής περιουσίας, εναλλακτικός τουρισμός κ.ά.).



## 7. ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

### 7.1. Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης

Ένα σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι ενός Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας. Η ύπαρξη ενός τέτοιου σχεδίου συντελεί στην παρακολούθηση και την εξέλιξη της υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης και την επίτευξη των σκοπών του προγράμματος και την αποτίμηση της προόδου της βιωσιμότητας.

Το σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης χρησιμοποιεί δείκτες αποδοτικότητας για την εκτίμηση και αξιολόγηση των προτεινόμενων μέτρων οι οποίοι παρουσιάζονται στον πίνακα παρακάτω. Οι δείκτες θα πρέπει να ακολουθούν τους σκοπούς και τις προτεραιότητες του έργου, να είναι σαφείς, ακριβείς και ειδικοί και να είναι εύκολα κατανοητοί από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Ακόμη οι δείκτες θα πρέπει να είναι εύκολα μετρήσιμοι ώστε να καθίσταται δυνατή η αποτύπωση των μελλοντικών μεταβολών. Τέλος, ο ορισμός των δεικτών και των στόχων ενός συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης πρέπει να τίθεται σε μια ρεαλιστική χρονικά και οικονομοτεχνικά βάση, καθώς πρέπει να λαμβάνει υπόψη την τεχνική, λειτουργική και οικονομική ικανότητα που διαθέτει ο επισπεύδων φορέας.

Πίνακας 17. Δείκτες αποδοτικότητας μέτρων ΣΒΑΚ

A/A	Δείκτες αποδοτικότητας	Αρχική τιμή (2022)	Τιμή Στόχος (2032)
1	Μήκος Ποδηλατοδρόμου / Επιφάνεια Οικισμού	0.0	0.111 km / 1Km <sup>2</sup>
2	Μήκος Ποδηλατοδρόμου / Πληθυσμός (μήκος km / 1000 άτομα)	0	0.461
3	Πλήθος Θέσεων στάθμευσης Ποδηλάτων / Πληθυσμό	0	20
4	Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων	0	20
5	Οχήματα αστικής συγκοινωνίας με σύγχρονους κινητήρες αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (> Euro V) /Σύνολο οχημάτων ΑΣ	0	100%
6	Ηλεκτροκίνητα Δημοτικά οχήματα / Σύνολο Δημοτικού Στόλου Οχημάτων	0	30%
7	Αριθμός δημοτικών σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	0	100%





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

<b>8</b>	Ποσοστό στάσεων προσβάσιμων από ευάλωτους χρήστες /Σύνολο στάσεων	0	70%
<b>9</b>	Ποσοστό στάσεων ΔΑΣ που πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές (στέγαστρα, πίνακας τηλεματικής)	0%	100%
<b>10</b>	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομους	0.07%	0.047%
<b>11</b>	Ποσοστό θέσεων στάθμευσης στην οδό που προορίζονται για χρήση από ΑμεΑ	1%	5%
<b>12</b>	Αριθμός στάθμευσης κοινόχρηστων οχημάτων (car sharing)	0	2
<b>13</b>	Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους	0,403	0



## 8. ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗ ΣΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ & ΥΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Η διαδικασία έγκρισης των ΣΒΑΚ καθορίζεται από το άρθρο 8 «Διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού ΣΒΑΚ» (ΦΕΚ 40/Α/16-03-2021). Σύμφωνα με τα οριζόμενα, το ΣΒΑΚ υποβάλλεται με αίτηση του Φορέα Εκπόνησης (εν προκειμένω Δήμος Νέστου) μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να εξετασθεί εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της. Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως ΣΒΑΚ με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από τις κατάλληλες εισηγήσεις του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας περί πλήρωσης των προϋποθέσεων.

Κατά το άρθρο 9 (ΦΕΚ 40/Α/16-03-2021) το σχέδιο δράσης επικαιροποιείται όποτε κρίνεται αναγκαίο από το Φορέα Εκπόνησης και από τις εκθέσεις προόδου που υλοποιούνται. Οι ενέργειες που πραγματοποιεί ο Φορέας Εκπόνησης για την επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης περιλαμβάνουν τα κάτωθι:

- Ανάρτηση του σχεδίου δράσης για τουλάχιστον ένα (1) μήνα στην ειδική για το ΣΒΑΚ ιστοσελίδα για τη συμμετοχή και εμπλοκή των φορέων και των πολιτών
- Κοινοποίηση του τελικού σχεδίου δράσης, όπως καθορίζεται μετά τα τελικώς επιλεγέντα μέτρα, στις ακόλουθες υπηρεσίες και φορείς:
  - σε αυτές που είναι αρμόδιες για τη ρύθμιση της οδικής κυκλοφορίας
  - στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
  - στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς οι οποίες θα κληθούν αργότερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται στο ΣΒΑΚ
  - αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στο Φορέα Εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες
- Μετά την ολοκλήρωση των παραπάνω περιπτώσεων, ο Φορέας Εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης στις προαναφερθείσες υπηρεσίες και στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας προς ενημέρωσή τους και το αναρτά στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ.

Σύμφωνα με τα όσα ορίζει το άρθρο 8 (ΦΕΚ), το σχέδιο δράσης χαρακτηρίζεται ως ΣΒΑΚ με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών όταν εκπληρώνει τα όσα ορίζουν οι Φάσεις Α και Β, ήτοι η Φάση Προετοιμασίας και Ανάλυσης. Οι ενέργειες αυτές είναι οι ακόλουθες:

- συγκρότηση ομάδας εργασίας του Φορέα Εκπόνησης (παράγραφος 1, άρθρο 7)
- δημιουργία και λειτουργία ειδικής ιστοσελίδας για την ανάρτηση του ΣΒΑΚ (παράγραφος 1, άρθρο 7)
- ορισμός και σύνθεση του δικτύου φορέων και υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχικού Σχεδιασμού (ΣΣΣχ) (παράγραφος 1, άρθρο 7)
- καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ (παράγραφος 2, άρθρο 7)



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων (παράγραφος 2, άρθρο 7)
- ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων (παράγραφος 2, άρθρο 7)
- ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων (παράγραφος 2, άρθρο 7)
- κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης (παράγραφος 2, άρθρο 7)

Το ΣΒΑΚ αναθεωρείται με βάση τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου οποτεδήποτε μετά την παρέλευση πέντε (5) ετών και οπωσδήποτε μέχρι τη συμπλήρωση δεκαετίας (10ετίας) από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης θα πρέπει να ανατροφοδοτούν σε τακτά χρονικά διαστήματα τη διαδικασία εφαρμογής ώστε να βελτιστοποιείται αυτή αλλά και η φάση υλοποίησης (παράγραφος 2, άρθρο 9 ΦΕΚ 40/Α/16-03-2021). Ο Φορέας Εκπόνηση, εν προκειμένω ο Δήμος Νέστου είναι υπεύθυνος για την επικαιροποίηση των αρχείων του ΣΒΑΚ.

Αρμόδιο για την εποπτεία της κατάρτισης και αναθεώρησης των ΣΒΑΚ, καθώς και για την παρακολούθηση της συνολικής υλοποίησής του, είναι το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (άρθρο 10, ΦΕΚ 40/Α/16-03-2021).

Για την παρακολούθηση της υλοποίησης του ΣΒΑΚ δημιουργείται ειδική Ηλεκτρονική Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.) την οποία διαχειρίζεται το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Μέσω αυτής της Πλατφόρμας, οι εκάστοτε Φορείς Εκπόνησης καταχωρίζουν την αναφορά κύκλου ΣΒΑΚ, το ΣΒΑΚ που έχει καταρτιστεί, τις εκθέσεις προόδου, το κάθε φορά επικαιροποιημένο σχέδιο δράσης και κάθε είδους πληροφορία που είναι χρήσιμη για την επικαιροποίηση του ΣΒΑΚ.

Ακόμη, σημαντικό για την υλοποίηση του Σχεδίου αποτελεί η αποδοχή του από το σύνολο των αρμόδιων ή συναρμόδιων για το σχεδιασμό και την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων. Επιπλέον, οι πολίτες θα πρέπει να ενημερώνονται και να συμμετέχουν σε όλη τη διάρκεια υλοποίησης του ΣΒΑΚ και των προτεινόμενων μέτρων με σκοπό την ευαισθητοποίησή τους, τη διαρκής ενημέρωση για την πρόοδο του έργου και την ευρεία αποδοχή των μέτρων από τους πολίτες.



## 9. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΡΙΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Το τελευταίο στάδιο της συμμετοχικής διαδικασίας περιλάμβανε την παρουσίαση των πακέτων μέτρων που διαμόρφωσε η ομάδα έργου. Τα πακέτα μέτρων κατηγοριοποιήθηκαν στους στρατηγικούς άξονες σχεδιασμού, οι οποίοι συνθέτουν και την ευρύτερη στρατηγική του ΣΒΑΚ και είναι (α) η προώθηση μη μηχανοκίνητων μορφών μετακίνησης, (β) η περιβαλλοντική βιωσιμότητα, (γ) η προσβασιμότητα, (δ) η οργάνωση της μηχανοκίνητης μετακίνησης και (ε) η ποιότητα και ελκυστικότητα του αστικού χώρου.

Για την επίτευξη των παραπάνω αξόνων καθορίστηκαν οκτώ (8) πεδία παρέμβασης αστικής κινητικότητας, για κάθε ένα από τα οποία προσδιορίστηκαν ενδεικτικά μέτρα παρέμβασης που μπορούν να τα πλαισιώσουν.

Τα πεδία παρέμβασης που αναφέρθηκαν νωρίτερα αναλύονται ως εξής:

1. Ιεράρχηση οδικού δικτύου
2. Διαχείριση της κυκλοφορίας
3. Διαχείριση στάθμευσης
4. Βελτίωση υποδομών ΑμεΑ
5. Προώθηση μη μηχανοκίνητων μέσων
6. Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος
7. Προώθηση ΔΑΣ
8. Έξυπνες λύσεις και τεχνολογίες

Ενδεικτικά μέτρα παρέμβασης που παρουσιάστηκαν είναι τα εξής:

- ❖ αναδιοργάνωση της ιεράρχησης του οδικού δικτύου και κατάταξη των οδών σε βασικές κατηγορίες,
- ❖ βελτίωση των οδικών υποδομών σε χρονικό ορίζοντα πενταετίας με τη μετατροπή διασταυρώσεων σε κυκλικούς κόμβους (roundabout)
- ❖ κατασκευή διαχωριστικής νησίδας τύπου σταγόνας σε κρίσιμους κόμβους
- ❖ διάνοιξη οδών
- ❖ τοποθέτηση κατάλληλων ρυθμιστικών πινακίδων και εισαγωγή υπερυψωμένων διαβάσεων όπου εγείρεται θέμα οδικής ασφάλειας
- ❖ κατασκευή περιφερειακού δακτυλίου για την αντιμετώπιση της διαμπερούς κυκλοφορίας
- ❖ χωροθέτηση περιοχών μειωμένης ταχύτητας (30 χλμ/ώρα)
- ❖ εξέταση μονοδρομήσεων
- ❖ επαναδιαγράμμιση διαβάσεων
- ❖ σύστημα αστυνόμευσης της παράνομης στάθμευσης με τη λειτουργία δημοτικής αστυνομίας και επαναλειτουργία ελεγχόμενης στάθμευσης
- ❖ εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων
- ❖ πύκνωση θέσεων φορτοεκφόρτωσης
- ❖ χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δικύκλων
- ❖ εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ και δημιουργία κατάλληλων και ασφαλών υποδομών για τη μετακίνηση ΑμεΑ
- ❖ βελτίωση υποδομών πεζών με τη διαμόρφωση κατάλληλων πεζοδρομίων
- ❖ δημιουργία «πράσινων» διαδρομών
- ❖ δημιουργία σχολικών δακτυλίων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- ❖ δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας
- ❖ βελτίωση υποδομών ποδηλάτου
- ❖ διερεύνηση συστήματος bike sharing
- ❖ αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος
- ❖ δημιουργία parklet
- ❖ πύκνωση των δρομολογίων ΔΑΣ και αύξηση των ωραρίων
- ❖ λειτουργία ηλεκτρικών οχημάτων για την εξυπηρέτηση πολιτών
- ❖ δημιουργία «έξυπνων» ηλιακών στάσεων
- ❖ εγκατάσταση συστημάτων «έξυπνης» πόλης

Επιπλέον περιγράφηκε επιγραμματικά η ταυτότητα των έργων των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, παρουσιάζοντας με τον τρόπο αυτό τη συνάφεια με τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ, το χαρακτήρα τους, το φυσικό αντικείμενό τους, την απαιτούμενη ωριμότητα στην υλοποίησή τους, την προτεραιότητα που τα χαρακτηρίζει, τους εμπλεκόμενους φορείς στο σχεδιασμό-στην υλοποίηση και την εποπτεία τους.

Αυτό το οποίο τονίσθηκε κατά την παρουσίαση του πακέτου μέτρων είναι ότι βασική προϋπόθεση για την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ είναι η συνειδητή αλλαγή της «κουλτούρας» και συμπεριφοράς των πολιτών. Πολίτες οι οποίοι έχουν συνειδητοποιήσει τη σπουδαιότητα της μεταστροφής από τα μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς προς πιο βιώσιμες και «πράσινες» επιλογές, είναι εκείνοι οι οποίοι θα εφαρμόσουν στην συνέχεια τα μέτρα του ΣΒΑΚ. Συνεπώς, οι δράσεις ενημέρωσης της κοινής γνώμης για την αξία και τα οφέλη των λιγότερο ρυπογόνων μέσων μεταφοράς και η υιοθέτηση περιβαλλοντικής συνείδησης είναι βασικός πυλώνας για την αποτελεσματικότητα του ΣΒΑΚ.

Μέσα από τη συζήτηση που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της διαβούλευσης αναλύθηκαν τα έργα τα οποία πρόκειται να ολοκληρωθούν στο άμεσο μέλλον και αυτά τα οποία αποτελούν προτεραιότητα. Σύμφωνα με τα όσα ανέφερε ο Δήμαρχος Νέστου, κύριος Μιχαηλίδης, τα πιο σημαντικά έργα τα οποία αποτελούν και προτεραιότητα είναι η περιμετρική οδός από τις Εργατικές Κατοικίες έως το Γηροκομείο, η περιμετρική οδός από τα Νεκροταφεία έως τα Σφαγεία και η διαμόρφωση του κόμβου της ΔΕΥΑΘ, το οποίο έργο έχει μελετηθεί, έχει ενταχθεί σε πρόγραμμα και βρίσκεται στο στάδιο της δημοπράτησης. Άλλο ένα έργο είναι η ολοκλήρωση της οδού Λευκάδος. Θα μπορούσε να αναπτυχθεί παράλληλο σύστημα ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων στην παλαιά Εθνική Οδό έως το Γηροκομείο και στην παλαιά Εθνική Οδό Χρυσούπολης-Κεραμωτής από τον Κόμβο των Σφαγείων μέχρι το Χρυσόχωρι. Ένα άλλο έργο είναι η αποψίλωση στο χώμα χωρίς παρεμβάσεις με τη χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας (τηλεματικός εκσκαφέας). Όσον αφορά στο αστικό κέντρο έχουν πραγματοποιηθεί επεμβάσεις σε κρίσιμες διασταυρώσεις, έχουν δημιουργηθεί μικροί «έξυπνοι» κυκλικόι κόμβοι και βιοκλιματική αναβάθμιση των πλατειών.

Επισημάνθηκε ότι η κατασκευή ενός υπόγειου χώρου στάθμευσης (parking) θα δώσει λύση στο πρόβλημα της στάθμευσης στην καρδιά του κέντρου και ταυτόχρονα θα δώσει τη δυνατότητα πεζοδρομήσεων.

Στη συζήτηση τονίσθηκε η κατασκευή της Γέφυρας του Νέστου. Πρόκειται για γέφυρα η οποία θα λειτουργήσει στον ποταμό Νέστο και θα συνδέει όλο το νότιο τμήμα και θα επιφέρει μεγάλες εισροές πληθυσμού από τα δυτικά ή ακόμη και από τις γείτονες χώρες. Πρόκειται για έργο το οποίο βρίσκεται στο στάδιο εξέτασης των περιβαλλοντικών όρων.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Συνοψίζοντας, αναγνωρίστηκε ως αναγκαία συνθήκη η πρόληψη της μεγάλης συμφόρησης και του προβλήματος της διαχείρισης της στάθμευσης με την ολοκλήρωση των υπό μελέτη έργων. επίσης

Στη συνέχεια το λόγο πήρε ο εκπρόσωπος του Κέντρου Υγείας Χρυσούπολης ο οποίος σχολίασε κάποια μελανά σημεία τα οποία κρίθηκαν ως άμεσης προτεραιότητας. Αυτά τα σημεία αποτελούν ο Κόμβος στο ύψος του Εθνικού Σταδίου και η κεντρική είσοδος από Ξάνθη έως τις Εργατικές Κατοικίες. Σε αυτά τα σημεία προτάθηκε κατασκευή υπερυψωμένων διαβάσεων και κατάλληλη σηματοδότηση. Επίσης, ένα άλλο σημείο στο οποίο θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία είναι μπροστά στο Κέντρο Υγείας προς τη Δελικάρη. Στο σημείο αυτό υπάρχει πινακίδα STOP ωστόσο έχει παρατηρηθεί πως δεν το λαμβάνουν υπόψη τους οι οδηγοί και για το σκοπό αυτό προτείνεται η κατασκευή νέας μεγαλύτερης και πιο ευδιάκριτης πινακίδας και ακόμα και υπερυψωμένες διαβάσεις για την ασφαλή μετακίνηση των πεζών.

Τέλος, ο εκπρόσωπος της Πυροσβεστικής ανέφερε ως δύσκολα και επικίνδυνα σημεία επί της Εγνατίας όπου ωστόσο με την κατασκευή ποδηλατοδρόμων και ειδικά διαμορφωμένων νησίδων θα μειωθεί η ταχύτητα των διερχόμενων οχημάτων.

Με την ολοκλήρωση της παρουσίασης των μέτρων, η ομάδα έργου επισήμανε στους συμμετέχοντες ότι προσδιορίστηκαν μέτρα και παρεμβάσεις με κύριο γνώμονα τη ρεαλιστικότητα και εφικτότητα στην υλοποίηση αυτών. Ο έλεγχος, η παρακολούθηση και η επικαιροποίηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας -μέσω δεικτών- μετά την ολοκλήρωση της εκπόνησής του, αποτελεί άλλωστε την ειδοποιό διαφορά με τους προγενέστερους κατόχους του, και επομένως ο μελετητής θα κριθεί εκ του αποτελέσματος για το εάν οι προτάσεις που συνέταξε υπήρξαν βιώσιμες ή όχι.

Λόγω της παρούσας κατάστασης με τον Covid 19, η τρίτη (3η) διαβούλευση πραγματοποιήθηκε μέσω τηλεδιάσκεψης στις 06/12/2021. Η παρουσίαση, ωστόσο, απεστάλη και στους υπόλοιπους εμπλεκόμενους φορείς που παρευρεθήκαν στα προηγούμενα στάδια του έργου, όπως επίσης αναρτήθηκε στην επίσημη ιστοσελίδα του δήμου με σκοπό την ενημέρωση και συμβολή των πολιτών επί του σχεδίου.

Σκοπός της διαδικασίας αυτή ήταν η πληροφόρηση της ομάδας έργου σχετικά με απόψεις και παρεμβάσεις στην τελική διαμόρφωση του έργου. Οι συμμετέχοντες στην τρίτη (3η) διαβούλευση περιλαμβάνονται στον πίνακα παρακάτω.

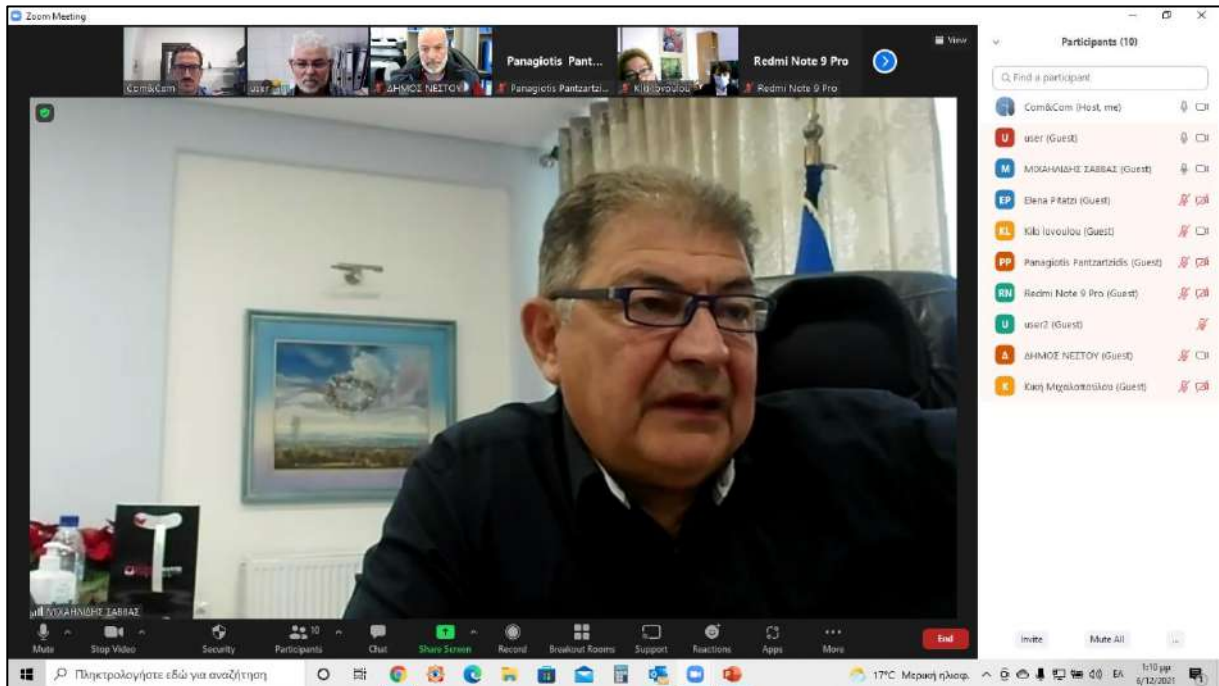
Πίνακας 18. Συμμετέχοντες εμπλεκόμενοι φορείς στην 3<sup>η</sup> διαβούλευση ΣΒΑΚ Νέστου

A/A	Φορέας	Εκπρόσωπος
1	Δήμος Νέστου	Σάββας Μιχαηλίδης Κυριακή Λόβουλου Αναστάσιος Πίτατζης
2	Κέντρο Υγείας Χρυσούπολης	Χατζηγερακούδης Ευστάθιος
3	Αστυνομικό Τμήμα Νέστου	Βούλτσιου Ιωάννα
4	Πυροσβεστική Υπηρεσία Χρυσούπολης	Παντζαρτζίδης Παναγιώτης





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων



Εικόνα 14. Φωτογραφικό υλικό 3<sup>η</sup> Διαβούλευση



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

## Παράρτημα

Έρευνα ερωτηματολογίου επιλογής ιδανικού σεναρίου κινητικότητας

# Διαδικτυακό ερωτηματολόγιο επιλογής βέλτιστου σεναρίου κινητικότητας στο Δήμο Νέστου

Ο Δήμος Νέστου, συμμετέχοντας στην παγκόσμια κινητοποίηση για το περιβάλλον και έχοντας στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών στη πόλη και στην ευρύτερη περιοχή της, πήρε την πρωτοβουλία να εκπονήσει Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), με στόχο την λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του οδικού δικτύου και κάθε δημόσιου χώρου.

Παρακαλείσθε να καταγράψετε την άποψή σας στα παρακάτω ερωτήματα και να επιλέξετε τη βέλτιστη λύση στην επιλογή του σεναρίου βιώσιμης κινητικότητας για μια ιδανική πόλη στο μέλλον, έτσι όπως εσείς την ονειρεύεστε.

Η συμμετοχή σας κρίνεται απαραίτητη και παράλληλα σας καθιστά άμεσους συνεργάτες της ομάδας μελέτης.

Χρήσιμες έννοιες

Ως βιώσιμη κινητικότητα νοείται ένα σύστημα μεταφορών και πρότυπο μετακινήσεων που παρέχει τα μέσα και τις δυνατότητες ικανοποίησης των αναγκών των τριών βασικών πυλώνων της βιώσιμης ανάπτυξης (οικονομία, περιβάλλον, κοινωνία) αποτελεσματικά και δίκαια, ενώ ταυτόχρονα ελαχιστοποιεί αποφευκτές ή επουσιώδεις αρνητικές συνέπειες και το αντίστοιχο κόστος τους, στις διάφορες χωροχρονικές κλίμακες.

Ένα σενάριο κινητικότητας προδιαγράφει την προτεραιότητα (ή και τις προτεραιότητες) που θα δοθεί (ούν) στο σχεδιασμό των μέτρων αστικής κινητικότητας. Θα αποτελέσει με άλλα λόγια τον οδηγό στον οποίο θα βασιστεί ο δήμος προκειμένου να εφαρμόσει και να υλοποιήσει νέα έργα και ρυθμιστικές διατάξεις στο σύνολο των υποδομών του κοινόχρηστου χώρου της πόλης.

---

\* Απαιτείται

**Επεξήγηση κύριων κατευθύνσεων και στρατηγικών σεναρίων κινητικότητας**

**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 στο δήμο 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





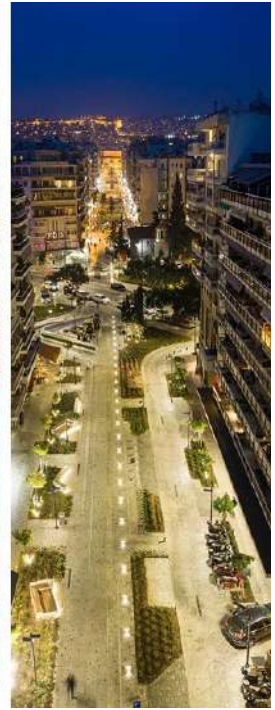
**Σενάριο Β****Βελτίωση και ενίσχυση ήπιων μορφών μετακίνησης**

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 των μεγάλων οικισμών του δήμου 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 κομμάτια των κέντρων οικισμών
- ✓ 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





**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 κοινόχρηστων/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
- ✓ 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)



## **Αξιολόγηση Σεναρίων Κινητικότητας**

Έχοντας γνωρίσει τα σενάρια, παρακαλούμε να τα ιεραρχήσετε ως προς τις επιλεγμένες παραμέτρους αξιολόγησης (1 = χαμηλός βαθμός επίτευξης & 5 = υψηλός βαθμός επίτευξης)

**1. Σε ποιο βαθμό θεωρείται ότι το Σενάριο Α επιτυγχάνει \***

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

	1	2	3	4	5
Βελτίωση οδικής ασφάλειας στους χρήστες της οδού	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αποσυμφόρηση οδών από μηχανοκίνητα μέσα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση προσβασιμότητας κοινόχρηστων χώρων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βέλτιστη οργάνωση στάθμευσης (παρόδια ή/και εκτός οδού)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης σε όλους	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εύκολη εφαρμογή στο δήμο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



**2. Σε ποιο βαθμό θεωρείται ότι το Σενάριο Β επιτυγχάνει \***

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

	1	2	3	4	5
Βελτίωση οδικής ασφάλειας στους χρήστες της οδού	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αποσυμφόρηση οδών από μηχανοκίνητα μέσα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση προσβασιμότητας κοινόχρηστων χώρων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βέλτιστη οργάνωση στάθμευσης (παρόδια ή/και εκτός οδού)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης σε όλους	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εύκολη εφαρμογή στο δήμο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3. **Σε ποιο βαθμό θεωρείται ότι το Σενάριο Γ επιτυγχάνει \***

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

	1	2	3	4	5
Βελτίωση οδικής ασφάλειας στους χρήστες της οδού	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αποσυμφόρηση οδών από μηχανοκίνητα μέσα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μείωση εκπομπών αέριων ρύπων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση προσβασιμότητας κοινόχρηστων χώρων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βέλτιστη οργάνωση στάθμευσης (παρόδια ή/και εκτός οδού)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης σε όλους	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εύκολη εφαρμογή στο δήμο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Επιλογή ιδανικού σεναρίου κινητικότητας**

4. **Έχοντας κατανοήσει τις στρατηγικές και κατευθύνσεις που διέπουν τα τρία σενάρια, παρακαλούμε να επιλέξετε αυτό που θα θέλατε να εφαρμοστεί \***

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- A
- B
- Γ
- Δε με εκφράζει κανένα σενάριο



5. **Περιγράψτε μας παρατηρήσεις, αλλαγές και προσθήκες που θα θέλατε να δείτε στα σενάρια παραπάνω**

---

---

---

---

---

---

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου  
Παραδοτέο Δ:  
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων - Οριστικό ΣΒΑΚ -  
Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Παράρτημα

Πρόσκληση συμμετοχής 3<sup>ης</sup> Διαβούλευσης



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΒΑΛΑΣ  
ΔΗΜΟΣ ΝΕΣΤΟΥ**

**Δ/ΝΣΗ: Επί της οδού Πρεμετής –  
Χρυσούπολη, Τ.Κ. : 64200  
Πληροφορίες: Λόβουλου Κυριακή/  
Πίπατζης Αναστάσιος  
Τηλ.: 2591350171/143**

Χρυσούπολη, 30/11/2021  
Αριθ. πρωτ.: 15223

**Προς:  
Πίνακα Αποδεκτών  
Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων για το  
ΣΒΑΚ Νέστου**

Αξιότιμοι συμπολίτες,

Ο Δήμος μας απευθύνει πρόσκληση συμμετοχής στην «Τρίτη (3<sup>η</sup>) Θεματική Διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Νέστου».

Η διαβούλευση θα πραγματοποιηθεί μέσω τηλεδιάσκεψης την 08/12/2021, ημέρα Δευτέρα, στις 12:00. 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.

Σήμερα βρισκόμαστε πλέον στο τελευταίο στάδιο εκπόνησης του σχεδίου, στο πλαίσιο του οποίου και έχοντας λάβει υπόψη το σύνολο των αποτελεσμάτων των προηγούμενων βημάτων, προδιαγράφεται το σύνολο των μελλοντικών παρεμβάσεων αστικής κινητικότητας που θα σχεδιαστούν και θα εφαρμοστούν στον Δήμο Νέστου για την εξασφάλιση ίσων ευκαιριών κοινωνικής συμμετοχής και την αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων και του φυσικού περιβάλλοντος.

Στο πλαίσιο της 3ης Θεματικής Διαβούλευσης, θα πραγματοποιηθεί συνάντηση του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων της τοπικής κοινωνίας πρακείμενου:

- Να ενημερωθεί για τα αποτελέσματα της διαδικτυακής διαβούλευσης για την ανάδειξη του μελλοντικού σεναρίου κινητικότητας
- Να του παρουσιαστεί το προσχέδιο των μέτρων αστικής κινητικότητας που έχει διαμορφωθεί από την ομάδα έργου
- Να συζητήσει και να τοποθετηθεί επί του καταλόγου των προτεινόμενων μέτρων αστικής κινητικότητας.

