



ΔΗΜΟΣ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



# ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

**LeVer**  
Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

1. Σχέδιο δράσης – Παρουσίαση ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων .....	2
A1: Αναβάθμιση κόμβων .....	4
A2: Διαμόρφωση οδών & περιοχών ήπιας κυκλοφορίας.....	8
A3: Οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών .....	14
A4: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης .....	17
B1: Υποδομές για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση πεζών .....	20
B2: Υποδομές για Ποδήλατο.....	27
B3: Σχολικοί δακτύλιοι .....	34
Γ1: Υποστήριξη της δημόσιας συγκοινωνίας.....	41
Δ1: Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού .....	46
Δ2: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης .....	49
Δ3: Οργάνωση ειδικών θέσεων στάθμευσης.....	54
Δ4: Οδική σήμανση.....	58
Ε1: Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης .....	60
Ε2: Οργανωμένη πληροφόρηση κατοίκων και επισκεπτών.....	64
2. Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ.....	67
2.1 Δείκτες παρακολούθησης.....	67
2.2 Οργάνωση διαδικασιών παρακολούθησης.....	69
3. Προϋπολογισμός - Χρονοδιάγραμμα ΣΒΑΚ.....	78
3.1 Χρονοδιάγραμμα ΣΒΑΚ .....	78
3.2. Προϋπολογισμός ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας .....	80
3.3. Χρηματοδοτικά εργαλεία .....	83

## **ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ**

### **1. Σχέδιο δράσης – Παρουσίαση ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων**

#### **Πακέτο μέτρων Α: Βελτίωση των υποδομών και της οδικής ασφάλειας για την μηχανοκίνητη κυκλοφορία**

Το πρώτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, τη μείωση των τροχαίων συμβάντων, την καθιέρωση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στο αστικό περιβάλλον μέσω της ενίσχυσης των υποδομών και της διαμόρφωσης των επικίνδυνων κόμβων για την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας, καθώς και μέτρα για την ηλεκτροκίνηση και τα βαρέα οχήματα. Τα μέτρα αυτά είναι:

A1: Αναβάθμιση κόμβων

A2: Διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

A3: Οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών

A4: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης

#### **Πακέτο μέτρων Β: Αναβάθμιση της μετακίνησης πεζών και ποδηλατιστών**

Το βάδισμα και οι ποδηλασία αποτελούν ιδανικές μορφές μετακίνησης για μικρές αποστάσεις οι οποίες τονώνουν την κινητικότητα εντός των οικισμών και αντίστοιχα την τοπική οικονομία. Η διαμόρφωση κατάλληλων υποδομών, ρυθμίσεων και δράσεων για την βελτίωση των ήπιων μορφών μετακίνησης αποτελεί το αντικείμενο του συγκεκριμένου πακέτου μέτρων. Ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι, διαβάσεις, αναβαθμισμένη προσβασιμότητα ΑμεΑ, διαδρομές υγείας κ.ά. αποτελούν ορισμένα παραδείγματα παρεμβάσεων.

B1: Υποδομές για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση πεζών

B2: Υποδομές για Ποδήλατο

B3: Σχολικοί δακτύλιοι

A2: Διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

#### **Πακέτο μέτρων Γ: Υποστήριξη των μέσων μαζικής μεταφοράς**

Το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει παρεμβάσεις σχετικά με την αναδιάρθρωση των γραμμών της αστικής συγκοινωνίας, την αναβάθμιση των στάσεων, και την οργανωμένη πληροφόρηση.

Γ1: Υποστήριξη της δημόσιας συγκοινωνίας

#### **Πακέτο μέτρων Δ: Διαχείριση της στάθμευσης**

Η στάθμευση στην πόλη της Πτολεμαΐδας παρουσιάζει διαφορετικά χαρακτηριστικά ανά περιοχή. Το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων επιχειρεί να οργανώσει τις παρεμβάσεις σχετικά με την στάθμευση Ι.Χ. οχημάτων, καθώς και των ειδικών οχημάτων στην πόλη.

Δ1: Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης

Δ2: Ελεγχόμενη στάθμευση

Δ3: Οργάνωση ειδικών θέσεων στάθμευσης

Δ4: Σήμανση

## **ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ**

### **Πακέτο μέτρων Ε: Δράσεις αλλαγής συμπεριφοράς & ενημέρωσης κατοίκων και επισκεπτών**

Η διαμόρφωση του ευρύτερου περιβάλλοντος μετακίνησης (δημόσιος χώρος) είναι αντικείμενο πολυδιάστατου σχεδιασμού (αρχιτεκτονική, πολεοδομία, συγκοινωνιακά, κ.ά.) και είναι σε θέση να επηρεάσει τη συμπεριφορά (επιλογή) ενός μετακινούμενου. πχ. την επιλογή μεταφορικού μέσου ή την επιλογή διαδρομής. Το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων αναδεικνύει πιθανούς τρόπους οι οποίοι μπορούν να συμβάλουν στην προώθηση βιώσιμων μορφών μετακίνησης.

E1: Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας και δράσεις ευαισθητοποίησης

E2: Οργανωμένη πληροφόρηση κατοίκων και επισκεπτών

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	<b>A1: Αναβάθμιση κόμβων</b>
Κατηγοριοποίηση	δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	<b>ΕΣΣΒΑΑ 2018</b> 3.5.2. Αναβάθμιση αστικού οδικού δικτύου περιοχής παρέμβασης  <b>Επιχειρησιακό πρόγραμμα 2016 -2019</b> 1.3.2 Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Δημιουργία υποδομών που προωθούν την βιώσιμη αστική κινητικότητα 1.3.5 Δημιουργία κατάλληλων υποδομών και συστημάτων για τη διαχείριση αποφάσεων κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών ρυθμίσεων
Σύνδεση με προτεραιότητες	3. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας 4. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας <b>Άξονας στρατηγικής Α: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης</b> - Α.3) Προσαρμογή της υποδομής για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ομάδων μετακινούμενων <b>Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης</b> - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: Υπηρεσία / Διαδικασία:
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b> Η οδική υποδομή είναι πρωτεύον στοιχείο για κάθε σύστημα κινητικότητας, καθώς χρησιμοποιείται από κάθε μορφή κινητικότητας (αυτοκίνητα, ποδήλατα, διάσχιση από πεζούς, κ.ά.). Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδικών τμημάτων και των οδικών διασταυρώσεων αποτελούν σε συνδυασμό με την σήμανση τα βασικότερα στοιχεία που διατηρούν τα απαραίτητα επίπεδα ασφάλειας στο δίκτυο. Η κατάσταση του οδοστρώματος θεωρείται εξίσου σημαντική για την ασφάλεια και την αποδοτική λειτουργία της οδού. Συνοπτικά, ένα επαρκώς διαμορφωμένο και καλώς συντηρημένο δίκτυο οδικής υποδομής, μπορεί να συνεισφέρει: (α) στη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, (β) στην βελτίωση/ διατήρηση της κυκλοφοριακής ικανότητας των οδών, (γ) στην άνετη και ασφαλή διάσχιση της οδού από τους μετακινούμενους (δ) στην αποφυγή καθυστερήσεων και επικίνδυνων συνθηκών (ελιγμοί, εμπλοκές) στις περιόδους αιχμής. Για την περίπτωση του Δήμου Εορδαίας, το συγκεκριμένο μέτρο αφορά διαδικασίες διαμόρφωσης κόμβων / διασταυρώσεων με σκοπό την βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε σημεία στα οποία παρατηρούνται ατυχήματα αλλά και σε σημεία εκτός του κέντρου της πόλης όπου κρίνεται πως χρήζουν αναβάθμισης.  • <b>Αναβάθμιση κόμβων</b> Η οδική ασφάλεια αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο στοιχείο στον αστικό χώρο. Η αναβάθμιση διασταυρώσεων στο αστικό οδικό περιβάλλον αποτελεί σημαντικό μέτρο υποδομών η εφαρμογή του οποίου θα πραγματοποιηθεί σε συνεργασία του Δήμου με την Περιφέρεια. Το κόστος και ο χρόνος υλοποίησης μπορεί να ποικίλει ανάλογα με την επιλεγμένη παρέμβαση. Χαρακτηριστικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας είναι η δημιουργία κυκλικών κόμβων, η αλλαγή υφιστάμενης σηματοδότησης, η εγκατάσταση φωτεινών σηματοδοτών (έξυπνων), η μείωση τεμνουσών κινήσεων, στενώσεις οδοστρώματος, απομάκρυνση στάθμευσης, διαγραμμίσεις κ.α. Η συγκεκριμένη διαμόρφωση του κάθε κόμβου θα αποφασιστεί μέσα από μελέτες εφαρμογής. Περιπτώσεις τέτοιων παρεμβάσεων φαίνονται στις παρακάτω εικόνες.

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



Διατάξεις αναβάθμισης κόμβων του δικτύου

### Ζήτημα που εξυπηρετούνται

#### Αναβάθμιση κόμβων:

Οι κόμβοι επιλέγονται σε συνάρτηση με την επικινδυνότητα που παρουσιάζουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, την ιεράρχηση των οδών που τέμνονται και τη σημασία της περιοχής (πχ κεντρική, σχολεία, τοπικός πόλος έλξης).

Για την περιοχή της πόλης της Πτολεμαΐδας, γίνεται διαχωρισμός των κόμβων σε κρίσιμους (στους οποίους έχουν παρατηρηθεί τα περισσότερα ατυχήματα), δευτερεύοντες (στους οποίους έχουν παρατηρηθεί λιγότερα ατυχήματα) και στους κόμβους εκτός κέντρου (κόμβοι λιγότερο σημαντικοί οι οποίοι όμως με κατάλληλη

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

διαμόρφωση συμβάλλουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας). Μετά τη βελτίωση των κόμβων αναμένεται να υπάρχουν λιγότερα ατυχήματα στη συμβολή κρίσιμων οδών και η διάσχισή τους από πεζούς και ποδηλάτες να γίνει ασφαλέστερη.

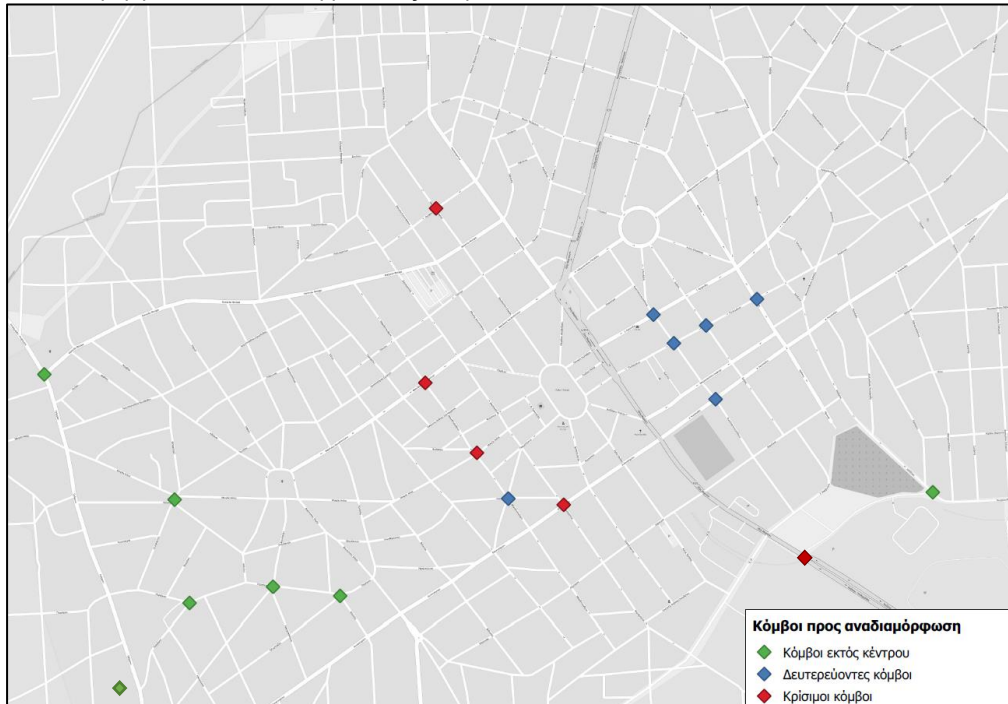
### Πεδίο εφαρμογής

- Κρίσιμοι κόμβοι
  - Δημοκρατίας – Διοικητηρίου
  - Μικράς Ασίας – Μακεδονομάχων
  - Βασιλέως Κωνσταντίνου – Μακεδονομάχων
  - Ομήρου – Βασιλίσσης Σοφίας
  - Περιοχή μουσικού σχολείου

Η κυκλοφοριακή μελέτη προτείνει και συγκεκριμένες παρεμβάσεις για αυτούς τους 4 κόμβους

- Δευτερεύοντες κόμβοι
  - Χρηστίδη – Κωνσταντινούπολεως
  - Πτολεμαίων – Κωνσταντινούπολεως
  - Ανανία Νικολαΐδη – Κωνσταντινούπολεως
  - Πτολεμαίων – Ιμέρας
  - Πτολεμαίων – Θράκης
  - Λαγοθυριανού - Μακεδονομάχων
- Κόμβοι εκτός κέντρου
  - Καπετάν Φούφα – Γράμμου
  - Μπομπορά – Τρίγλιας – Μικράς Ασίας - Ξενοφώντος
  - Περγάμου – Αργυροκάστρου – Δορυλαίου
  - Ολυμπιάδος - Περγάμου – Βλάστης
  - Περγάμου (περιοχή πνευματικού κέντρου)
  - Χαλδεΐας – Κοραή (περιοχή νεκροταφείων)
  - Γράμμου – Περγάμου

Η διαμόρφωση των κόμβων αποτελεί σταδιακή διαδικασία καθ' όλη τη δεκαετία που διαρκεί το ΣΒΑΚ. Δίδεται προτεραιότητα στους κρίσιμους κόμβους και στους δευτερεύοντες κόμβους, και σε επόμενο χρονικό επίπεδο διαμορφώνονται και οι κόμβοι εκτός κέντρου.



Αναβάθμιση κόμβων (προτάσεις ΣΒΑΚ)

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Χαμηλή έως Υψηλή ανάλογα την επικινδυνότητα του κόμβου</b>	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
Μελέτη εφαρμογής		6 έως 12 μήνες
Κατασκευή / αναβάθμιση οδού ή κόμβου		3 έως 12 μήνες
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Εορδαίας Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	
Υλοποίησης:	Δήμος Εορδαίας Αποκεντρωμένη Διοίκηση Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	
Εποπτείας:	Δήμος Εορδαίας Αποκεντρωμένη Διοίκηση Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	
<b>Πιθανά Αποτελέσματα</b>		
+ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας (οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων)		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους</li> <li>• Ποσοστό κόμβων με αναβαθμισμένα χαρακτηριστικά</li> </ul>	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μελέτη εφαρμογής διαμόρφωσης ισόπεδων κόμβων: 30.000 €. Επειδή οι παρεμβάσεις σε κάποιους κόμβους μπορεί να είναι αρκετά απλές (π.χ. τοποθέτηση κολωνακίων, ορθή σήμανση, ανακλαστήρες) το ποσό για την διαμόρφωσή τους είναι πολύ μικρότερο.</li> <li>• Ρυθμιστική πινακίδα: 80-100 €</li> </ul>	
Χρηματοδότηση	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ίδιοι Πόροι</li> <li>- ΠΠΑ Δυτικής Μακεδονίας</li> <li>- Εθνικοί πόροι (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή ειδικοί πόροι)</li> <li>- Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (ΠΔΠ &amp; NextGenerationEU)</li> </ul>	



## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	<b>A2: Διαμόρφωση οδών &amp; περιοχών ήπιας κυκλοφορίας</b>
Κατηγοριοποίηση	β) προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης γ) εξασφάλιση της προσβασιμότητας δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας ε) μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	<b>ΣΔΑΕΚ</b> 2.6. Βιοκλιματικές Παρεμβάσεις – Αναπλάσεις & Σχεδιασμός Χρήσεων Γης  <b>ΕΣΣΒΑΑ 2018</b> 2.2.3 Υποδομές προσβασιμότητας ΑμεΑ 3.2.1. Αναπλάσεις πλατειών – οδών – ανοιχτών χώρων 3.5.2. Αναβάθμιση αστικού οδικού δικτύου περιοχής παρέμβασης  <b>Επιχειρησιακό πρόγραμμα 2016 – 2019</b> 1.3.2 Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Δημιουργία υποδομών που προωθούν την βιώσιμη αστική κινητικότητα, 1.3.5 Δημιουργία κατάλληλων υποδομών και συστημάτων για τη διαχείριση αποφάσεων κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών ρυθμίσεων 2.1.3 Προστασία ατόμων με ειδικές δεξιότητες (αναπηρία)
Σύνδεση με προτεραιότητες	1. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης 2. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων 3. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας 4. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	<u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας</u> <b>Άξονας στρατηγικής Α: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης</b> - Α.1) Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου - Α.2) Βελτίωση της προσβασιμότητας – εξασφάλιση ελκυστικών διαδρομών πεζών - Α.3) Προσαρμογή της υποδομής για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ομάδων μετακινούμενων <b>Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης</b> - Γ.1) Μέτρα περιορισμού χρήσης ΙΧ - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία:
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<p>Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στο δημόσιο χώρο της πόλης. Η δημιουργία τέτοιου είδους περιοχών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς.</p> <p><b>Εδώ χρειάζεται να τονιστεί</b> πως το Εθνικό σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια 2021-2030 προβλέπει όριο ταχύτητας κατοικημένες περιοχές ίσο με 30 χλμ/ώρα, κοινώς οι τοπικές οδοί μετατρέπονται σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.</p> <p><b>Εργαλεία Μετριασμού της Κυκλοφορίας</b> Μια ομάδα χρήσιμων εργαλείων που εφαρμόζονται σε αυτές τις περιπτώσεις είναι τα μέτρα μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Ο μετριασμός της κυκλοφορίας περιλαμβάνει φυσικά και ρυθμιστικά μέτρα επί της οδού, τα οποία οδηγούν στην μείωση των ταχυτήτων και των επιταχύνσεων των μηχανοκίνητων οχημάτων. Στόχος των συγκεκριμένων διατάξεων είναι η εξασφάλιση φιλικών συνθηκών μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών</p>	

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

της οδού. Παράλληλα, με την μείωση της ταχύτητας επιτυγχάνεται και μείωση της ηχορύπανσης λόγω μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Τα εν λόγω μέτρα στοχεύουν στην αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας, της άνεσης και της «ζωτικότητας» των γειτονιών, διατηρώντας ταυτόχρονα τα απαραίτητα επίπεδα κυκλοφορίας ή και στάθμευσης οχημάτων και την δυνατότητα επέμβασης των οχημάτων έκτακτης ανάγκης.

Ευρήματα από ευρωπαϊκές περιπτώσεις εφαρμογής διατάξεων μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε συνδυασμό με αστικές αναπλάσεις έχουν ιδιαίτερα αποτελέσματα στη βελτίωση της «ζωτικότητας» των οδών, οδηγώντας τους κατοίκους ξανά στις γειτονίες.

Κάποια από τα διαθέσιμα μέτρα μετριασμού της κυκλοφορίας περιλαμβάνουν:

- **Έντονη οριζόντια σήμανση επιτρεπόμενης ταχύτητας:** Η έντονη σήμανση δημιουργεί στον οδηγό την αίσθηση της ευθύνης, με αποτέλεσμα να είναι πιο προσεκτικός και να τηρεί τους κανόνες. Αντίστοιχα, οι ευάλωτοι χρήστες της οδού μπορούν να κινούνται με μεγαλύτερη ασφάλεια σε ένα έντονα σημασμένο οδικό περιβάλλον.



Παράδειγμα έντονης οριζόντιας σήμανσης επιτρεπόμενης ταχύτητας, Στοκχόλμη



Παράδειγμα έντονης οριζόντιας σήμανσης επιτρεπόμενης ταχύτητας, Βαρκελώνη

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



Παράδειγμα έντονης οριζόντιας σήμανσης, Μελβούρνη

- **Αλλαγή υφής ή /και χρώματος στο σύνολο του οδοστρώματος.** Η αλλαγή της υφής του οδοστρώματος εφαρμόζεται συνήθως στο πλαίσιο παρεμβάσεων με στόχο την αισθητική αναβάθμιση στην οδό. Παράλληλα, με την χρήση κατάλληλων υλικών, επιτυγχάνεται η μείωση των ταχυτήτων των διερχόμενων οχημάτων, με άμεσα οφέλη στην οδική ασφάλεια. Σημαντικό είναι τα υλικά οδοστρωσίας να εξασφαλίζουν τις απαιτούμενες παραμέτρους αντιολισθηρότητας, ωστόσο να μην λειτουργούν επιβαρυντικά για τα ελαστικά των οχημάτων.



Αλλαγή υφής στο σύνολο του οδοστρώματος, Αμερική

- **«Μάτια Γάτας» - Ανακλαστήρες επί του οδοστρώματος.** Οι ανακλαστήρες μπορούν να σηματοδοτήσουν-οριοθετήσουν την κίνηση ενός μέσου μετακίνησης (π.χ. ποδήλατο, μηχανοκίνητη κυκλοφορία) σε μια οδό μεικτής κυκλοφορίας. Επίσης μπορούν να τοποθετηθούν στην γραμμική στάση των οχημάτων στις διαβάσεις και λειτουργούν ως οπτική προειδοποίηση που συνοδεύεται από κραδασμό.

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



Παραδείγματα ανακλαστήρων

- **Μεταβολές (θλάσεις) του άξονα της οδού.** Ο ευθύς άξονας σε μια οδό επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων. Το εξεταζόμενο μέτρο εφαρμόζει μια σειρά μόνιμων ή προσωρινών παρεμβάσεων προκειμένου να μεταβάλει ελαφρά τον άξονα της οδού με σκοπό τον περιορισμό της ταχύτητας κίνησης. Οι θλάσεις του άξονα μπορούν να πραγματοποιηθούν με προεκτάσεις του πεζοδρομίου, επέκταση ή εγκατάσταση φυτεύσεων και επιτρεπόμενη κάθετη στάθμευση. Τέτοιες λύσεις εφαρμόζονται με καλύτερα αποτέλεσμα σε μονοδρομημένες οδούς.



Παράδειγμα μεταβολών του άξονα της οδού (συνδυασμός με κιβόλιθους), Χαλάνδρι

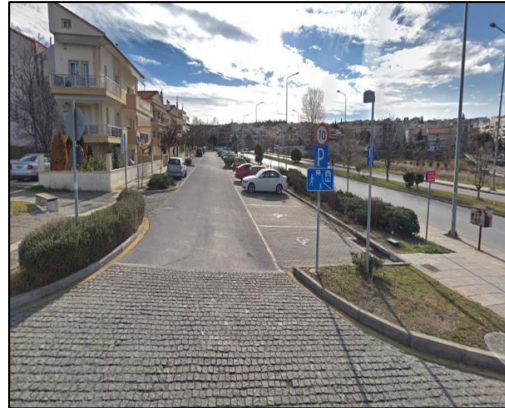
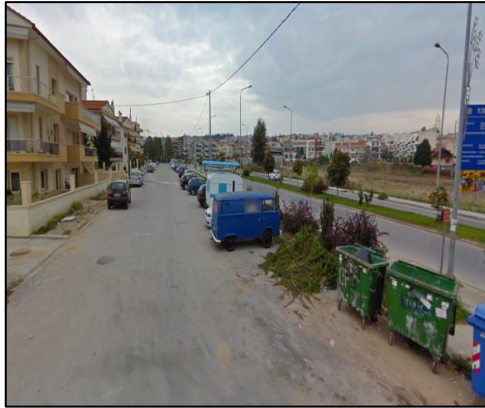


Παράδειγμα μεταβολών του άξονα της οδού, San Antonio. Η έντονη κλίση στην κατηφόρα (εάν δεν υπήρχαν τα πλευρικά εμπόδια που δημιουργούν τεθλασμένο άξονα οδού) θα οδηγούσαν στην ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων, κάτι που θα εγκυμονούσε κινδύνους στο χώρο της οδού

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

Ο συνδυασμός μέτρων περιορισμού της ταχύτητας και η αστική ανάπλαση που προσβλέπει σε αναβάθμιση της αισθητικής και τις «ζωτικότητα» μιας οδού, αποτελεί την ουσία μιας οδού ήπιας κυκλοφορίας. Τέτοιες παρεμβάσεις αναβαθμίζουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων και αποδίδουν στις οδούς λειτουργίες πέρα από την πρόσβαση στις κατοικίες.

Ο τρόπος υλοποίησης μιας οδού/περιοχής ήπιας κυκλοφορίας ποικίλει και μπορεί να περιλαμβάνει παρεμβάσεις χαμηλού κόστους, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη) ή και υψηλότερου όπως αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις στον κοινόχρηστο χώρο (επεκτάσεις πεζοδρομίων, αλλαγή υφής στις διαβάσεις ή και στο σύνολο του οδοστρώματος κ.ά.). Το είδος και το εύρος των παρεμβάσεων αυτών θα εξειδικευτούν από στοχευμένες μελέτες εφαρμογής που θα πρέπει να εκπονηθούν για τα οδικά τμήματα που εντάσσονται στις περιοχές ήπιας κυκλοφορίας.



Περιοχή ήπιας κυκλοφορίας στη Θεσσαλονίκη (συνδυασμός μέτρων). Πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά)

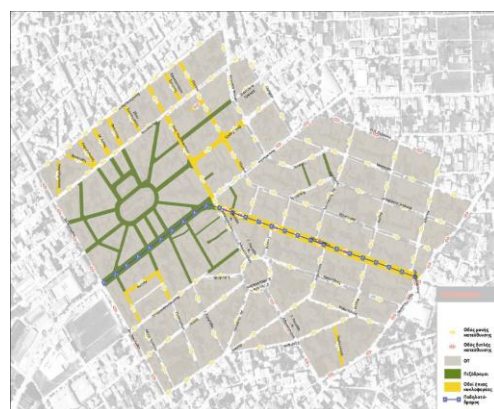
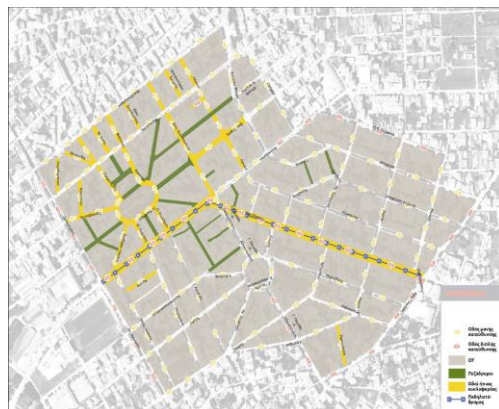
### Ζήτημα που εξυπηρετούνται

#### Ήπια κυκλοφορία:

Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και ο περιορισμός των ατυχημάτων, η αναβάθμιση της αισθητικής και η προσθήκη νέων λειτουργιών στην οδό (παιχνίδι, κοινωνικοποίηση, κ.ά.) αποτελούν ορισμένα από τα πλεονεκτήματα. Ταυτόχρονα γίνεται και πρόταση για ηπιοποίηση του κέντρου ώστε να προωθηθεί ο εμπορικός χαρακτήρας της πόλης.

### Πεδίο εφαρμογής

- 1) Προτείνεται η δημιουργία άξονα ήπιας κυκλοφορίας στην οδό 25<sup>ης</sup> Μαρτίου. Σημειώνονται πολλά ατυχήματα στον εν λόγω άξονα για αυτό και η αναδιαμόρφωσή του με χαμηλό όριο ταχύτητας (30 χλμ/ώρα) σε συνδυασμό με αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου, τον καθιστούν ασφαλέστερο για όλους τους χρήστες της οδού. Στην κυκλοφοριακή μελέτη παρατίθενται και ενδεικτικές διατομές.
- 2) Η δεύτερη περιοχή ήπιας κυκλοφορίας περιλαμβάνει την κεντρική περιοχή της Πτολεμαΐδας. Με βάση την κυκλοφοριακή μελέτη υπάρχουν δύο προτάσεις για την συγκεκριμένη περιοχή. Η ήπια προσέγγιση που περιλαμβάνει ηπιοποιήσεις οδών στο κέντρο, και η ριζοσπαστική προσέγγιση που περιλαμβάνει εκτεταμένες πεζοδρομήσεις. Ο Δήμος θα προβεί στην επιλογή μιας εκ των δύο λύσεων προς υλοποίηση.



Ήπιο σενάριο (αριστερά) – Ριζοσπαστικό σενάριο (δεξιά) (φωτογραφίες από την κυκλοφοριακή μελέτη)

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

<p>Για την εύρυθμη λειτουργία των πεζοδρομημένων οδών / οδικών τμημάτων αλλά και των αναπλασμένων οδικών τμημάτων προτείνεται η σύνταξη Κανονισμού Λειτουργίας Πεζοδρόμων – Αναπλασμένων Οδών, ο οποίος θα περιλαμβάνει τους όρους λειτουργίας (π.χ. θέσεις στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση, στάθμευση κατοίκων, ωράριο τροφοδοσίας επιχειρήσεων, κυκλοφορία ποδηλάτων κλπ). Με βάση τον Ανασχεδιασμό Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων (2019), τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας που αναφέρονται σε πεζοδρόμους ισχύουν με την τοποθέτηση οριζόντιας / κατακόρυφης σήμανσης ακόμα και αν οι πεζοδρόμοι δεν έχουν διαμορφωθεί πλήρως. Σε περίπτωση μελλοντικής τροποποίησης του Κανονισμού Λειτουργίας Πεζοδρόμων, χρειάζονται νέες διαδικασίες έγκρισης.</p>		
<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Υψηλή</b>	
<b>Απαιτούμενη Οριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Οριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
Μελέτες εφαρμογής & κυκλοφοριακή τεκμηρίωση		6 έως 12 μήνες
Υλοποίηση		Σταδιακή Υλοποίηση
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Εορδαίας Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας Ομάδες πολιτών	
Υλοποίησης:	Δήμος Εορδαίας Αποκεντρωμένη Διοίκηση	
Εποπτείας:	Δήμος Εορδαίας Αποκεντρωμένη Διοίκηση	
<b>Πιθανά Αποτελέσματα</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Προστασία των γειτονιών από υψηλούς φόρτους μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</li> <li>+ Αισθητική αναβάθμιση γειτονιών</li> <li>+ Λειτουργική αναβάθμιση γειτονιών</li> <li>+ Αστική αναζωογόνηση και αναβάθμιση της αξίας των παρακείμενων ακινήτων</li> <li>+ Βελτίωση οδικής ασφάλειας</li> <li>+ Ενίσχυση προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων</li> <li>+ Άνετη και ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών</li> <li>+ Περιορισμός των οχλήσεων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</li> <li>+ Προώθηση καθαρών μορφών μετακίνησης</li> <li>- Μείωση θέσεων στάθμευσης</li> <li>- Χαμηλός βαθμός εξοικείωσης πολιτών</li> </ul>		
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας</li> </ul>	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αρχιτεκτονική μελέτη &amp; κυκλοφοριακή τεκμηρίωση 30.000 € (ανάλογα την έκταση προς αναδιαμόρφωση)</li> <li>• Υλοποίηση οδού ήπιας κυκλοφορίας (χωματουργικά, σκυροδέματα, επιστρώσεις και λοιπές εργασίες) 86 – 128 € / m<sup>2</sup> ή 100.000 € / km</li> </ul>	
<b>Χρηματοδότηση</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ίδιοι Πόροι,</li> <li>- ΠΠΑ Δυτικής Μακεδονίας,</li> <li>- Εθνικοί πόροι (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή ειδικόί πόροι)</li> <li>- Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (ΠΔΠ &amp; NextGenerationEU)</li> </ul>	

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	<b>A3: Οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών</b>
Κατηγοριοποίηση	δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας ζ) καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	<b>ΕΣΒΑΑ 2018</b> 3.5.2. Αναβάθμιση αστικού οδικού δικτύου περιοχής παρέμβασης  <b>Επιχειρησιακό πρόγραμμα 2016 - 2019</b> 1.3.2 Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Δημιουργία υποδομών που προωθούν την βιώσιμη αστική κινητικότητα, 1.3.5 Δημιουργία κατάλληλων υποδομών και συστημάτων για τη διαχείριση αποφάσεων κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών ρυθμίσεων 2.1.3 Προστασία ατόμων με ειδικές δεξιότητες (αναπηρία)
Σύνδεση με προτεραιότητες	3. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας 7. Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	<u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας</u> <b>Στρατηγικός άξονας Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης</b> - Γ.2) Ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης στάθμευσης - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας - Γ.4) Διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών
Χαρακτήρας	Έργο: Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία: X
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<p>Οι εμπορευματικές μεταφορές είναι ενδεχομένως μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες που λαμβάνει χώρα σε μία πόλη, αντικατοπτρίζοντας ένα αξιοσημείωτο ποσοστό των αστικών μετακινήσεων. Μπορεί το ΣΒΑΚ να απευθύνεται κατά κύριο λόγο σε επιβατικές μεταφορές και χρήση του δημόσιου χώρου από πολίτες, ωστόσο δεν παραμερίζει τη σπουδαιότητα των εμπορευματικών μεταφορών και την αναγκαιότητα για ένα ολοκληρωμένο και βιώσιμο σύστημα τροφοδοσίας αλλά και την ενίσχυση των επιχειρήσεων που εμπλέκονται σε δραστηριότητες διανομής προϊόντων. Επομένως, η εν λόγω κατηγορία συνιστά ένα βασικό άξονα του ΣΒΑΚ και εναρμονίζεται με τα υπόλοιπα μέτρα.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Επανακαθορισμός αποκλειστικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης</b> Σε συνδυασμό με το γεγονός ότι θα εφαρμοστούν μέτρα που θα επηρεάσουν την υφιστάμενη υποδομή, όπως προεκτάσεις πεζοδρομίων, επέκταση πεζοδρομημένων περιοχών, αναβάθμιση και ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων, και αναπλάσεις περιοχών, θα πρέπει να γίνει επανακαθορισμός των θέσεων φορτοεκφόρτωσης. Θα πρέπει να αναπτυχθούν θέσεις φορτοεκφόρτωσης στις περιοχές με εμπορικό ενδιαφέρον όπου το έχουν ανάγκη οι επιχειρήσεις. Η πρόβλεψη για τον καθορισμό συγκεκριμένων θέσεων στάθμευσης για τα οχήματα φορτοεκφορτώσεων δημιουργείται προκειμένου τα οχήματα εμπορευματικών μεταφορών να μην είναι αναγκασμένα να σταθμεύουν παράνομα παρακλύοντας την κυκλοφορία, αλλά να μπορούν να σταθμεύουν πλησίον των εμπορικών καταστημάτων. Οι συγκεκριμένες θέσεις θα προορίζονται αποκλειστικά για τέτοιου είδους οχήματα μόνο κατά τη διάρκεια του ωραρίου. Τις υπόλοιπες ώρες, στις θέσεις θα μπορούν να σταθμεύουν συμβατικά οχήματα. Οι θέσεις αυτές θα μπορούν να είναι συμβεβλημένες και με σύστημα τηλεματικής ώστε ο οδηγός να γνωρίζει ποια θέση είναι ελεύθερη. Με βάση την κυκλοφοριακή μελέτη, προτείνονται 5 νέες θέσεις φορτοεκφόρτωσης. Το μέτρο αυτό συνδέεται και με το μέτρο Δ2 (Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης).</li> <li>• <b>Αυστηρή τήρηση ωραρίου και διάρκειας φορτοεκφόρτωσης</b> Στο πλαίσιο της βελτιστοποίησης της αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας, είναι σκόπιμη η θέσπιση συγκεκριμένου ωραρίου που θα πραγματοποιούνται οι φορτοεκφορτώσεις και το οποίο θα πρέπει να τηρείται από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, δηλαδή τους καταστημάτάρχες και τους μεταφορείς. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η κυκλοφορία οχημάτων φορτοεκφόρτωσης, τα οποία είναι συνήθως και πιο ογκώδη και μπορεί να δημιουργούν προβλήματα στην κυκλοφορία και στάθμευση, τις ώρες αιχμής όπου ένας μεγάλος αριθμός κατοίκων μετακινούνται με σκοπό την εργασία, την εκπαίδευση ή και τις αγορές. Η επιβολή της τήρησης ωραρίου και της διάρκειας φορτοεκφόρτωσης αναφέρεται σε ενέργειες του Δήμου και της Αστυνομίας. Η αστυνόμευση μπορεί να γίνει με τη χρήση νέων τεχνολογιών (κάμερες, βάσεις δεδομένων). Στην κυκλοφοριακή μελέτη υπάρχουν οι προτάσεις για το ωράριο φορτοεκφορτώσεων. Πιο συγκεκριμένα, τις καθημερινές προτείνεται ωράριο 06.00-18.00, το Σάββατο: 06.00-15.00, την Κυριακή/αργίες: ελεύθερη</li> </ul>	

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

στάθμευση και τις υπόλοιπες ώρες οι θέσεις Φ/Κ μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να καλύψουν τις ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων και των επισκεπτών της περιοχής



Διάρκεια φορτοεκφόρτωσης (αριστερά). Ωράριο φορτοεκφόρτωσης (δεξιά)

- **Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις**

Η απόδοση οικονομικών κινήτρων σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις (π.χ. μεταφορά με ποδήλατο), μπορεί να αυξήσει σημαντικά τη χρήση βιώσιμων μέσων μετακίνησης. Ένα επιπλέον κίνητρο θα μπορούσε να είναι η μείωση των δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος (π.χ. υιοθέτηση ηλεκτρικών οχημάτων) που θα συμβάλει στη διατήρηση των επιχειρήσεων αυτών. Με την υλοποίηση του συγκεκριμένου μέτρου θα ωφεληθούν, όχι μόνο οι επιχειρήσεις, αλλά και το περιβάλλον. Τέλος, τα κίνητρα μπορούν να αφορούν και σε ελεύθερη διανομή πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

- **Απαγόρευση της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων (άνω των 3,5t) σε συγκεκριμένη περιοχή της Πτολεμαΐδας**

Αποτελεί ιδιαίτερης σημασίας μέτρο καθώς θα αποφορτίσει την περιοχή από διαμπερείς ροές βαρέων οχημάτων, θα αυξήσει την οδική ασφάλεια αλλά και θα βελτιώσει την αισθητική του κέντρου της πόλης. Επιπλέον, θα αναβαθμίσει τις περιβαλλοντικές συνθήκες και θα μειώσει τις εκπομπές ρύπων αλλά και τον θόρυβο. Στόχος είναι η μεταφορά των αγαθών στην κεντρική περιοχή να γίνεται μέσω βαν και μικρότερων οχημάτων.

### Ζητήματα που εξυπηρετούνται


Η πρωτογενής έρευνα ανέδειξε προβλήματα που σχετίζονται με φορτοεκφορτώσεις, ελλείψεις σε σημεία στάθμευσης αποκλειστικά για τροφοδοσία και παράνομη στάθμευση από κατοίκους οι οποίοι παρκάρουν στις θέσεις φορτοεκφόρτωσης με αποτέλεσμα οι φορτοεκφορτώσεις να πραγματοποιούνται με διπλοπαρκάρισμα ακριβώς μπροστά από τις εισόδους των επιχειρήσεων. Τα παραπάνω δημιουργούν θέματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και μείωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην πόλη. Η θέσπιση κανονισμού φορτοεκφορτώσεων έχει ως σκοπό να εξαλείψει τα παραπάνω προβλήματα.

### Πεδίο εφαρμογής

Το εξεταζόμενο μέτρο αφορά ένα τμήμα της Πτολεμαΐδας, το οποίο απεικονίζεται παρακάτω.



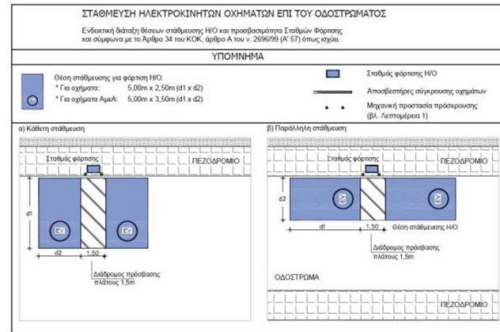
## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

	 <p style="text-align: center; font-size: small;">--- Δακτύλιος απαγόρευσης κυκλοφορίας οχημάτων άνω των 3,5t</p>																																																						
	<p style="font-size: small;">Δακτύλιος απαγόρευσης της κυκλοφορίας οχημάτων άνω των 3,5 τόνων</p>																																																						
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"><b>Προτεραιότητα</b></td> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Υψηλή</b></td> </tr> <tr> <td rowspan="7" style="text-align: center; vertical-align: middle;"><b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b></td> <td>A) Μελέτη σκοπιμότητας</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Άλλη δράση Ωριμότητας:</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>Βήματα Υλοποίησης</b></td> <td style="text-align: center;"><b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Ανάπτυξη/Αναθεώρηση κανονισμού και θέσεων εμπορευματικών μεταφορών Παροχή οικονομικών κινήτρων και μείωση δημοτικών τελών σε εταιρείες φιλικές στο περιβάλλον</td> <td style="text-align: center;">6 έως 9 μήνες 2 χρόνια</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Προμήθεια και Εγκατάσταση Διατάξεων έξυπνης στάθμευσης σε οχήματα διανομής</td> <td style="text-align: center;">2 χρόνια</td> </tr> <tr> <td colspan="3"><b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b></td> </tr> <tr> <td>Σχεδιασμού:</td> <td colspan="2">Δήμος Εορδαίας Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς</td> </tr> <tr> <td>Υλοποίησης:</td> <td colspan="2">Δήμος Εορδαίας Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς</td> </tr> <tr> <td>Εποπτείας:</td> <td colspan="2">Δήμος Εορδαίας</td> </tr> <tr> <td colspan="3"><b>Πιθανά Αποτελέσματα</b></td> </tr> <tr> <td colspan="3"> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Αποδοτικότητα στις εμπορευματικές μεταφορές</li> <li>+ Ρύθμιση της τροφοδοσίας των καταστημάτων</li> <li>+ Περιορισμός παράνομης στάθμευσης</li> <li>+ Διαμόρφωση ελκυστικότερων συνθηκών αστικού περιβάλλοντος και μεγαλύτερης οδικής ασφάλειας</li> <li>+ Ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και των επιχειρήσεων που σέβονται το περιβάλλον</li> <li>- Δυσκολία αστυνόμευσης σε περίπτωση μειωμένου προσωπικού</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td><b>Δείκτες Παρακολούθησης</b></td> <td colspan="2"> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ποσοστό βαρέων οχημάτων (&gt;3.5t) στην σύνθεση της κυκλοφορίας</li> <li>• Αριθμός ειδικών θέσεων ανά πλευρά οικοδομικού τετραγώνου (σε εμπορευματική περιοχή)</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td><b>Προεκτίμηση δαπάνης</b></td> <td colspan="2"> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δεν υπάρχει σχετικό κόστος που να αφορά την τήρηση ωραρίου ή τις ειδικές θέσεις φορτοεκφόρτωσης.</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td><b>Χρηματοδότηση</b></td> <td colspan="2"> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ίδιοι Πόροι,</li> <li>- ΠΠΑ Δυτικής Μακεδονίας,</li> <li>- Σύμπραξη Δημοσίου &amp; Ιδιωτικού Τομέα</li> <li>- Ευρωπαϊκά Προγράμματα</li> </ul> </td> </tr> </table>	<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Υψηλή</b>		<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X	Άλλη δράση Ωριμότητας:		<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	Ανάπτυξη/Αναθεώρηση κανονισμού και θέσεων εμπορευματικών μεταφορών Παροχή οικονομικών κινήτρων και μείωση δημοτικών τελών σε εταιρείες φιλικές στο περιβάλλον		6 έως 9 μήνες 2 χρόνια	Προμήθεια και Εγκατάσταση Διατάξεων έξυπνης στάθμευσης σε οχήματα διανομής		2 χρόνια	<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>			Σχεδιασμού:	Δήμος Εορδαίας Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς		Υλοποίησης:	Δήμος Εορδαίας Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς		Εποπτείας:	Δήμος Εορδαίας		<b>Πιθανά Αποτελέσματα</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Αποδοτικότητα στις εμπορευματικές μεταφορές</li> <li>+ Ρύθμιση της τροφοδοσίας των καταστημάτων</li> <li>+ Περιορισμός παράνομης στάθμευσης</li> <li>+ Διαμόρφωση ελκυστικότερων συνθηκών αστικού περιβάλλοντος και μεγαλύτερης οδικής ασφάλειας</li> <li>+ Ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και των επιχειρήσεων που σέβονται το περιβάλλον</li> <li>- Δυσκολία αστυνόμευσης σε περίπτωση μειωμένου προσωπικού</li> </ul>			<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ποσοστό βαρέων οχημάτων (&gt;3.5t) στην σύνθεση της κυκλοφορίας</li> <li>• Αριθμός ειδικών θέσεων ανά πλευρά οικοδομικού τετραγώνου (σε εμπορευματική περιοχή)</li> </ul>		<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Δεν υπάρχει σχετικό κόστος που να αφορά την τήρηση ωραρίου ή τις ειδικές θέσεις φορτοεκφόρτωσης.</li> </ul>		<b>Χρηματοδότηση</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ίδιοι Πόροι,</li> <li>- ΠΠΑ Δυτικής Μακεδονίας,</li> <li>- Σύμπραξη Δημοσίου &amp; Ιδιωτικού Τομέα</li> <li>- Ευρωπαϊκά Προγράμματα</li> </ul>	
	<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Υψηλή</b>																																																					
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας																																																					
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X																																																				
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X																																																				
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X																																																				
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X																																																				
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X																																																				
		Άλλη δράση Ωριμότητας:																																																					
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>																																																				
Ανάπτυξη/Αναθεώρηση κανονισμού και θέσεων εμπορευματικών μεταφορών Παροχή οικονομικών κινήτρων και μείωση δημοτικών τελών σε εταιρείες φιλικές στο περιβάλλον		6 έως 9 μήνες 2 χρόνια																																																					
Προμήθεια και Εγκατάσταση Διατάξεων έξυπνης στάθμευσης σε οχήματα διανομής		2 χρόνια																																																					
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>																																																							
Σχεδιασμού:	Δήμος Εορδαίας Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς																																																						
Υλοποίησης:	Δήμος Εορδαίας Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς																																																						
Εποπτείας:	Δήμος Εορδαίας																																																						
<b>Πιθανά Αποτελέσματα</b>																																																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Αποδοτικότητα στις εμπορευματικές μεταφορές</li> <li>+ Ρύθμιση της τροφοδοσίας των καταστημάτων</li> <li>+ Περιορισμός παράνομης στάθμευσης</li> <li>+ Διαμόρφωση ελκυστικότερων συνθηκών αστικού περιβάλλοντος και μεγαλύτερης οδικής ασφάλειας</li> <li>+ Ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και των επιχειρήσεων που σέβονται το περιβάλλον</li> <li>- Δυσκολία αστυνόμευσης σε περίπτωση μειωμένου προσωπικού</li> </ul>																																																							
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ποσοστό βαρέων οχημάτων (&gt;3.5t) στην σύνθεση της κυκλοφορίας</li> <li>• Αριθμός ειδικών θέσεων ανά πλευρά οικοδομικού τετραγώνου (σε εμπορευματική περιοχή)</li> </ul>																																																						
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Δεν υπάρχει σχετικό κόστος που να αφορά την τήρηση ωραρίου ή τις ειδικές θέσεις φορτοεκφόρτωσης.</li> </ul>																																																						
<b>Χρηματοδότηση</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ίδιοι Πόροι,</li> <li>- ΠΠΑ Δυτικής Μακεδονίας,</li> <li>- Σύμπραξη Δημοσίου &amp; Ιδιωτικού Τομέα</li> <li>- Ευρωπαϊκά Προγράμματα</li> </ul>																																																						

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	<b>A4: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης</b>
Κατηγοριοποίηση	στ) προώθηση της ηλεκτροκίνησης θ) αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	<b>ΣΔΑΕΚ</b> 2.3.1.3. Εκπαίδευση Οδηγών Δημοτικού Στόλου (Eco-driving) 2.3.1.4. Αύξηση Χρήσης Βιοκαυσίμων 2.3.2.2 Δράσεις Ενημέρωσης για Νέες Τεχνολογίες Οχημάτων 2.3.2.3 Προώθηση Αρχών Οικολογικής Οδήγησης (eco - driving)  <b>Επιχειρησιακό πρόγραμμα 2016 - 2019</b> 1.3.2 Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Δημιουργία υποδομών που προωθούν την βιώσιμη αστική κινητικότητα
Σύνδεση με προτεραιότητες	4. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας 6. Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	<b>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας</b> <b>Άξονας στρατηγικής Β: Αναβάθμιση των δημόσιων μεταφορών στο σύνολο του Δήμου</b> - Β.2) Αναβάθμιση των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας <b>Άξονα στρατηγικής Δ: Προώθηση καινοτόμων πρακτικών και νέων τεχνολογιών</b> - Δ.1) Προώθηση ηλεκτροκίνησης
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία: X
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<p>Κατά τις τελευταίες δεκαετίες πραγματοποιείται σημαντική προσπάθεια σε παγκόσμιο επίπεδο για την μετάβαση σε μια οικονομία που βασίζεται στην κατανάλωση λιγότερων ορυκτών πόρων. Ο τομέας των μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο αντιπροσωπεύει περίπου το ένα τρίτο της τελικής κατανάλωσης ενέργειας και το ένα πέμπτο των εκπομπών του θερμοκηπίου. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι αστικές μεταφορές είναι ο μοναδικός τομέας όπου οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου αυξάνονται. Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρωτοπορώντας σε παγκόσμιο επίπεδο επιχειρεί βάζοντας συγκεκριμένους στόχους να μειώσει τις εκπομπές αυτές (GHG) κατά 40% μέχρι το 2030. Σαφής στόχευση της ΕΕ που βρίσκει εφαρμογή και σε πλήθος πόλεων διεθνώς, είναι η σταδιακή εξάλειψη των οχημάτων που κινούνται με συμβατικά καύσιμα, η απομάκρυνση από το μοντέλο του αυτοκίνητο-κεντρικού σχεδιασμού των πόλεων, η μετάβαση προς τις βιώσιμες μεταφορές και το μοντέλο της βιώσιμης κινητικότητας. Η μετάβαση αυτή θα φέρει πλήθος περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών ωφελειών και απαιτεί την ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών και την εφαρμογή ολοκληρωμένων στρατηγικών με εξειδικευμένα μέτρα και πολιτικές.</p> <p><b>• Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)</b></p> <p>Με τον νόμο 4710/2020, ο οποίος είναι μια βασική προσθήκη στο θεσμικό πλαίσιο της ηλεκτροκίνησης και σηματοδοτεί μια εθνική προσπάθεια για την εντατικότερη προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, ορίζεται ως υποχρέωση για τους Δήμους της Ελλάδας η εκπόνησης Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων. Στόχος των συγκεκριμένων σχεδίων είναι η ορθολογική και αποτελεσματική χωροθέτηση των δημόσιων υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στην περιοχή του Δήμου, με στόχο την διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την απόκτηση και λειτουργία ενός Ηλεκτροκίνητου Οχήματος από τους πολίτες. Το σχέδιο μεριμνά για υποδομές φόρτισης Ι.Χ. οχημάτων, καθώς και ειδικών κατηγοριών οχημάτων όπως, ΤΑΞΙ, οχήματα φορτοεκφόρτωσης, τουριστικά λεωφορεία και οχήματα αστικής συγκοινωνίας. Εξετάζονται θέσεις φόρτισης σε περιοχές εμπορίου και απασχόλησης, ωστόσο επιδιώκεται και η κατάλληλη χωρική κάλυψη στις περιοχές κατοικίας. Το ΣΦΗΟ θα εξειδικεύσει το είδος κάθε υποδομής φόρτισης (απλός φορτιστής / ταχυφορτιστής) και θα εκτιμήσει την χρέωση για τον χρήστη.</p>	

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



Θέσεις στάθμευσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (αριστερά), Ενδεικτική χωροθέτηση (δεξιά)

### • Στόλος λεωφορείων από ηλεκτροκίνητα οχήματα

Ο Δήμος Εορδαίας μπορεί να δείξει τον δρόμο στους δημότες ως καλό παράδειγμα χρήσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Η χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων είναι μια δράση η οποία χρειάζεται τα εξής βήματα:

- Αξιολόγηση του υφιστάμενου στόλου των οχημάτων (πλήθος οχημάτων, είδος κινητήρα, διανυόμενα χιλιόμετρα ανά όχημα)
- Καθορισμός του πλήθους και των χαρακτηριστικών – προδιαγραφών των οχημάτων που θα αποκτηθούν
- Έρευνα αγοράς και προμήθειας των οχημάτων και του σχετικού εξοπλισμού φόρτισης ή εφοδιασμού του καυσίμου που θα επιλεγεί
- Χωροθέτηση και διαμόρφωση των θέσεων φόρτισης ή εφοδιασμού
- Συντήρηση των οχημάτων και του εξοπλισμού

### • Επιβράβευση με μείωση δημοτικών τελών για κάθε όχημα χαμηλών ρύπων σε ένα νοικοκυριό

Ο Δήμος Εορδαίας, μπορεί να προωθήσει την μετάβαση των πολιτών σε «καθαρότερα» οχήματα, δίνοντας τους κίνητρα μέσω επιβραβεύσεων. Μία συμβολική μείωση των δημοτικών τελών μπορεί να λειτουργήσει σαν κίνητρο προς τους πολίτες οι οποίοι θα έχουν επιπλέον οικονομικό όφελος από αυτήν την μετάβαση. Το συγκεκριμένο μέτρο, μπορεί να εφαρμοστεί σε συνδυασμό με ημερίδες για την ευαισθητοποίηση των πολιτών σχετικά με τα «καθαρότερα» οχήματα.

#### Ζήτημα που εξυπηρετούνται

Το διεθνές περιβάλλον στον τομέα της ενέργειας παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις και υψηλή αβεβαιότητα. Παράλληλα, οι επιπτώσεις από την κλιματική αλλαγή γίνονται πιο έντονες, με έντονα καιρικά φαινόμενα και «ημιμόνιμες» ειδικές κλιματολογικές συνθήκες κατά τόπους. Σύμφωνα με τα παραπάνω, η διεθνής και ευρωπαϊκή πολιτική αναμένεται να γίνει πιο αυστηρή ως προς την χρήση ορυκτών καυσίμων, στοιχείο το οποίο θα έχει άμεσους περιορισμούς στην λειτουργία των οχημάτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης. Ο Δήμος θα πρέπει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να προσαρμοστεί σταδιακά στις παραπάνω αλλαγές και να συμβάλει στην ομαλή εξέλιξη της εθνικής προσπάθειας για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης.

#### Πεδίο εφαρμογής

Οι παρεμβάσεις αφορούν το σύνολο της πόλης αλλά και του Δήμου Εορδαίας

#### Προτεραιότητα

**Υψηλή**

<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	Α) Μελέτη σκοπιμότητας	
	Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
Άλλη δράση Ωριμότητας:		

#### Βήματα Υλοποίησης

Εκτιμώμενη Διάρκεια

Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων για τον Δήμο	3 έως 6 μήνες
Τοποθέτηση σταθμών φόρτισης	3 χρόνια
Εκπόνηση νέου σχεδίου φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	5 χρόνια μετά την πρώτη μελέτη

**ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ**

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

Στόλος με ηλεκτροκίνητα οχήματα		Προοδευτική εφαρμογή
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Εορδαίας, Σύμπραξη Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα	
Υλοποίησης:	Δήμος Εορδαίας, Σύμπραξη Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα, Αστικό ΚΤΕΛ Εορδαίας	
Εποπτείας:	Δήμος Εορδαίας	
<b>Πιθανά Αποτελέσματα</b>		
<p>+ Προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων και των «καθαρών» οχημάτων                      + Μείωση αερίων ρύπων λόγω λιγότερων εκπομπών οχημάτων                      + Μείωση ηχορύπανσης                      + Βελτίωση ποιότητας ζωής των πολιτών λόγω των παραπάνω                      - Εγκατάσταση υποδομής φόρτισης στα σημεία στάσης των οχημάτων (δέσμευση δημόσιου χώρου)</p>		
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ετήσια κατανάλωση καυσίμων από τον δημοτικό στόλο οχημάτων</li> <li>• Ποσοστό στόλου οχημάτων αστικών συγκοινωνιών που τροφοδοτούνται με ανανεώσιμες / εναλλακτικές πηγές ενέργειας</li> <li>• Πλήθος δημοτικών σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων / 1000 κατοίκους</li> </ul>	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων: 20.000 - 30.000 €</li> <li>• Σταθμός απλής φόρτισης (AC): 8.000 έως 15.000 €</li> <li>• Σταθμός ταχυφόρτισης (DC): 50.000 έως 150.000 €</li> <li>• Προμήθεια οχημάτων / εγκαταστάσεων                          30.000 – 50.000 € Ηλεκτρικό Ι.Χ.                          250.000-300.000 € Ηλεκτρικό λεωφορείο (22 θέσεων)</li> </ul>	
<b>Χρηματοδότηση</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ίδιοι Πόροι,</li> <li>- ΠΠΑ Δυτικής Μακεδονίας,</li> <li>- Εθνικοί πόροι (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή ειδικοί πόροι)</li> <li>- Σύμπραξη Δημοσίου &amp; Ιδιωτικού Τομέα</li> <li>- Ευρωπαϊκά Προγράμματα (ΠΔΠ &amp; NextGenerationEU)</li> </ul>	

**ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ**

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	
Τίτλος	<b>B1: Υποδομές για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση πεζών</b>
Κατηγοριοποίηση	β) προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης γ) εξασφάλιση της προσβασιμότητας δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας ε) μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	<b>ΕΣΣΒΑΑ 2018</b> 2.2.3 Υποδομές προσβασιμότητας ΑμεΑ 3.2.1. Αναπλάσεις πλατειών – οδών – ανοιχτών χώρων  <b>Επιχειρησιακό πρόγραμμα 2016 - 2019</b> 1.3.2 Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Δημιουργία υποδομών που προωθούν την βιώσιμη αστική κινητικότητα 2.1.3 Προστασία ατόμων με ειδικές δεξιότητες (αναπηρία)
Σύνδεση με προτεραιότητες	1. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης 3. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας <b>Άξονας στρατηγικής Α: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης</b> - Α.1) Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου - Α.2) Βελτίωση της προσβασιμότητας – εξασφάλιση ελκυστικών διαδρομών πεζών - Α.3) Προσαρμογή της υποδομής για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ομάδων μετακινούμενων <b>Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης</b> - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Χαρακτήρας	Έργο: X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:
	Υπηρεσία / Διαδικασία:
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<p>• <b>Δίκτυα βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών &amp; ΑμεΑ</b></p> <p>Τα δίκτυα βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν με αξιοσημείωτο τρόπο στην ανάδειξη κέντρων, γειτονιών και πόλων έλξης από τις οποίες διέρχονται. Οι εν λόγω διαδρομές δεν χαρακτηρίζονται από ενιαία διαμόρφωση, αντιθέτως το εκάστοτε τμήμα έχει τα χαρακτηριστικά τα οποία κρίνονται καταλληλότερα και προσαρμόζονται στα χαρακτηριστικά του τοπικού οδικού δικτύου. Οι συνθέστερες παρεμβάσεις για την διαμόρφωση τέτοιων διαδρομών είναι η ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, η μείωση ορίων ταχύτητας (κατά κύριο λόγο 30χλμ/ώρα) η διαπλάτυνση πεζοδρομίων η απομάκρυνση ορισμένων θέσεων στάθμευσης, η οριοθέτηση και εγκλιβωτισμός των νόμιμων θέσεων, η ενίσχυση φύτευσης, η ειδική μέριμνα για υποδομή ποδηλάτου, η συνύπαρξη με πεζούς ή άλλα οχήματα και η εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού.</p> <p>Με άλλα λόγια, τα δίκτυα βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών αποτελούν διαδρομές σε ένα αστικό οδικό δίκτυο κατά μήκος των οποίων διαμορφώνονται και επικρατούν <b>συνθήκες</b> κατάλληλες για την προώθηση της μετακίνησης πεζή. Στόχος είναι να εξασφαλιστούν / διαμορφωθούν οι υποδομές άνεσης και ασφάλειας κατά μήκος των διαδρομών ώστε να αναβαθμιστεί η ποιότητα μετακίνησης των πεζών. Οι συγκεκριμένες συνθήκες αφορούν τα παρακάτω:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Διατάξεις ασφαλούς διάσχισης για πεζούς και ποδηλάτα</li> <li>• Βελτίωση - Δημιουργία υποδομών ΑμεΑ             <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών στα πεζοδρόμια                 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ο οδηγός τυφλών:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ να έχει χρωματική αντίθεση με το υπόλοιπο πεζοδρόμιο</li> <li>▪ να μην διακόπτεται από μόνιμα ή προσωρινά εμπόδια</li> <li>▪ να μην εκθέτει τους τυφλούς σε κινδύνους (υψομετρικά εμπόδια, φρεάτια κ.ά)</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

<ul style="list-style-type: none"><li>• Οι ράμπες πεζών:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ να ακολουθούν τις ποιοτικές προδιαγραφές για ασφάλεια και άνεση</li><li>▪ να τοποθετούνται στο κέντρο της διάβασης πεζών</li><li>▪ να υπάρχει αντίστοιχη ράμπα στην αντίθετη όχθη της οδού</li></ul></li><li>○ Η αποτροπή παράνομης καταπάτησης οδηγών τυφλών και ραμπών πεζών από άλλες δραστηριότητες (παρόδια καταστήματα, παράνομη στάθμευση κ.ά.)</li><li>○ Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί αλλά και στα παρακείμενα πεζοδρόμια</li><li>• Έργα διαπλάτυνσης πεζοδρομίων. Κατασκευή νέων πεζοδρομίων ή επισκευή και αντικατάσταση των φθαρμένων με βέλτιστο πλάτος εκατέρωθεν τα 2,05 -2,50μ. και όπου δεν μπορεί να εφαρμοστεί να υπάρχει ελάχιστο πλάτος το 1,50μ και στις δύο πλευρές. Στην περίπτωση που ούτε το ελάχιστο όριο δεν μπορεί να τηρηθεί, να υπάρχει τουλάχιστον πλάτος 1,50μ από τη μία πλευρά της οδού. Στην έσχατη περίπτωση δημιουργείται οδός μικτής κυκλοφορίας, όπου όλοι οι χρήστες της οδού κινούνται σε ενιαίο επίπεδο.</li><li>• Αποτελεσματικό και ολοκληρωμένο σύστημα πληροφοριακών πινακίδων για πεζούς και ποδηλάτες.</li><li>• Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού (φωτισμός, παγκάκια, πράσινο κ.ά.)</li><li>• Εγκιβωτισμός των νόμιμων θέσεων στάθμευσης και δημιουργία Parklets</li></ul> <p>Η επιλογή του δικτύου βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών βασίζεται στη σχεδιαστική αρχή σύνδεσης των σημαντικών χρήσεων γης και των σημείων ενδιαφέροντος, όπως είναι οι εμπορικές οδοί, τα σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις και οι δημόσιες υπηρεσίες με βελτιωμένες υποδομές ήπιας κινητικότητας που θα είναι προσβάσιμες για όλους.</p> <p>Ο τρόπος υλοποίησης των παρεμβάσεων στις οδούς που προτείνονται για την ανάπτυξη των εν λόγω διαδρομών θα αποτελέσει αντικείμενο μελέτης εφαρμογής που θα εκπονηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο για τις συγκεκριμένες οδούς και θα λαμβάνει υπόψη και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Αναβάθμιση κόμβων &amp; διαβάσεων – Διατάξεις διάσχισης της οδού</b></li></ul> <p>Πέρα από την αλλαγή της διάταξης ενός κόμβου και τη βελτίωση των γεωμετρικών του χαρακτηριστικών που οδηγούν στη βελτίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας και τη βελτίωση της εξυπηρέτησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, <b>θα πρέπει να υπάρχουν και σχετικές παρεμβάσεις στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας της αναβάθμισης της εξυπηρέτησης των πεζών και των ευάλωτων χρηστών.</b> <u>Ιδιαίτερη μέριμνα για τέτοιου είδους μέτρα θα πρέπει να λαμβάνεται στους κόμβους εντός του αστικού ιστού και πλησίον σημείων ενδιαφέροντος και σχολικών συγκροτημάτων.</u></p> <p>Ενώ η υποδομή για την κίνηση των πεζών μπορεί να είναι επαρκής, συχνά δημιουργούνται ζητήματα ασφάλειας κατά την διάσχισή της οδού και την γενικότερη διεπαφή των πεζών &amp; ποδηλατιστών με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία.</p> <p>Οι διαβάσεις αποτελούν ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές για την ασφαλή εξυπηρέτηση του πεζού. Μάλιστα, είναι καίριας σημασίας για την επίτευξη όλων των στόχων του ΣΒΑΚ με την προϋπόθεση ωστόσο να συντηρείται συστηματικά. Η εφαρμογή του μέτρου είναι οικονομικά προσιτή (με δεδομένο ότι πρόκειται για σχετικά χαμηλού κόστους παρεμβάσεις), ενώ υλοποίηση μπορεί να γίνει σε σύντομο χρόνο από ίδιους πόρους του τεχνικού προγράμματος του Δήμου.</p> <p>Το παρόν μέτρο εξετάζει επιπροσθέτως και τη μελέτη των διαβάσεων των πεζών κρίσιμους άξονες. Η θέση και η συχνότητα των διαθέσιμων σημείων διάσχισής της οδού σε έναν κεντρικό άξονα συμβάλουν σημαντικά στην ασφαλή και άνετη κίνηση των πεζών, ενώ επηρεάζουν άμεσα την ροή της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Στόχος είναι η αρμονική λειτουργία της οδού και η ασφάλεια για όλους τους χρήστες της οδού.</p> <p>Οι διατάξεις διάσχισής της οδού οφείλουν κατά περίπτωση να διαθέτουν τα εξής χαρακτηριστικά:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Επαρκές πλάτος (Ελάχιστο 2,5μ)</li><li>- Επιπλέον πλάτος αντίστοιχο με το πλήθος κατευθύνσεων κίνησης όταν διέρχονται υποδομές ποδηλάτων από το σημείων (Θέσεις σύνδεσης ποδηλατικών δικτύων)</li><li>- Άμεση «κάθετη» διάσχισή της οδού – διασφάλιση του μικρότερου χρόνου παραμονής του πεζού στο οδόστρωμα</li><li>- Οριζόντια σήμανση και εμφανή χρωματισμό στις λωρίδες διάσχισής για πεζούς και ποδηλάτες</li><li>- Γραμμές στάσης οχημάτων</li><li>- Κατακόρυφη σήμανση</li><li>- Αρχή και πέρασ που οδηγεί στο κέντρο ράμπας πεζών,</li><li>- Ηχητική σήμανση κ.ά. στοιχεία προσβασιμότητας ευάλωτων χρηστών</li><li>- Επαρκή ορατότητα στις κινήσεις της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</li><li>- Κατάλληλο φωτισμό στην οδό και τα πεζοδρόμια</li><li>- Ορθολογική χωροθέτηση διαβάσεων βάσει του ρόλου της οδού και των φόρτων πεζών (Διαβάσεις ανά 100m για μέγιστη προσβασιμότητα σε περιοχές με μεγάλους φόρτους πεζών)</li></ul>
---

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

- Διαβάσεις σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου.

Τα χαρακτηριστικά των τυπικών διαβάσεων πεζών καθορίζονται από την Εθνική Νομοθεσία. Οι τυπικές διαβάσεις συνδέουν με οριζόντια σήμανση τα κράσπεδα στα άκρα της οδού και οδηγούν στο κέντρο της ράμπας πεζών. Τυπικές διαβάσεις προτείνεται να χρησιμοποιηθούν σε οδούς με χαμηλούς φόρτους πεζών και χαμηλές ταχύτητες κίνησης οχημάτων. Τέτοιου είδους περιπτώσεις είναι κατά κανόνα τοπικές οδοί, οι οποίες δεν εντάσσονται σε κάποια ζώνη ήπιας κυκλοφορίας. Οι τυπικές διαβάσεις χρησιμοποιούνται επίσης σε οδούς υψηλότερης σημασίας, όπου δεν επιτρέπεται η στάθμευση και ο διερχόμενος φόρτος οχημάτων δεν επιτρέπει την στένωση ή / και υπερύψωση οδού. Οι τυπικές διαβάσεις μπορούν να αποκτήσουν μεγαλύτερη λειτουργικότητα ή /και να λειτουργήσουν ως πολιτισμικό –καλλιτεχνικό στοιχείο στο αστικό περιβάλλον, με την «δημιουργική» διαμόρφωση τους. Περισσότερα χρώματα και εναλλακτικά σχέδια (που διατηρούν τον χαρακτήρα της διάβασης), μπορούν υπό προϋποθέσεις να βελτιώσουν την ασφάλεια (ελκύουν την προσοχή των οδηγών) και την αισθητική της οδού.



*Περίπτωση τυπικής διάβασης με κατάλληλη διαγράμμιση*



*Περίπτωση χρωματισμένης διάβασης που λειτουργεί ως τοπόσημο ή χαρακτηριστικό γνώρισμα μιας οδού /περιοχής/πόλης*

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



Περίπτωση αλλαγής υφής του οδοστρώματος στην θέση της διάβασης



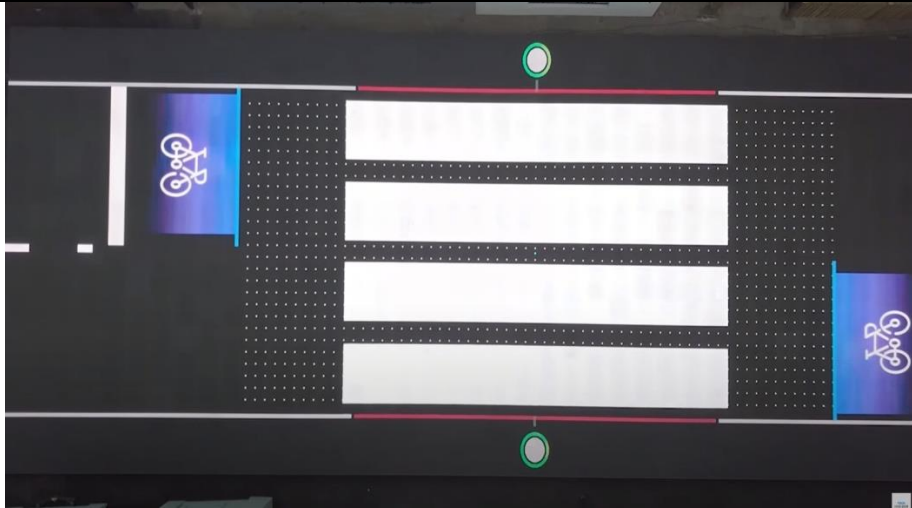
Προέκταση πεζοδρομίου για αμεσότερη διάσχιση



Εγκατάσταση στην προέκταση του πεζοδρομίου αστικού εξοπλισμού και φυτεύσεων



## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



Δοκιμή «έξυπνης» διάβασης σε συγκεκριμένα σημεία στο Λονδίνο

### Ζήτημα που εξυπηρετούνται

Η προσπελασιμότητα του αστικού χώρου με βάδιση αποτελεί απαραίτητα χαρακτηριστικό για την αποτελεσματική λειτουργία του στα πλαίσια των αρχών βιώσιμης κινητικότητας. Η ανάγκη αυτή γίνεται εντονότερη σε κεντρικές περιοχές/οδούς με πυκνές εμπορικές και διοικητικές χρήσεις γης. Ωστόσο, για την αρμονική και αποτελεσματική λειτουργία της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, η χωροθέτηση των διατάξεων πρέπει να μελετηθεί κατάλληλα.

Σε ότι αφορά τις διαβάσεις, τοποθετούνται σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου, πλησίον σημαντικών χρήσεων όπως σχολεία, αθλητικοί χώροι, κτλ, εντός της κεντρικής περιοχής, καθώς και σε μεγάλους οδικούς άξονες και κόμβους για λόγους οδικής ασφάλειας. Σημειώνεται πως είτε αναβαθμίζονται οι υφιστάμενες, είτε προστίθενται καινούριες διαβάσεις.

### Πεδίο εφαρμογής

Το εξεταζόμενο μέτρο εξειδικεύεται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ μόνο για το δίκτυο της Πτολεμαΐδας. Ωστόσο αντίστοιχες υποδομές μπορούν να αναπτυχθούν / αναβαθμιστούν και στους υπόλοιπους μεγάλους οικισμούς του Δήμου. Για την περίπτωση της Πτολεμαΐδας το δίκτυο προσβασιμότητας παρουσιάζεται στον παρακάτω χάρτη. Η πράσινη περιοχή δείχνει τις παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας που θα γίνουν με βάση την κυκλοφοριακή μελέτη στο κέντρο της πόλης. Οι παρεμβάσεις αυτές πραγματοποιούνται στην 5ετία. Στο σύνολο της πράσινης περιοχής θα υπάρχουν διατάξεις για την ορθή προσβασιμότητα των πεζών. Με την πράσινη γραμμή παρουσιάζεται το δίκτυο προσβασιμότητας στην 10ετία. Το δίκτυο επεκτείνεται ώστε να ενωθεί η περιοχή του κέντρου με ναούς, σχολεία, υποδομές αθλητισμού, το κέντρο ΑμεΑ κ.α. Σημειώνεται πως σε κάποια τμήματα του προτεινόμενου δικτύου προσβασιμότητας, η υποδομή είναι κατάλληλη και δεν χρειάζονται παρεμβάσεις.

Παρακάτω δίδονται ενδεικτικές περιγραφές παρεμβάσεων. Σημειώνεται ότι σε πολλές οδούς δεν εμφανίζονται ράμπες ΑΜΕΑ και οδηγοί τυφλών.

#### **5ετία**

- Πράσινη περιοχή που περικλύεται από τις οδούς Πόντου, Μακεδονομάχων, Διοικητηρίου, Κωνσταντινουπόλεως, Παυλίδη Αδαμοπούλου, Νοσοκομείου

#### **10ετία**

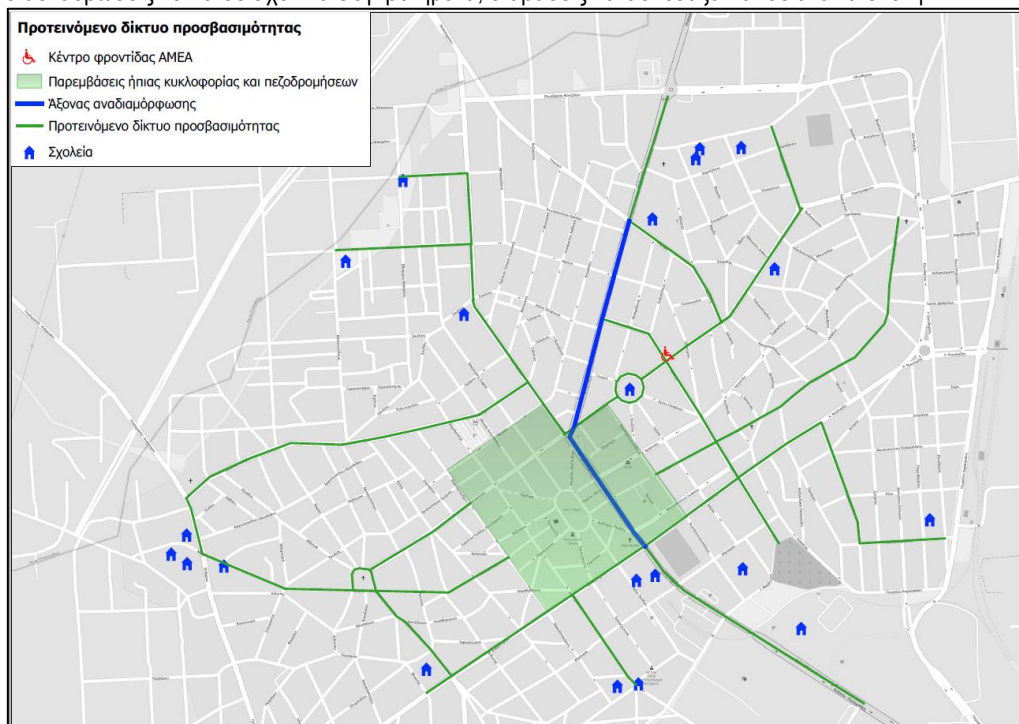
- Νοσοκομείου προς βορά
- Αλέξη Μινωτή
- Ανώνυμη οδός που οδηγεί στο 10 Δημοτικό
- Καπετάν Φούφα
- Γράμμου (από Καπετάν Φούφα έως Μικράς Ασίας)
- Μικράς Ασίας
- Βασιλέως Κωνσταντίνου
- Διοικητηρίου – Ανανία Νικολαΐδη (μέχρι Αργυρουπόλεως)
- Αργυρουπόλεως
- Λόρδου Βύρωνος
- Θράκης
- Πτολεμαίων
- Γουμεράς (από 25<sup>ης</sup> Μαρτίου έως Αδαμοπούλου Παυλίδη)

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

- 25ης Μαρτίου
- Βασιλίσσης Όλγας (από το Ναό μέχρι Διοικητηρίου)
- Δημοκρατίας έως το 6 Δημοτικό σχολείο

Από τα παραπάνω προκύπτει ένα δίκτυο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας για πεζούς. Δίνεται η δυνατότητα σε κάποιον πεζό να ακολουθήσει μία ολοκληρωμένη διαδρομή που ενώνει όλες τις πολεοδομικές ενότητες και σχηματίζει έναν εξωτερικό δακτύλιο, ο οποίος έχει και πολλά εσωτερικά παρακλάδια.

Σε ότι αφορά τις διαβάσεις, το μέτρο λειτουργεί οριζόντια. Εκτός από τον αστικό πυρήνα μπορεί να χρησιμοποιηθεί και στους οικισμούς των περιοχών Γ (λοιπός Δήμος), αρκεί να προηγηθεί μελέτη για ορθολογική χωροθέτηση και επιλογή των κατάλληλων διατάξεων διάσχισης της οδού. Στην πόλη προτεραιότητα θα δοθεί στο κύριο οδικό δίκτυο και περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων. Στο πλαίσιο της βιωσιμότητας, η υλοποίηση των παρεμβάσεων θα ήταν σκόπιμο για οικονομία κλίμακας να πραγματοποιούνται παράλληλα με ενδεχόμενη ολική αναδιαμόρφωση της οδού ή στο πλαίσιο ευρύτερων παρεμβάσεων στον αστικό ιστό. Σε περίπτωση τετρασκελούς κόμβου και κατασκευής διαβάσεων σε 3 κλάδους, η κίνηση πεζών επί της κύριας οδού ενδείκνυται να μην διασταυρώνεται με αυτήν των στρεφουσών κινήσεων. Στους κόμβους του κέντρου, σε κόμβους που υπάρχει μεγάλη ροή πεζών και στις διασταυρώσεις κοντά σε σχολικά συγκροτήματα, διαβάσεις κατασκευάζονται σε όλα τα σκέλη.



*Δίκτυο προσβασιμότητας πεζών σε 5ετία και 10ετία*

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Πολύ υψηλή</b>		
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης		X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)		X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		X
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης		X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:		
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>		
	<b>Δίκτυο βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών / Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων</b>	6 έως 9 μήνες Σταδιακή υλοποίηση		
Μελέτες εφαρμογής				
Υλοποίηση				
<b>Αναβάθμιση κόμβων &amp; διαβάσεων για πεζούς</b>				

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

Μελέτες χωροθέτησης διαβάσεων Αναβάθμιση διαβάσεων		3 έως 6 μήνες Σταδιακή υλοποίηση
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Εορδαίας Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας Ενώσεις Πεζών, Σύλλογοι / Ομάδες ΑμεΑ	
Υλοποίησης:	Δήμος Εορδαίας Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	
Εποπτείας:	Δήμος Εορδαίας Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	
<b>Πιθανά Αποτελέσματα</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Ανάδειξη της πεζής μετακίνησης ως κύριου και ασφαλούς τρόπου μετακίνησης</li> <li>+ Ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών / βελτίωση οδικής ασφάλειας</li> <li>+ Καταπολέμηση κοινωνικών ανισοτήτων</li> <li>+ Προώθηση "ήπιων" μορφών μετακίνησης</li> <li>+ Τόνωση εμπορικότητας οδών</li> <li>+ Αστική αναζωογόνηση και αναβάθμιση της αξίας των παρακείμενων ακινήτων</li> <li>+ Ενίσχυση προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων</li> <li>+ Περιορισμός των οχλήσεων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</li> <li>+ Προώθηση καθαρών μορφών μετακίνησης</li> <li>+ Μείωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος</li> <li>+ Βελτίωση της ποιότητας ζωής</li> <li>- Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό (σε κάποια οδικά τμήματα)</li> <li>- Αύξηση χρόνου μετακίνησης με Ι.Χ. αυτοκίνητο εξαιτίας μειωμένων ταχυτήτων ή ανάγκης εκτέλεσης περιπορείας</li> </ul>		
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται πεζή</li> <li>• Ατυχήματα πεζών &amp; ποδηλάτων / έτος</li> <li>• Ποσοστό προσβάσιμων πεζοδρομίων για ΑμεΑ</li> <li>• Μήκος διαμορφωμένου δικτύου προσβασιμότητας</li> </ul>	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Διαμόρφωση διαδρομής βελτιωμένης προσβασιμότητας: 86 έως 128 € / m<sup>2</sup> (χωματουργικά, σκυροδέματα, επιστρώσεις και λοιπές εργασίες) ή 100.000 € / km</li> </ul>	
<b>Χρηματοδότηση</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ίδιοι Πόροι</li> <li>- ΠΠΑ Δυτικής Μακεδονίας</li> <li>- Εθνικοί πόροι (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή ειδικοί πόροι)</li> <li>- Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (ΠΔΠ &amp; NextGenerationEU)</li> </ul>	

**ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ**

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ		
<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Τίτλος</b>	<b>B2: Υποδομές για Ποδήλατο</b>
	<b>Κατηγοριοποίηση</b>	α) ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς β) προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης γ) εξασφάλιση της προσβασιμότητας δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας ε) μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στ) προώθηση της ηλεκτροκίνησης
	<b>Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια</b>	<b>ΣΔΑΕΚ</b> 2.3.1.5. Εγκατάσταση Σταθμών Κοινοχρήστων Ποδηλάτων  <b>ΕΣΣΒΑΑ</b> 3.3.2 Κατασκευή/ Επέκταση/ Αναβάθμιση ποδηλατικού δικτύου με σκοπό τη δημιουργία ενός ενιαίου λειτουργικού δικτύου και δημιουργία ποδηλατοστασίων 4.1.1 Ανάπτυξη υπηρεσιών "έξυπνης πόλης"  <b>Επιχειρησιακό πρόγραμμα 2016 - 2019</b> 1.3.2 Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Δημιουργία υποδομών που προωθούν την βιώσιμη αστική κινητικότητα
	<b>Σύνδεση με προτεραιότητες</b>	2. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων 3. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας 4. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
	<b>Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ</b>	Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας <b>Άξονας στρατηγικής Α: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης</b> - Α.1) Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου <b>Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης</b> - Γ.1) Μέτρα περιορισμού χρήσης ΙΧ - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας <b>Άξονας στρατηγικής Δ: Προώθηση καινοτόμων πρακτικών και νέων τεχνολογιών</b> - Δ.1) Προώθηση ηλεκτροκίνησης
	<b>Χαρακτήρας</b>	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: Υπηρεσία / Διαδικασία: X
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<p>• <b>Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων</b></p> <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>Το ποδήλατο είναι καταλύτης οδικής ασφάλειας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην προώθηση του ποδηλάτου αλλά και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα. Οι λύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων ποικίλουν, καθώς μπορεί να αποτελούν είτε αποκλειστικές υποδομές είτε να μοιράζονται τον οδικό χώρο με άλλους χρήστες πχ αυτοκίνητα ή πεζούς. Σε κάθε περίπτωση η εισαγωγή του ποδηλάτου στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα θα είναι σημαντικός παράγοντας βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και παράγοντας προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικούς οικισμούς. Η επιλογή του δικτύου ποδηλατοδρόμων ακολουθεί αυτή του δικτύου προσβασιμότητας και βασίζεται στην σύνδεση των σημαντικών χρήσεων γης και των σημείων ενδιαφέροντος (σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, δημόσιες υπηρεσίες κ.ά.)</p> <p>Ο τρόπος υλοποίησης των παρεμβάσεων στις οδούς που προτείνονται για την ανάπτυξη του δικτύου ποδηλατοδρόμων θα αποτελέσει αντικείμενο μελέτης εφαρμογής που θα εκπονηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο για τις συγκεκριμένες οδούς και θα λαμβάνει υπόψη και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού. Η εν λόγω</p>		

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

μελέτη εφαρμογής θα εκπονηθεί με βάση την ΔΥΟ/ΟΙΚ.1920/2016 - ΦΕΚ 1053/Β/14-4-2016, θα προκύψει τι είδους ποδηλατόδρομος χρειάζεται (συνύπαρξη ΙΧ-ποδηλάτη, συνύπαρξη πεζού - ποδηλάτου, αποκλειστική υποδομή κλπ.) καθώς επίσης και ο τρόπος διαμόρφωσης των διαβάσεων και των διασταυρώσεων.



*Διάδρομος ποδηλάτου (cycle superhighway CS2) στα αριστερά, Λονδίνο*



*Αμφίδρομη οδός πριν τις παρεμβάσεις ποδηλατοδρόμων (πριν), Μάντσεστερ*



Μονοδρόμηση οδού και λωρίδες ποδηλάτων (μετά), Μάντσεστερ

### • Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων

Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα και τις ζωές των κατοίκων γενικότερα. Μάλιστα, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα των μετακινήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό μία περιοχή, η οποία επιθυμεί να επιτύχει ένα σημαντικό επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας, να αξιοποιήσει ορισμένα από αυτά τα εργαλεία.

Οι πόλεις μπορούν να ενθαρρύνουν τη μεγαλύτερη χρήση της ποδηλασίας για να διευκολύνουν τις σύντομες διαδρομές, καθιστώντας τους αριθμούς των ποδηλάτων άμεσα διαθέσιμους στους δρόμους τους. Τα σχέδια μπορεί να ποικίλλουν σε μέγεθος και σε περιοχές που καλύπτονται και μπορεί να επεκταθούν και σε ηλεκτρικά ποδήλατα που κινούνται με πετάλια, για να προωθήσουν τη χρήση τους σε μη ποδηλάτες.

Τα προγράμματα κοινόχρηστων ποδηλάτων υπάρχουν εδώ και σχεδόν 50 χρόνια, αλλά μόνο την τελευταία δεκαετία έχουν αυξηθεί σημαντικά στην επικράτηση και τη δημοτικότητα για να περιλάβουν περισσότερες από 800 πόλεις σε όλο τον κόσμο και ένα παγκόσμιο στόλο που ξεπερνά τα 900.000 ποδήλατα.

Η ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Επίσης εμφανίζει καίρια σημασία για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές διαδικασίες ωρίμανσης. Επίσης, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό καθώς μπορεί η υλοποίησή του να χρηματοδοτηθεί από Ευρωπαϊκά προγράμματα που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.

Στην προώθηση της μικροκινητικότητας στους δήμους της χώρας, μέσω της ανάπτυξης κοινόχρηστων και δημόσια προσβάσιμων υποδομών για φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς στοχεύει το Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών & Εξοικονόμησης Ενέργειας (Κ.Α.Π.Ε.) και το νέο ΕΣΠΑ.



Σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (Αθήνα: αριστερά, Αγρίνιο: δεξιά)

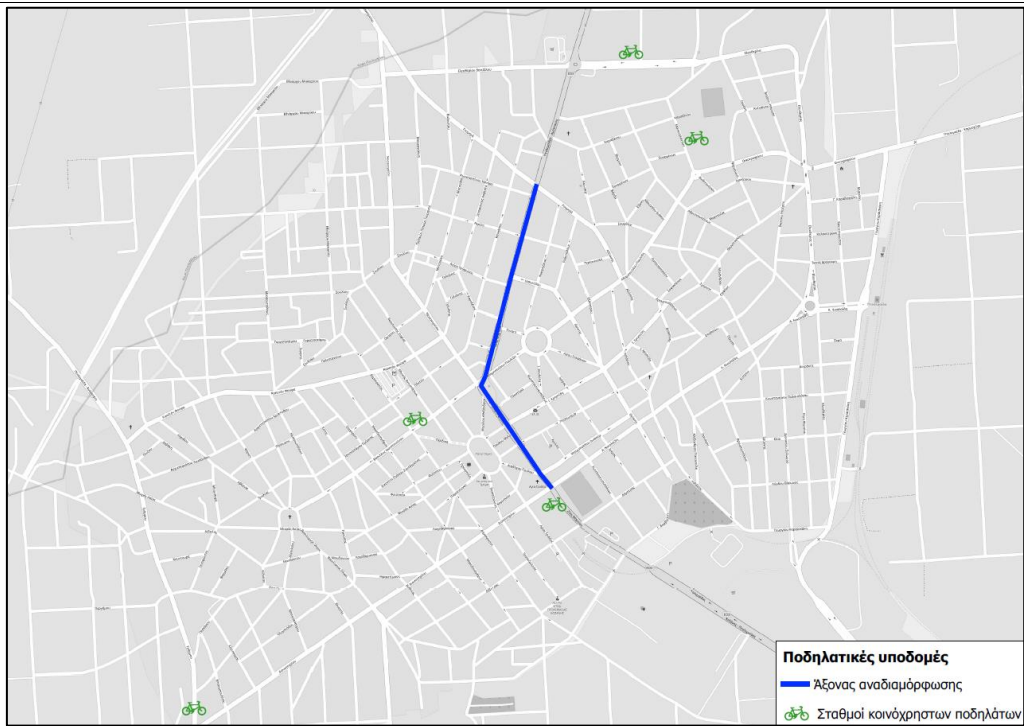
Οι περιοχές πιθανών παρεμβάσεων έχουν τα κάτωθι χαρακτηριστικά:

- Η παροχή ενός ποδηλάτου σε στρατηγικά τοποθετημένους και πλήρως αυτοματοποιημένους σταθμούς κοινόχρηστων ποδηλάτων, οι οποίοι συνήθως διανέμονται σε ένα πυκνό δίκτυο σε μια αστική περιοχή.

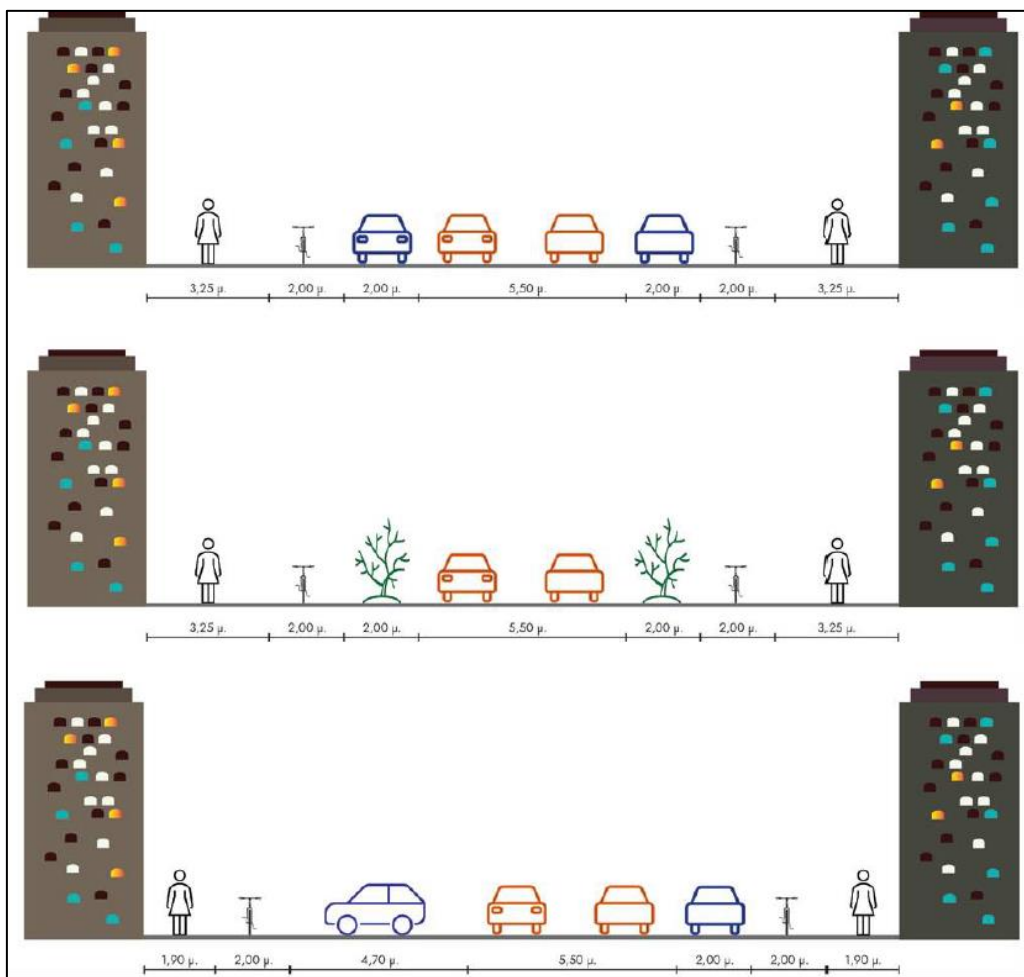
## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

<ul style="list-style-type: none"><li>• Αυτά είναι προσβάσιμα από διαφορετικούς τύπους χρηστών (π.χ. εγγεγραμμένα μέλη ή περιστασιακούς χρήστες) για βραχυπρόθεσμη ενοικίαση που επιτρέπουν ταξίδια από σημείο σε σημείο.</li></ul> <p>Πλεονεκτήματα που μπορούν να προκύψουν από την εφαρμογή συστημάτων κοινόχρηστων ποδηλάτων παρουσιάζονται παρακάτω:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Τα περιορισμένα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων μπορεί να αυξήσει τα επίπεδα ποδηλασίας όταν συνδυαστεί με κατάλληλα μέτρα υποστήριξης.</li><li>- Παρέχοντας κατά κύριο λόγο μια λειτουργία μετακίνησης, το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων επιτρέπει επίσης στους χρήστες να αναλαμβάνουν βασικές οικονομικές, κοινωνικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες.</li><li>- Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων μπορεί να ενισχύσει τις τοπικές οικονομίες, συνδέοντας τους ανθρώπους με την απασχόληση, το λιανικό εμπόριο και άλλους χώρους όπου πραγματοποιείται οικονομική δραστηριότητα. Τα αποδεικτικά στοιχεία των ΗΠΑ υποδεικνύουν επίσης πρόσθετη λιανική δραστηριότητα κοντά σε σταθμούς σύνδεσης σταθμών.</li><li>- Οι χρήστες του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων επωφελούνται από μειωμένους και πιο αξιόπιστους χρόνους ταξιδιού.</li><li>- Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων μπορεί να συνδεθεί και να υποκαταστήσει τις δημόσιες συγκοινωνίες για ορισμένα ταξίδια και μερικούς χρήστες, συμβάλλοντας στη διαχείριση της ζήτησης των δημοσίων μεταφορών (προς όφελος των χρηστών και των μεταφορέων).</li><li>- Τα επιτυχή συστήματα δημιουργούν έσοδα που μπορούν να μειώσουν τη δημόσια χρηματοδότηση και την επιδότηση. Ωστόσο, τα άμεσα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με την οικονομική βιωσιμότητα των υφιστάμενων συστημάτων κοινόχρηστων ποδηλάτων είναι περιορισμένα και κατά κύριο λόγο ποιοτικά, εν μέρει λόγω ίσως των εμπορικών ευαισθησιών.</li></ul>
<b>Ζήτημα που εξυπηρετούνται</b>
<p>Οι σταθμοί αυτόματου δανεισμού ποδηλάτων είναι μέτρο που ενισχύει την χρήση του ποδηλάτου σαν μέσο μεταφοράς αλλά και σαν μέσο ψυχαγωγίας. Είναι μέτρο το οποίο προωθεί και βελτιώνει την ποδηλατική υποδομή στο σύνολο, αποδεικνύοντας πως ο Δήμος κινείται προς την κατεύθυνση ενός συστήματος βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Οι χρόνοι ταξιδιού μειώνονται αλλά και γίνονται πιο αξιόπιστοι καθώς δεν υπάρχει η ανάγκη για εύρεση χώρου της πολυπόθητης στάθμευσης, όπως θα γινόταν στην περίπτωση μετακίνησης με αυτοκίνητο. Η δημιουργία δικτύων ποδηλατοδρόμων αναμένεται να εξασφαλίσει την απαιτούμενη ασφάλεια και προσπελασιμότητα της πόλης στη μετακίνηση με ποδήλατο. Επιπλέον, θα ανακατανεμίει το δημόσιο χώρο κυκλοφορίας υπέρ του ποδηλάτου, προωθώντας την ήπια κινητικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης. Το υπόψη μέτρο αποτελεί κύριο εργαλείο στην επίτευξη των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ.</p>
<b>Πεδίο εφαρμογής</b>
<p>Η πόλη της Πτολεμαΐδας ευνοεί τη χρήση ποδηλάτου λόγω του επίπεδου ανάγλυφου της και λόγω της ανεπτυγμένης ποδηλατικής κουλτούρας. Παρ' όλα αυτά όμως και όπως συνήθως γίνεται σε τυπικές επαρχιακές πόλεις της Ελλάδας, το πλάτος των οδών δεν είναι αρκετά μεγάλο ώστε να φιλοξενήσει αποκλειστικές υποδομές ποδηλάτων. Για να γίνει αυτό θα έπρεπε η στάθμευση να απομακρυνθεί στις περιοχές κατοικίας, κάτι που θα δημιουργούσε πολλά προβλήματα.</p> <p>Για τους λόγους αυτούς προτείνονται τα εξής στην πόλη:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Αποκλειστικός διάδρομος / λωρίδα ποδηλάτων επί της 25<sup>ης</sup> Μαρτίου. Η 25<sup>η</sup> Μαρτίου πρόκειται να ανακατασκευαστεί ώστε να ικανοποιούνται όλοι οι χρήστες της οδού.</li><li>- Στον υπόλοιπο αστικό ιστό της Πτολεμαΐδας, εκτός από τις συλλεκτικές οδούς, προτείνεται μεικτή χρήση της οδού με τοποθέτηση συμβόλων ποδηλάτου και ταχύτητα στα 30 ΧΑΩ όπως προβλέπεται και από το Εθνικό σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια.</li><li>- Σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων στα εξής σημεία<ul style="list-style-type: none"><li>○ Πάρκο Μνήμης Λιγνίτη</li><li>○ Κλειστό Γυμναστήριο – Δημοτικό κολυμβητήριο</li><li>○ Περιοχή Δημαρχείου</li><li>○ Περιοχή Πάρκου Πολυκέντρου</li><li>○ Γήπεδο 5*5 (οδός Γράμμου)</li></ul></li></ul>

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



Ποδηλατική υποδομή στην πόλη της Πτολεμαΐδας



Ενδεικτικές αναδιαμορφώσεις της 25ης Μαρτίου (εικόνα από την κυκλοφοριακή μελέτη)



## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



*Οδός μικτής κυκλοφορίας με την αντίστοιχη οριζόντια σήμανση*

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Υψηλή</b>		
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης		X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)		X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		X
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης		X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:		
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
	<b>Διαμόρφωση ποδηλατικής υποδομής</b> Μελέτη εφαρμογής Υλοποίηση			6 έως 9 μήνες Σταδιακή υλοποίηση
<b>Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων</b> Μελέτη εγκατάστασης και διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου σημείου στάθμευσης (Συνήθως ενσωματώνεται σε ευρύτερη μελέτη διαμόρφωσης του αστικού χώρου στην περιοχή) Εγκατάσταση θέσεων			1 έως 3 μήνες Σταδιακή υλοποίηση	
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>				
Σχεδιασμού:	Δήμος Εορδαίας Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας			
Υλοποίησης:	Δήμος Εορδαίας Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας			
Εποπτείας:	Δήμος Εορδαίας Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας Ιδιωτικοί φορείς			
<b>Πιθανά Αποτελέσματα</b>				
+ Ανάδειξη του ποδηλάτου ως ασφαλές μέσα μετακίνησης + Ενίσχυση προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων + Περιορισμός των οχλήσεων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας + Βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών λόγω άθλησης και αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος + Μείωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος - Πιθανή μείωση στάθμης εξυπηρέτησης Ι.Χ. οχημάτων στις οδούς με ποδηλατοδρόμους - Πιθανή μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό				
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ποδήλατα</li> <li>• Ατυχήματα πεζών &amp; ποδηλάτων / έτος</li> <li>• Μήκος ποδηλατοδρόμου / 1000 κατοίκους</li> <li>• Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων</li> </ul>			

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων (κοινόχρηστο σύστημα): 1000 - 1500 € / Θέση</li><li>• Κατασκευή νέου ποδηλατοδρόμου: 20.000 – 900.000 / km</li></ul>
<b>Χρηματοδότηση</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ίδιοι Πόροι</li><li>- ΠΠΑ Δυτικής Μακεδονίας</li><li>- Εθνικοί πόροι (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή ειδικοί πόροι)</li><li>- Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (ΠΔΠ &amp; NextGenerationEU)</li></ul>

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	
Τίτλος	<b>B3: Σχολικοί δακτύλιοι</b>
Κατηγοριοποίηση	β) προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης γ) εξασφάλιση της προσβασιμότητας δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας ε) μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	<b>ΕΣΣΒΑΑ 2018</b> 2.2.3 Υποδομές προσβασιμότητας ΑμεΑ 3.2.1. Αναπλάσεις πλατειών – οδών – ανοιχτών χώρων  <b>Επιχειρησιακό πρόγραμμα 2016 - 2019</b> 1.3.2 Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Δημιουργία υποδομών που προωθούν την βιώσιμη αστική κινητικότητα 1.3.5 Δημιουργία κατάλληλων υποδομών και συστημάτων για τη διαχείριση αποφάσεων κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών ρυθμίσεων 2.1.3 Προστασία ατόμων με ειδικές δεξιότητες (αναπηρία)
Σύνδεση με προτεραιότητες	1. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης 3. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας 4. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	<u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας</u> <b>Άξονας στρατηγικής Α: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης</b> - Α.1) Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι - Α.2) Βελτίωση της προσβασιμότητας – εξασφάλιση ελκυστικών διαδρομών π - Α.3) Προσαρμογή της υποδομής για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και <b>Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης</b> - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία:
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>
	<p>• <b>Παρεμβάσεις περιμετρικά των σχολικών μονάδων</b></p> <p>Οι μετακινήσεις των μαθητών αποτελούν μια σημαντική πρόκληση για κάθε Δήμο, καθώς επηρεάζουν δυναμικά την λειτουργία του οδικού δικτύου. Τα σχολεία αποτελούν τόπους συνάντησης παιδιών από διαφορετικές γειτονιές της πόλης. Ωστόσο, η υφιστάμενη κατάσταση που δίνει προτεραιότητα στην κίνηση του αυτοκινήτου, αποθαρρύνει τους μαθητές και τις μαθήτριες να προσεγγίζουν το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο.</p> <p>Η διαμόρφωση σχολικών δακτυλίων είναι ένα μέτρο που μπορεί να σχηματίσει ευνοϊκές για τα παιδιά κυκλοφοριακές και πολεοδομικές συνθήκες ασφαλούς και άνετης μετακίνησης από και προς τα σχολικά συγκροτήματα.</p> <p>Η σημαντικότερη παράμετρος για την αλλαγή του τρόπου μετακίνησης των μαθητών είναι το επίπεδο ασφάλειας στις οδούς περιμετρικά του σχολικού συγκροτήματος. Οι εν λόγω οδοί θα πρέπει να διαθέτουν ένα σύνολο χαρακτηριστικών προκειμένου να δημιουργούν σε μαθητές και γονείς το αίσθημα της ασφαλούς μετακίνησης. Τα εν λόγω χαρακτηριστικά είναι:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Χαμηλές (έως μηδενικές) ταχύτητες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Το Σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια προβλέπει όριο ταχυτήτων 20 χωμ έξω από όλα σχολεία.</li> <li>2. Πεζοδρόμια / Πεζόδρομοι που επιτρέπουν την άνετη κίνηση των μαθητών (πλάτος, επιφάνειας κίνησης, φωτισμός, φυτεύσεις κ.ά.)</li> <li>3. Ασφαλείς διατάξεις διάσχισης της οδού προς το σχολείο</li> <li>4. Επαρκής ορατότητα πεζού</li> <li>5. Κατάλληλη υποδομή διάβασης</li> <li>6. Προτεραιότητα στην κίνηση του πεζού</li> </ol> <p>Τα παραπάνω χαρακτηριστικά μπορούν να επιτευχθούν με μια σειρά ενεργητικών (ρυθμιστική σήμανση, ενημέρωση, σχολικός τροχονόμος κ.ά.) και παθητικών (αλλαγή επιφάνειας οδοστρώματος, πεζοδρόμηση, αύξηση πλάτους πεζοδρομίων κ.ά.) μορφών παρέμβασης στις οδούς περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων.</p>

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

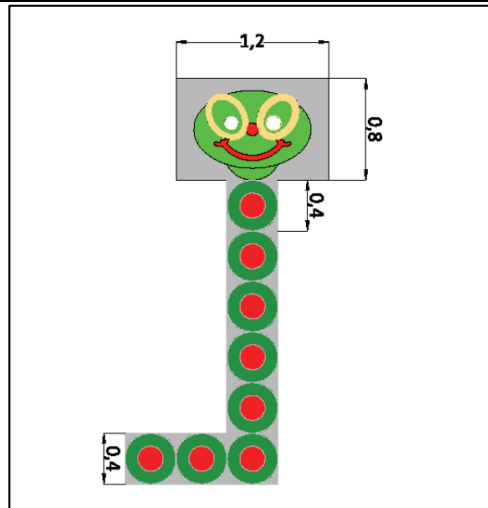
Οι συνηθέστερες παρεμβάσεις που πραγματοποιούνται σε οδούς περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων προκειμένου να βελτιώσουν την ασφάλεια στην μετακίνηση των μαθητών μπορούν να είναι (Υ.ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ., Τεχνικές οδηγίες κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές αυξημένης κίνησης στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, Σεπτέμβριος 2013):

- Παρεμβάσεις στο πεζοδρόμιο
  - Διαπλάτυνση πεζοδρομίου σε εισόδους/ εξόδους σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης
  - Διαχωρισμός πεζοδρομίων από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία
  - Δημιουργία οριζόντιας σήμανσης – παιχνίδι για μαθητές μικρότερης ηλικίας
  - Διαπλάτυνση στα σημεία στάσεων ΜΜΜ κοντά στα σχολικά συγκροτήματα.
- Παρεμβάσεις στο οδόστρωμα
  - Υπερυψωμένη διάβαση κοντά στην είσοδο του σχολικού συγκροτήματος
  - Διαμόρφωση οφιοειδούς διατάξεων ως προς την κίνηση των διερχόμενων οχημάτων προκειμένου να ανακόπτεται η ταχύτητα, όταν το πλάτος της οδού είναι επαρκές.



Κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση πέριξ του σχολικού τετραγώνου (ΦΕΚ Β 2302/16.9.2013)

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



Οδηγός κίνησης παιδιών (ΦΕΚ Β 2302/16.9.2013)



Υπερυψωμένη διάβαση έξω από σχολείο στα Τρίκαλα (αριστερά), χρωματισμένη διάβαση (δεξιά)

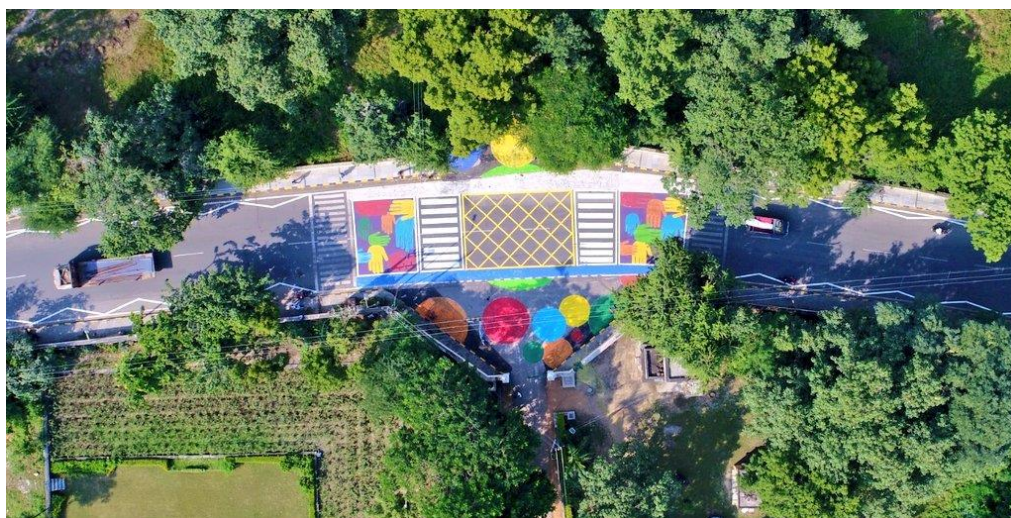


Κούκλες παιδιών έξω από σχολείο ώστε οι οδηγοί να είναι σε εγρήγορση

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

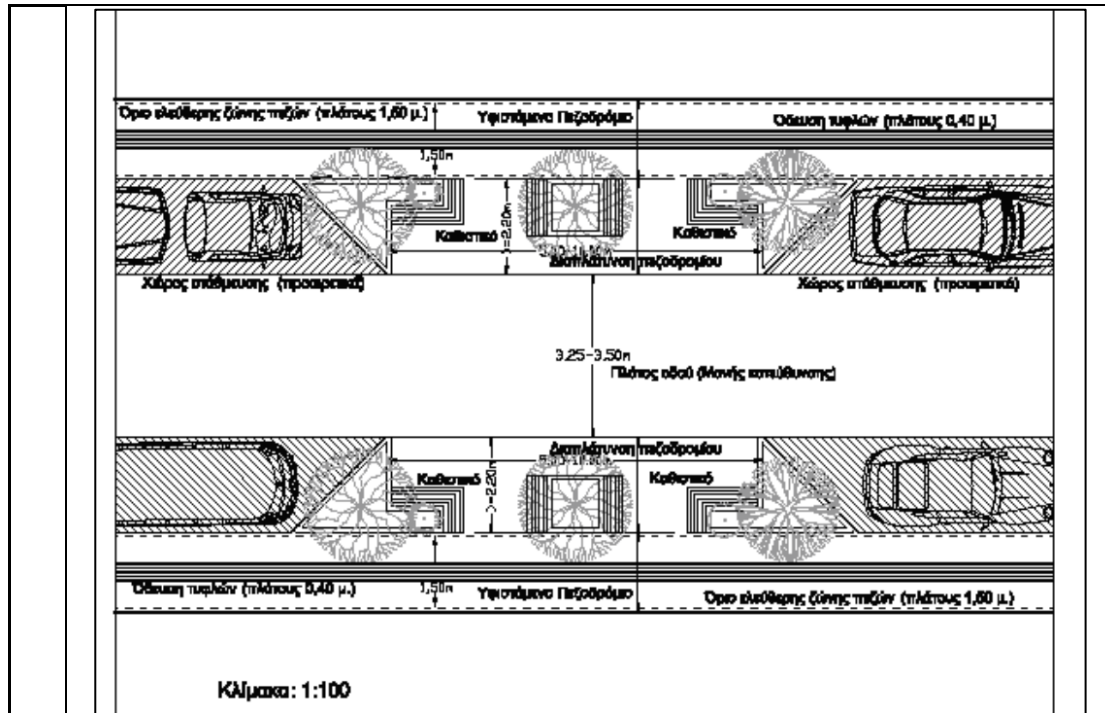


*Παροδική απαγόρευση της κυκλοφορίας μπροστά από σχολείο σε ώρα προσέλευσης μαθητών*



*Διαμόρφωση έξω από σχολείο*

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



Στένωση οδού μπροστά από είσοδο σχολείου

### Ζήτημα που εξυπηρετούνται

Στο πλαίσιο του συμμετοχικού σχεδιασμού αναδείχθηκε το πρόβλημα συμφόρησης περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων κατά τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών. Επίσης η επιτόπια έρευνα εντόπισε υποδομές πέριξ των σχολείων που αποκλίνουν από τις προδιαγραφές. Οι θέσεις κάποιων σχολείων βρίσκονται συχνά στα άκρα της πόλης με αποτέλεσμα οι γονείς να επιλέγουν τη χρήση του Ι.Χ. για την μεταφορά των μαθητών λόγω των ελλείψεων σε ασφαλείς υποδομές.

Η διαμόρφωση σχολικών δακτυλίων μπορεί να ενθαρρύνει τις μετακινήσεις των μαθητών με βιώσιμες μορφές μετακίνησης, ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες μετακίνησης στο οδικό δίκτυο και το επίπεδο οδικής ασφάλειας συνολικά.

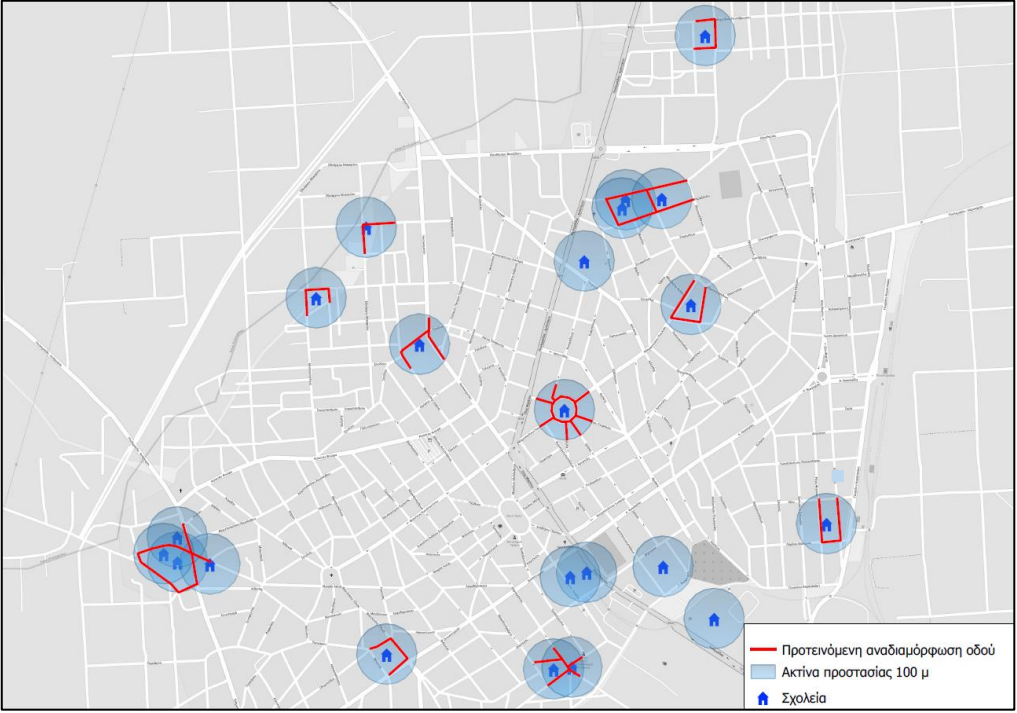
### Πεδίο εφαρμογής

Το πεδίο εφαρμογής του συγκεκριμένου μέτρου είναι κάθε μονάδα πρωτοβάθμιας, δευτεροβάθμιας, υφιστάμενης και νέας, που βρίσκεται εντός του Δήμου Εορδαίας. Προτεραιότητα δίδεται στις σχολικές μονάδες που βρίσκονται στις περιοχές με την μεγαλύτερη κίνηση, δηλαδή πέριξ της κεντρικής περιοχής και κυρίως σε πρωτοβάθμιες μονάδες. Σημειώνεται πέριξ των σχολείων, ακτίνα 100 μέτρων, εντός της οποίας πρέπει να ισχύουν οι προδιαγραφές κατά ΦΕΚ Β 2302/16.9.2013. Οδοί εντός της ακτίνας μπορούν να μετατραπούν σε ήπιας κυκλοφορίας ή και πεζοδρόμους για τη βέλτιστη οδική ασφάλεια των σχολικών εγκαταστάσεων, ιδιαίτερα των δημοτικών σχολείων. Αυτές οι οδοί φαίνονται με κόκκινο χρώμα.

Οι ελάχιστες προδιαγραφές που πρέπει να ισχύουν είναι οι εξής:

- Κατακόρυφη σήμανση
- Διαβάσεις πεζών
- Εμπόδια (κάγκελα) μπροστά από την είσοδο / έξοδο της σχολικής μονάδας

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ			
	Σχολικοί δακτύλιοι		
	<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Πολύ υψηλή</b>	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
<b>Διαμόρφωση σχολικού δακτυλίου</b> Οριστική μελέτη διαμόρφωσης οδών δακτυλίου Υλοποίηση (ανάλογα το μέγεθος παρέμβασης)		3 έως 9 μήνες 1 έως 9 μήνες	
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>			
Σχεδιασμού:	Δήμος Εορδαίας Σύλλογοι Γονέων Εκπαιδευτικές Δομές Δήμου Εορδαίας, Πρωτοβάθμια & Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση		
Υλοποίησης:	Δήμος Εορδαίας Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας Αποκεντρωμένη διοίκηση		
Εποπτείας:	Δήμος Εορδαίας Σύλλογοι Γονέων Εκπαιδευτικές Δομές Δήμου Εορδαίας, Πρωτοβάθμια & Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση		
<b>Πιθανά Αποτελέσματα</b>			
+ Βελτίωση της ασφαλούς προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών στα σχολικά συγκροτήματα εντός και εκτός σχολικού ωραρίου (π.χ. για απογευματινή άθληση) + Προώθηση της πεζή μετακίνησης ως κύριο μέσο μετάβασης στο σχολείο + Αστική αναζωογόνηση γειτονιών περιμετρικά των σχολείων			
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ποσοστό σχολικών μονάδων με διαμορφωμένο σχολικό δακτύλιο</li> </ul>		



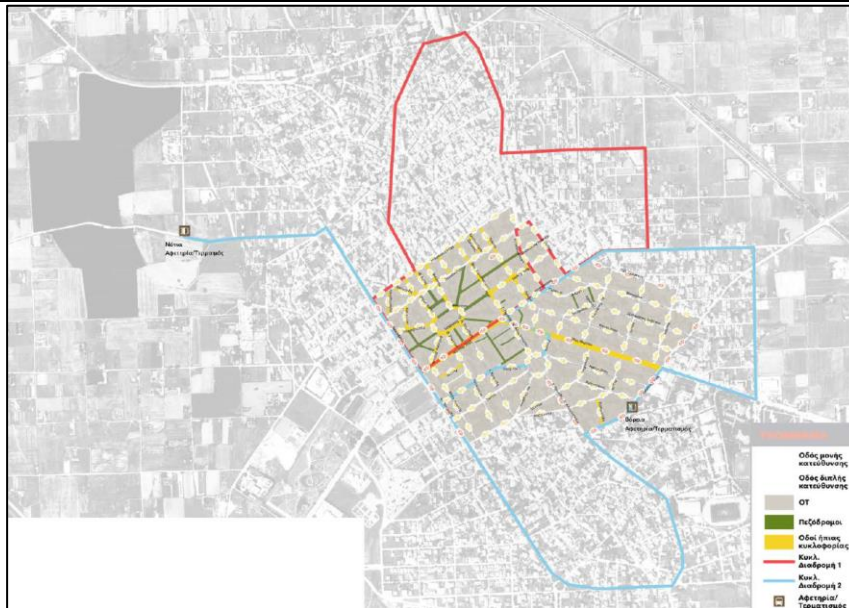
## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

		<ul style="list-style-type: none"><li>Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα περίξ σχολικών συγκροτημάτων ανά 1.000 κατοίκους</li></ul>
	<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Παρεμβάσεις σχολικού δακτυλίου (ήπια κυκλοφορία &amp; προσβασιμότητα – Μέτρα Α2,Β1)</li></ul>
	<b>Χρηματοδότηση</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ίδιοι Πόροι,</li><li>- ΠΠΑ Δυτικής Μακεδονίας,</li><li>- Ευρωπαϊκά Προγράμματα,</li><li>- Εθνικοί πόροι (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή ειδικοί πόροι)</li></ul>

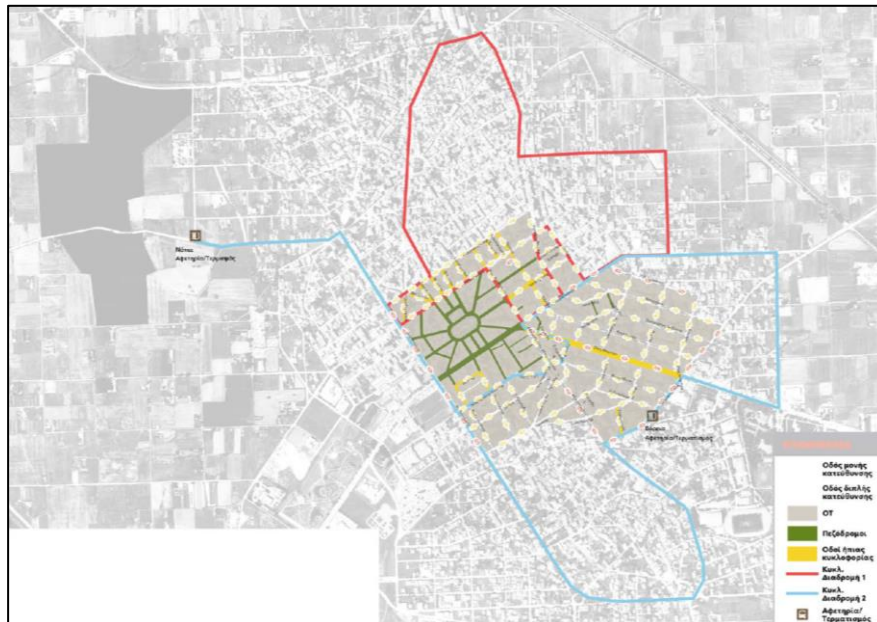
## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	<b>Γ1: Υποστήριξη της δημόσιας συγκοινωνίας</b>
Κατηγοριοποίηση	α) ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς γ) εξασφάλιση της προσβασιμότητας ε) μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στ) προώθηση της ηλεκτροκίνησης θ) αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	<b>ΕΣΣΒΑΑ 2018</b> 4.1.1 Ανάπτυξη υπηρεσιών "έξυπνης πόλης"  <b>Επιχειρησιακό πρόγραμμα 2016 - 2019</b> 1.3.2 Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Δημιουργία υποδομών που προωθούν την βιώσιμη αστική κινητικότητα 1.3.5 Δημιουργία κατάλληλων υποδομών και συστημάτων για τη διαχείριση αποφάσεων κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών ρυθμίσεων 2.1.3 Προστασία ατόμων με ειδικές δεξιότητες (αναπηρία)
Σύνδεση με προτεραιότητες	4. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας 6. Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας <b>Άξονας στρατηγικής Β: Αναβάθμιση των Δημοσίων Συγκοινωνιών στο σύνολο του Δήμου</b> - Β.1) Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ στον Δήμο Εορδαίας - Β.2) Αναβάθμιση των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία: X
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<p>Η αναβάθμιση των δημοσίων συγκοινωνιών είναι ένα από τα μέτρα ενός ΣΒΑΚ 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 (όπως άλλες μορφές βιώσιμης κινητικότητας), ενώ αποτελεί την κυριότερη λύση μετακίνησης για συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες (π.χ. ηλικιωμένους, άτομα με δυσκολίες μετακίνησης, «αιχμάλωτους χρήστες» - άτομα χωρίς πρόσβαση σε Ι.Χ. αυτοκίνητο, κ.ά.) και κυρίως για περιοχές με έντονο ανάγλυφο όταν δεν υπάρχει εναλλακτικό μέσο μετακίνησης.</p> <p>Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να αυξήσει το ποσοστό μετακινήσεων με δημόσιες συγκοινωνίες και να αναβαθμίσει σημαντικά την προσφερόμενη εξυπηρέτηση μέσω:</p> <p>(α) της αναβάθμισης της ποιότητας των στάσεων (β) της βελτίωσης της εξυπηρέτησης και πληροφόρησης (γ) του εκσυγχρονισμού του στόλου</p> <p>Τα προτεινόμενα μέτρα για την αστική συγκοινωνία στο ΣΒΑΚ του Δήμου Εορδαίας συνοψίζονται ως εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Αναδιάρθρωση δρομολογίων και συχνότητων</b></li> </ul> <p>Σκοπός της παρέμβασης είναι να αντικαταστήσει τη χρήση Ι.Χ. για μετακινήσεις εντός πόλης. Τα δρομολόγια θα συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος όπως το κέντρο της πόλης με τα κύρια σημεία ενδιαφέροντος (εκπαίδευση, περίθαλψη, υπηρεσίες, ψυχαγωγία, άθληση, τουρισμός) και τις περιμετρικές περιοχές κατοικίας. Πέραν της αναδιάρθρωσης δρομολογίων ώστε να καλύπτεται επαρκώς το σύνολο της πόλης της Πτολεμαΐδας από λεωφορειακές γραμμές, είναι αναγκαίο η συχνότητα των λεωφορείων να γίνει συχνότερη. Η κυκλοφοριακή μελέτη προτείνει τις εξής επεκτάσεις (ανάλογα με την επιλογή του Ήπιου ή του Ριζοσπαστικού σεναρίου).</p>	

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



Πρόταση κυκλοφοριακής μελέτης για επέκτασης γραμμής με βάση το Ήπιο σενάριο



Πρόταση κυκλοφοριακής μελέτης για επέκταση γραμμής με βάση το Ριζοσπαστικό σενάριο

### • Αναβάθμιση του εξοπλισμού των στάσεων

Το μέτρο περιλαμβάνει τα εξής βήματα

- 1) Αξιολόγηση των θέσεων των υφιστάμενων στάσεων, καθώς και όσων νέων στάσεων προκύπτουν μετά από την αναδιάρθρωση της δημόσιας συγκοινωνίας, ως προς την ασφάλεια και την χρηστικότητα τους. Η νέα χωροθέτηση των στάσεων (εάν χρειαστεί) θα γίνει με κύρια κριτήρια την ασφάλεια των μετακινουμένων και την καλύτερη κάλυψη, προσβασιμότητα και εξυπηρέτηση του πληθυσμού.
- 2) 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:
  - Η σήμανση της θέσης της στάσης με παρουσία πινακίδας.
  - Η αναγραφή του ονόματος (και του κωδικού) της στάσης.
  - Η εξασφάλιση της ανεμπόδιστης επιβίβασης/αποβίβασης των μετακινουμένων (απαγόρευση στάθμευσης κοντά στη στάση, διαμόρφωση εσοχής πεζοδρομίου, κ.ά.)

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

- Η προσβασιμότητα (κατάλληλες ράμπες, οδηγοί τυφλών κ.α.) στη στάση τουλάχιστον πέριξ του οικοδομικού τετραγώνου στο οποίο χωροθετείται.

Στις στάσεις με μεγάλη επιβατική ζήτηση, επιπλέον χαρακτηριστικά θα πρέπει να είναι:

- Το προστατευτικό σκέπαστρο προκειμένου να είναι εφικτή η αναμονή των μετακινούμενων υπό δύσκολες καιρικές συνθήκες.
- Το πρόγραμμα δρομολογίων και/ή η εκτιμώμενη άφιξη του οχήματος στην κάθε στάση.
- Μικρό πλήθος θέσεων για καθημένους, για μετακινούμενους που επιβαρύνονται από υπερβολική ορθοστασία.

3) Την τελική διαμόρφωση των σημείων των στάσεων



Ενδεικτική διαμόρφωση κεντρικών στάσεων με υψηλή ζήτηση

- **Οργάνωση πληροφόρησης**

Η διαδικτυακή πληροφόρηση αποτελεί κρίσιμο χαρακτηριστικό για την προώθηση ενός συστήματος αστικής συγκοινωνίας. Η δημιουργία ιστοσελίδας με όλα τα δρομολόγια και τη συχνότητά τους σε επίπεδο πόλης είναι απαραίτητο βήμα για την εξυπηρέτηση των πολιτών. Επιπλέον χρειάζεται να υπάρχουν πληροφορίες σχετικά με τις ώρες διέλευσης του δρομολογίου από κάθε στάση – οικισμό σε επίπεδο Δήμου. Επιπλέον βάση του νόμου 4727/2020 το πληροφοριακό σύστημα πρέπει να είναι ψηφιακά προσβάσιμο.

- **Στόλος με ηλεκτροκίνητα οχήματα**

Ο Δήμος Εορδαίας μπορεί να δείξει τον δρόμο στους δημότες ως καλό παράδειγμα χρήσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Η χρήση ηλεκτροκίνητων λεωφορείων είναι μια δράση η οποία χρειάζεται τα εξής βήματα:

- Αξιολόγηση του υφιστάμενου στόλου των δημοτικών οχημάτων (πλήθος οχημάτων, είδος κινητήρα, διανυόμενα χιλιόμετρα ανά όχημα)
- Καθορισμός του πλήθους και των χαρακτηριστικών – προδιαγραφών των οχημάτων που θα αποκτηθούν
- Έρευνα αγοράς και προμήθειας των οχημάτων και του σχετικού εξοπλισμού φόρτισης ή εφοδιασμού του καυσίμου που θα επιλεγεί
- Χωροθέτηση και διαμόρφωση των θέσεων φόρτισης ή εφοδιασμού
- Συντήρηση των οχημάτων και του εξοπλισμού

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



*Χαμηλοδάπεδα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία με πρόσβαση για ΑμεΑ*

• **Συντήρηση / Ανανέωση / Εγκατάσταση πινακίδων πληροφόρησης**

Η πληροφόρηση στις στάσεις είναι ένα σημαντικό στοιχείο που αναδεικνύει την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών από ένα σύστημα αστικής συγκοινωνίας. Η πληροφόρηση είναι απαραίτητο στοιχείο στους τερματικούς σταθμούς, σε στάσεις που διέρχονται περισσότερες της μιας γραμμές και σε στάσεις με υψηλό φόρτο επιβατών.

Τα στοιχεία που πρέπει να υπάρχουν στις διατάξεις πληροφόρησης των στάσεων (στύλοι, πινακίδες, πλαίσια ανακοινώσεων κ.ά.) είναι :

- Το όνομά κάθε διερχόμενης γραμμής από την στάση
- Οι κατευθύνσεις της γραμμής
- Η συχνότητα και τα ωράρια της γραμμής

Οι διατάξεις πληροφόρησης θα πρέπει να έχουν τα εξής χαρακτηριστικά:

- Αναγνωρίσιμα – να μπορούν να εντοπιστούν από απόσταση.
- Κατάλληλη θέση, υλικά-χρώματα & γραμματοσειρά ώστε μπορούν να διαβαστούν από όλες τις ηλικίες και από άτομα με περιορισμένη όραση.
- Σαφές και επικαιροποιημένο περιεχόμενο

**Ζήτημα που εξυπηρετούνται**

Η βελτίωση του επιπέδου των Δημόσιων Συγκοινωνιών θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του ποσοστού χρήσης ΜΜΜ από πολίτες. Άτομα από απομακρυσμένες πολεοδομικές ενότητες μπορούν να έχουν πρόσβαση σε όλη την πόλη γρήγορα και με ασφάλεια. Έτσι βελτιώνεται η προσπελασιμότητα. Άτομα μεγαλύτερης ηλικίας με πιθανά προβλήματα επιβίβασης / αποβίβασης, τώρα εξυπηρετούνται μέσω πλήρους χαμηλοδάπεδου στόλου. Η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση στο κέντρο και στους τερματικούς σταθμούς περιορίζεται. Η πληροφόρηση είναι συνεχής για διάφορες ομάδες χρηστών λεωφορείων. Η βιώσιμη κινητικότητα αναδεικνύεται.

**Πεδίο εφαρμογής**

Το σύνολο της πόλης της Πτολεμαΐδας

**Προτεραιότητα**

**Υψηλή**

<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	Α) Μελέτη σκοπιμότητας	
	Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	

**Βήματα Υλοποίησης**

Εκτιμώμενη Διάρκεια

<u>Αναβάθμιση στάσεων</u> Αρχιτεκτονική μελέτη διαμόρφωσης στάσης και δημοσίου χώρου Διαδικασίες προμήθειας και εγκατάστασης στάσης	3 έως 6 μήνες 3 έως 6 μήνες
---	--------------------------------

Αντικατάσταση στόλου

Προοδευτική εφαρμογή

**Εμπλεκόμενοι φορείς**

<b>Σχεδιασμού:</b>	Δήμος Εορδαίας Πάροχος αστικών συγκοινωνιών
--------------------	--

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

Υλοποίησης:	Δήμος Εορδαίας Πάροχος αστικών συγκοινωνιών
Εποπτείας:	Δήμος Εορδαίας Πάροχος αστικών συγκοινωνιών
<b>Πιθανά Αποτελέσματα</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης</li> <li>+ Βελτίωση της λειτουργίας της αστικής συγκοινωνίας</li> <li>+ Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινουμένων</li> <li>+ Ανάδειξη δημόσιας συγκοινωνίας ως μέσο ανταγωνιστικό προς το Ι.Χ.</li> <li>+ Βελτίωση εξυπηρέτησης για μετακινούμενους χωρίς αυτοκίνητο ή/και με χαμηλό εισόδημα</li> <li>+ Μείωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος</li> </ul>	
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ποσοστό μετακινήσεων με αστικές συγκοινωνίες στην κατανομή κατά μέσο</li> <li>• Ποσοστό κάλυψης της πόλης από δημοτική συγκοινωνία</li> <li>• Πλήθος αναβαθμισμένων «κεντρικών» στάσεων</li> </ul>
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημιουργία νέας στάσης / Αναβάθμιση: 1000 έως 5000 € / στάση</li> <li>• Προμήθεια οχημάτων / εγκαταστάσεων (ενδεικτικές τιμές 2019): <ul style="list-style-type: none"> <li>ο 250.000-300.000 € Ηλεκτρικό λεωφορείο (22 θέσεων)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Χρηματοδότηση</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ίδιοι Πόροι</li> <li>- ΠΠΑ Δυτικής Μακεδονίας</li> <li>- Εθνικοί πόροι (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή ειδικοί πόροι)</li> <li>- Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (ΠΔΠ &amp; NextGenerationEU)</li> <li>- Ιδιωτική χρηματοδότηση</li> </ul>

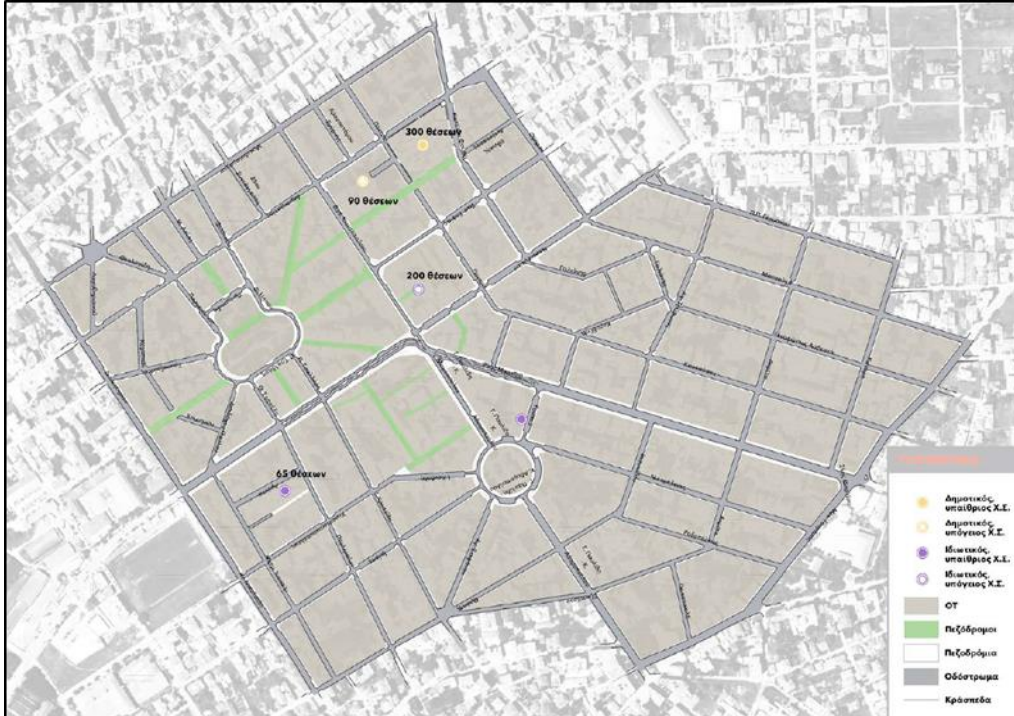
## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ						
Τίτλος	<b>Δ1: Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού</b>						
Κατηγοριοποίηση	η) οργάνωση της στάθμευσης						
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	<p><b>ΕΣΣΒΑΑ 2018</b> 3.5.1. Δημιουργία χώρων στάθμευσης</p> <p><b>Επιχειρησιακό πρόγραμμα 2016 - 2019</b> 1.3.2 Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Δημιουργία υποδομών που προωθούν την βιώσιμη αστική κινητικότητα 1.3.5 Δημιουργία κατάλληλων υποδομών και συστημάτων για τη διαχείριση αποφάσεων κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών ρυθμίσεων</p>						
Σύνδεση με προτεραιότητες	5. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης						
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	<p>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας</p> <p><b>Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Γ.2) Ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης στάθμευσης</li> <li>- Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας</li> </ul>						
Χαρακτήρας	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #004a66; color: white;">Έργο:</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #004a66; color: white;">Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #004a66; color: white;">Υπηρεσία / Διαδικασία:</td> <td></td> </tr> </table>	Έργο:	X	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:		Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Έργο:	X						
Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:							
Υπηρεσία / Διαδικασία:							
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>							
<p>Η δημιουργία και οργάνωση χώρων στάθμευσης αναμένεται να μειώσει τις περιπορείες των μετακινούμενων με μηχανοκίνητα μέσα στο εσωτερικό της πόλης, ωστόσο ταυτόχρονα συμβάλει και στην προώθηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Αυτό που προσφέρουν οι χώροι στάθμευσης εκτός από τις θέσεις είναι, σε περίπτωση που υπάρχει επιτήρηση, η προστασία από βανδαλισμούς, κλοπές ή δύσκολες κλιματικές συνθήκες (περίπτωση υπογείου ή συστεγασμένου πάρκινγκ). Την ίδια στιγμή, μπορεί να χρησιμοποιηθεί χαμηλό κόμιστρο (σε σύγκριση με τους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης) για την παραμονή στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης με σκοπό την αύξηση των εσόδων του Δήμου.</p>							
							
<p><i>Στεγασμένο πάρκινγκ στα Ιωάννινα</i></p>							
<p>Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ για την στάθμευση εκτός οδού είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημιουργία οργανωμένου χώρου στάθμευσης στη λαϊκή αγορά (300 περίπου θέσεις)</li> <li>• Μίσθωση και επαναλειτουργία του υπόγειου δημοτικού χώρου στάθμευσης (90 περίπου θέσεις)</li> </ul>							
<b>Ζήτημα που εξυπηρετούνται</b>							
<p>Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης δεν ανάδειξε σημαντικά ελλείματα στάθμευσης στην κεντρική περιοχή του Δήμου. Παρ' όλα αυτά με την δημιουργία υποδομών στάθμευσης εκτός οδού, δίδεται η δυνατότητα για παρεμβάσεις υπέρ των βιώσιμων μορφών μετακίνησης σε μεταγενέστερο στάδιο. Τα χρήματα που μπορούν να συγκεντρωθούν από μια δίκαιη και ορθή τιμολόγηση των χώρων στάθμευσης, μπορούν μετέπειτα να χρησιμοποιηθούν για προωθητικές δράσεις της βιώσιμης κινητικότητας.</p>							
<b>Πεδίο εφαρμογής</b>							
<p>Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ για την στάθμευση εκτός οδού είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημιουργία οργανωμένου χώρου στάθμευσης στη λαϊκή αγορά (300 περίπου θέσεις)</li> <li>• Μίσθωση και επαναλειτουργία του υπόγειου δημοτικού χώρου στάθμευσης (90 περίπου θέσεις)</li> </ul>							

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



Ενδεικτική διαμόρφωση χώρου στάθμευσης στη λαϊκή αγορά (εικόνα από την κυκλοφοριακή μελέτη)



Χώροι στάθμευσης (υφιστάμενοι και προτεινόμενοι) εκτός οδού (εικόνα από την κυκλοφοριακή μελέτη)

<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Υψηλή</b>	
<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
<b>Ωριμότητα</b>	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X



## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης		
Μελέτη εφαρμογής (χωροθέτηση)		6 έως 9 μήνες
Υλοποίηση		6 έως 12 μήνες
Διαδικασίες μίσθωσης		6 έως 12 μήνες
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Εορδαίας Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας Σύμπραξη Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα	
Υλοποίησης:	Δήμος Εορδαίας Σύμπραξη Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα	
Εποπτείας:	Δήμος Εορδαίας	
<b>Πιθανά Αποτελέσματα</b>		
+ Οργάνωση της στάθμευσης + Μείωση της συμφόρησης + Βελτίωση αποδοτικότητας του συστήματος + Τιμολόγηση του εξωτερικού κόστους των Ι.Χ. οχημάτων + Ενθάρρυνση χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης - Ανάγκη αστυνόμευσης ή επιπλέον επενδύσεων για τον έλεγχο ορθής λειτουργίας των παρεμβάσεων		
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ισοζύγιο προσφοράς / ζήτησης</li> </ul>	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μελέτη εφαρμογής: 15.000 €</li> <li>• Υλοποίηση: 100.000 €</li> <li>• Μίσθωση υπόγειου πάρκινγκ: 5000/μήνα</li> </ul>	
<b>Χρηματοδότηση</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ίδιοι Πόροι</li> <li>- ΠΠΑ Δυτικής Μακεδονίας</li> <li>- Σύμπραξη Δημοσίου &amp; Ιδιωτικού Τομέα</li> </ul>	

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	<b>Δ2: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης</b>
Κατηγοριοποίηση	η) οργάνωση της στάθμευσης θ) αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	<b>ΕΣΣΒΑΑ 2018</b> 4.1.1 Ανάπτυξη υπηρεσιών "έξυπνης πόλης" 3.5.1. Δημιουργία χώρων στάθμευσης  <b>Επιχειρησιακό πρόγραμμα 2016 - 2019</b> 1.3.2 Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Δημιουργία υποδομών που προωθούν την βιώσιμη αστική κινητικότητα 1.3.5 Δημιουργία κατάλληλων υποδομών και συστημάτων για τη διαχείριση αποφάσεων κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών ρυθμίσεων
Σύνδεση με προτεραιότητες	5. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας <b>Στρατηγικός Στόχος Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης</b> - Γ1) Βελτίωση οδικών υποδομών – οδικής ασφάλειας - Γ2) Διαχείρισης της στάθμευσης - Γ4) Μέτρα περιορισμού χρήσης του Ι.Χ.
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία:
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<p>Η στάθμευση αποτελεί μια από τις σημαντικότερες παραμέτρους που επηρεάζουν την κινητικότητα των κατοίκων και επισκεπτών μιας αστικής περιοχής και φυσικά την καθημερινότητά τους. Η διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης Πολιτικής Στάθμευσης πρέπει να είναι συμβατή με την συνολική Πολιτική Αστικών Μεταφορών που επιδιώκεται μέσα από ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχή υλοποίηση του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας</p> <p>Προκειμένου να υπάρξει οργάνωση της στάθμευσης στην κεντρική περιοχή της πόλης της Πτολεμαΐδας, προτείνονται οι εξής ρυθμίσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης</b></li> </ul> <p>Η αποτελεσματική λειτουργία του συγκεκριμένου συστήματος αποτελεί τμήμα μιας ολοκληρωμένης πολιτικής στάθμευσης η οποία συμπεριλαμβάνει την δημιουργία των χώρων στάθμευσης εκτός οδού (μέτρο Δ1) και την δημιουργία ειδικών θέσεων στάθμευσης (μέτρο Δ3). Η κυκλοφοριακή μελέτη έχει μεριμνήσει για τα παρακάτω θέματα τα οποία παρουσιάζονται και στο ΣΒΑΚ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Χωροθέτηση των θέσεων του συστήματος παρά την οδό</li> <li>• Τιμολογιακή πολιτική και μέγιστη διάρκεια παραμονής. <b>Το ακριβές ύψος της χρέωσης θα καθορισθεί από τη Δημοτική Αρχή ύστερα από την επιλογή του σεναρίου προς υλοποίηση της κυκλοφοριακής μελέτης .</b></li> <li>• Περίοδος λειτουργίας του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης κατά περίπτωση (π.χ. 09.00 – 13.00)</li> </ul> <p>Επιπλέον ενέργειες που χρειάζεται να γίνουν για την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος είναι οι κάτωθι:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προμήθεια και εγκατάσταση του κατάλληλου εξοπλισμού «έξυπνων εφαρμογών» – αισθητήρων στάθμευσης από τον Δήμο προκειμένου να διευκολυνθεί η διαχείριση, η είσπραξη πιθανού κομίστρου και η αστυνόμευση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. (είτε ετοιμασία Τευχών Δημοπράτησης και διενέργεια σχετικού διαγωνισμού για την ανάληψη του έργου υλοποίησης του συστήματος διαχείρισης στάθμευσης από εταιρεία/κοινοπραξία του ιδιωτικού τομέα με την μορφή παραχώρησης). Μέσα από την εγκατάσταση αισθητήρων στάθμευσης, καθώς και τη χρήση εφαρμογών για κινητό, ο οδηγός θα μπορεί να βρει ελεύθερες θέσεις στάθμευσης με εύκολο τρόπο. Ταυτόχρονα δύναται να κάνει χρήση των οδηγιών πλοήγησης μέχρι το συγκεκριμένο σημείο που υπάρχει ελεύθερη θέση.</li> </ul>	

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

- Στελέχωση της Δημοτικής Αστυνομίας είτε του σχετικού προσωπικού της αρμόδιας υπηρεσίας του Δήμου ώστε να υπάρχει συνεχής και συνεπής αστυνόμευση τόσο των παρανόμων σταθμεύσεων όσο και αυτών που δεν καταβάλουν το ανάλογο τέλος.
- **Εφαρμογή ειδικής ζώνης στάθμευσης κατοίκων**

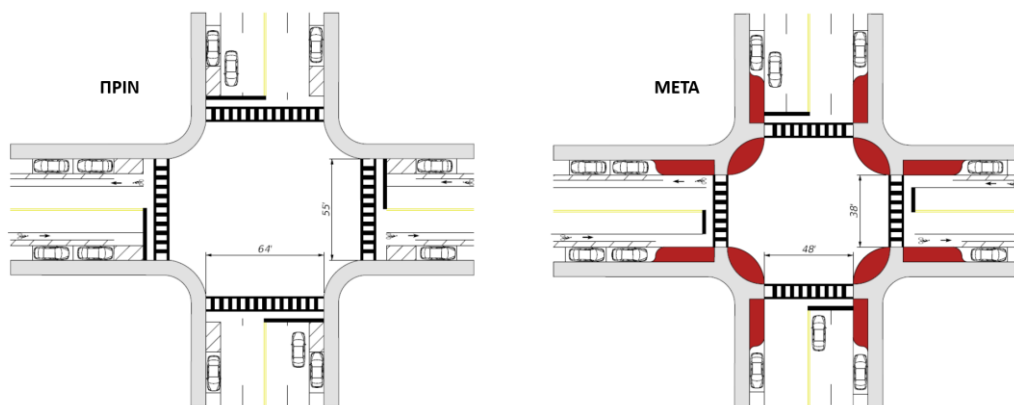
Προκειμένου να προστατευτεί η στάθμευση των κατοίκων στην κεντρική περιοχή, ο Δήμος Εορδαίας θα προχωρήσει στον καθορισμό ενός πλαισίου ελεγχόμενης στάθμευσης το οποίο θα λειτουργεί αποτρεπτικά για τους επισκέπτες. Προκειμένου να επιτευχθεί η αποτελεσματική αστυνόμευση του συγκεκριμένου μέτρου μπορούν να αξιοποιηθούν διαφορετικές μέθοδοι, όπως η δημιουργία κάρτας κατοίκου ή η βάση δεδομένων πινακίδων κυκλοφορίας, κ.ά. Η συνέργεια/συντονισμός των παραμέτρων λειτουργίας και αστυνόμευσης αποτελεί ένα ζητούμενο το οποίο θα πρέπει να επιδιώκεται στο πλαίσιο για την επίτευξη καλύτερου αποτελέσματος.

- **Εγκιβωτισμός στάθμευσης**

Για να μπορεί το σύστημα στάθμευσης να λειτουργεί με την μέγιστη αποτελεσματικότητα, χρειάζεται οι θέσεις στάθμευσης να είναι οριοθετημένες σε κάθε οδό και επιπλέον χρειάζεται να υπάρχει κατάλληλη διαμόρφωση στις διασταυρώσεις που εμποδίζει τη στάθμευση και διευκολύνει την πεζή μετακίνηση (εγκιβωτισμός). Το μέτρο αυτό που αφορά τον εγκιβωτισμό στάθμευσης μπορεί να συνδεθεί με το μέτρο Β1 που αφορά την ενίσχυση των υποδομών μετακίνησης πεζή και τη διαπλάτυνση πεζοδρομίων. Υπάρχει η δυνατότητα εγκιβωτισμού με φθηνότερα μέσα (κολωνάκια και βάψιμο της οδού, όπως φαίνεται στη φωτογραφία).



Εγκιβωτισμός στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων στην Πτολεμαΐδα (αριστερά), εγκιβωτισμός στάθμευσης με κολωνάκια και βάψιμο οδού στην Αμερική (δεξιά)



Εγκιβωτισμός στάθμευσης σε κόμβο (πριν και μετά)

### Ζήτημα που εξυπηρετούνται

Η παράνομη στάθμευση σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα στην πόλη της Πτολεμαΐδας, είναι ένα φαινόμενο το οποίο έχει αναδειχθεί από τον υφιστάμενο σχεδιασμό και από τις αναλύσεις της υφιστάμενης κατάστασης. Η παράνομη στάθμευση σε διπλή σειρά και επί του πεζοδρομίου δημιουργεί τριβές- καθυστερήσεις στην ροή της κυκλοφορίας στα συγκεκριμένα τμήματα ενώ υποβαθμίζει την οδική ασφάλεια για μηχανοκίνητη κυκλοφορία και πεζούς - ποδηλάτες. Η ελεγχόμενη στάθμευση σε συνδυασμό με τις λοιπές παρεμβάσεις για την στάθμευση επιδιώκουν την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης.

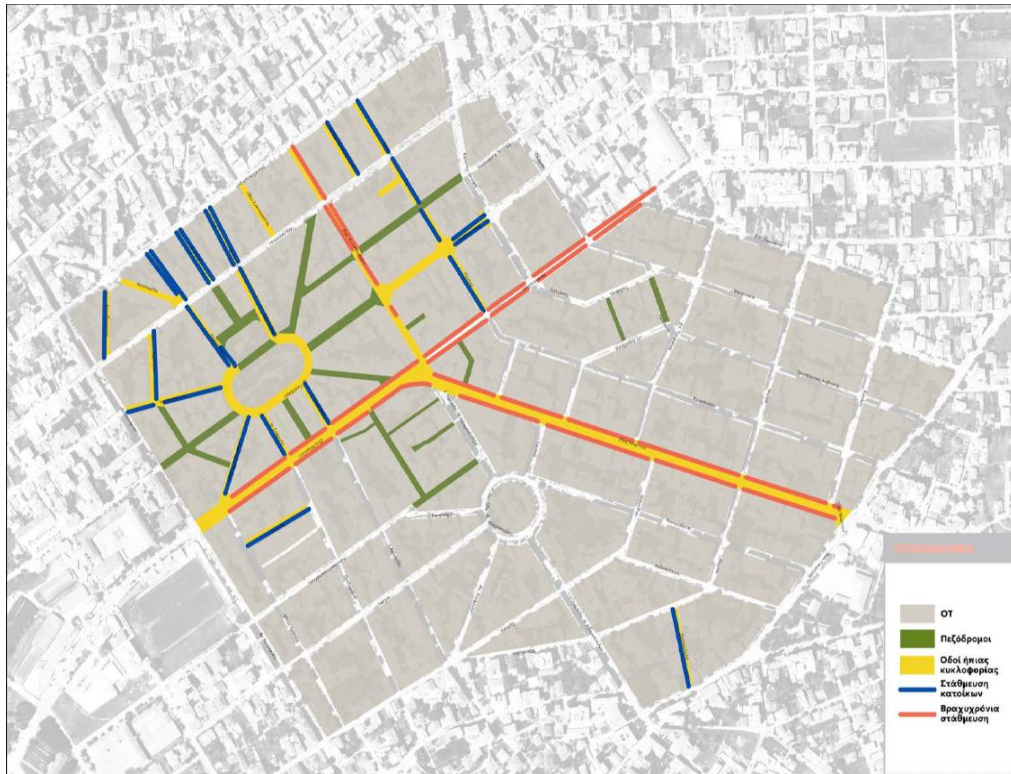
## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

### Πεδίο εφαρμογής

Ανάλογα με το επιλεγθέν σενάριο κινητικότητας της κυκλοφοριακής μελέτης, υπάρχουν δύο επιλογές για το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης. Παρακάτω παρουσιάζονται και οι δύο με εικόνες από την κυκλοφοριακή μελέτη.

Ήπιο σενάριο:

- 270 περίπου θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης
- Στάθμευση κατοίκων στις παρακάτω οδούς (τα όρια φαίνονται στην εικόνα)
  - Φιλίππου
  - Μικράς Ασίας
  - Παρμενίωνος
  - Χρυσοστόμου Σμύρνης
  - Πόντου
  - Βασιλίσσης Σοφίας
  - Θεμιστοκλή
  - Τσαλδάρη
  - Διαδόχου Παύλου
  - Τραπεζούντος
  - Κομνηνών
  - Λαγοθηριανού
  - Αμύντα
  - Παπανικολή
- Ελεγχόμενη βραχυχρόνια στάθμευση
  - 25<sup>ης</sup> Μαρτίου
  - Νοσοκομείου
  - Βασιλέως Κωνσταντίνου
- Επιτρεπόμενη χρονική διάρκεια: έως 2 ώρες
- Ισχύς μέτρου: 09:00-14:00 και 18:00-21:00 από Δευτέρα-Παρασκευή, 09.00 -15.00 το Σάββατο
- Χρέωση: χωρίς χρέωση

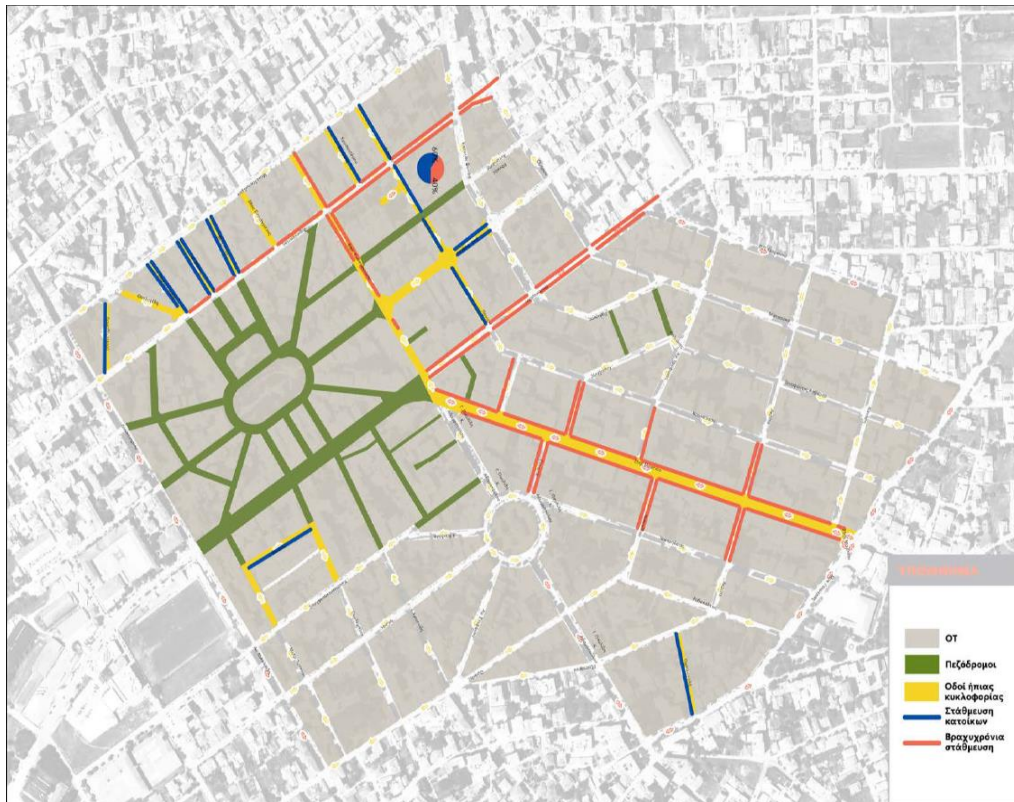


Ελεγχόμενη στάθμευση - Ήπιο σενάριο (εικόνα κυκλοφοριακής μελέτης)

Ριζοσπαστικό σενάριο:

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

- 411 περίπου θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης
- Στάθμευση κατοίκων στις παρακάτω οδούς (τα όρια φαίνονται στην εικόνα)
  - Φιλίππου
  - Μικράς Ασίας
  - Παρμενίωνος
  - Χρυσοστόμου Σμύρνης
  - Πόντου
  - Βασιλίσσης Σοφίας
  - Αμύντα
  - Παπανικολή
- Ελεγχόμενη βραχυχρόνια στάθμευση
  - 25<sup>ης</sup> Μαρτίου
  - Νοσοκομείου
  - Βασιλέως Κωνσταντίνου
  - Δημοκρατίας
  - Πόντου
  - Γονατας
  - Κοροζένης
  - Αγίου Τρύφωνος
  - Ιασωνίδου
  - Ακρίτα
- Επιτρεπόμενη χρονική διάρκεια: έως 2 ώρες
- Ισχύς μέτρου: 09:00-14:00 και 18:00-21:00 από Δευτέρα-Παρασκευή, 09.00 -15.00 το Σάββατο
- Χρέωση: σταθερή ανά ώρα (πχ. 0,5 €/ώρα)



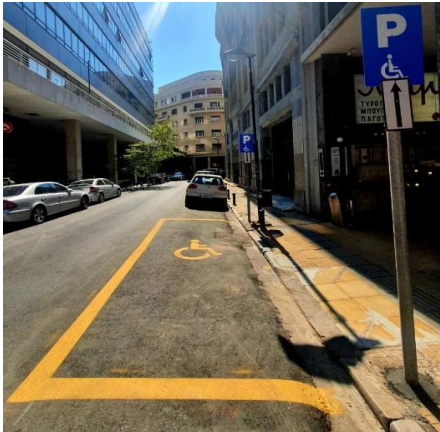

Ελεγχόμενη στάθμευση - Ριζοσπαστικό σενάριο (εικόνα κυκλοφοριακής μελέτης)

Τονίζεται πως για να λειτουργήσει ορθά το σύστημα χρειάζεται Συστηματική αστυνόμευση παράνομης στάθμευσης με έμφαση σε κρίσιμες θέσεις του δικτύου όπως στις προσβάσεις των κόμβων, στις στάσεις λεωφορείων κ.λπ.

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης Διαδικασίες προμήθειας και εγκατάστασης έξυπνου συστήματος		1 έως 2 έτη
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Εορδαίας Περιφέρεια Δήμου Εορδαίας	
Υλοποίησης:	Δήμος Εορδαίας Σύμπραξη Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα	
Εποπτείας:	Δήμος Εορδαίας	
<b>Πιθανά Αποτελέσματα</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Οργάνωση της στάθμευσης</li> <li>+ Μείωση της συμφόρησης</li> <li>+ Βελτίωση αποδοτικότητας του συστήματος</li> <li>+ Τιμολόγηση του εξωτερικού κόστους των Ι.Χ. οχημάτων</li> <li>+ Ενθάρρυνση χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης</li> <li>- Ανάγκη αστυνόμευσης ή επιπλέον επενδύσεων για τον έλεγχο ορθής λειτουργίας των παρεμβάσεων</li> </ul>		
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ισοζύγιο ζήτησης / προσφοράς</li> </ul>	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εγκατάσταση υποδομής ελεγχόμενης στάθμευσης στην προτεινόμενη περιοχή (Αισθητήρες, σήμανση και λογισμικό): 1000 € / θέση</li> </ul>	
<b>Χρηματοδότηση</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ίδιοι Πόροι,</li> <li>- ΠΠΑ Δυτικής Μακεδονίας,</li> <li>- Σύμπραξη Δημοσίου &amp; Ιδιωτικού Τομέα</li> </ul>	

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	<b>Δ3: Οργάνωση ειδικών θέσεων στάθμευσης</b>
Κατηγοριοποίηση	β) προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης γ) εξασφάλιση της προσβασιμότητας η) οργάνωση της στάθμευσης
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	<b>ΕΣΣΒΑΑ 2018</b> 2.2.3 Υποδομές προσβασιμότητας ΑμεΑ 3.5.1. Δημιουργία χώρων στάθμευσης  <b>Επιχειρησιακό πρόγραμμα 2016 - 2019</b> 1.3.2 Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Δημιουργία υποδομών που προωθούν την βιώσιμη αστική κινητικότητα 1.3.5 Δημιουργία κατάλληλων υποδομών και συστημάτων για τη διαχείριση αποφάσεων κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών ρυθμίσεων 2.1.3 Προστασία ατόμων με ειδικές δεξιότητες (αναπηρία)
Σύνδεση με προτεραιότητες	5. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης 2. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	<u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας</u> <b>Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης</b> - Γ.2) Ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης στάθμευσης - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία: X
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<p>Σημαντική παράμετρος για την κατάλληλη οργάνωση της στάθμευσης στην περιοχή ενός δήμου αποτελεί η διαχείριση των θέσεων στάθμευσης για ειδικές κατηγορίες οχημάτων. Η ύπαρξη ειδικών θέσεων διευκολύνει τις μετακινήσεις των σχετικών κατηγοριών μετακινούμενων διασφαλίζοντας έτσι την καλύτερη ροή της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο, την βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την οικονομία σε τοπικό επίπεδο. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ προτείνεται ο εμπλουτισμός των ειδικών θέσεων στάθμευσης ως εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ</b></li> </ul> <p>Η προσβασιμότητα των ΑμεΑ αποτελεί μια πολύ σημαντική πρόκληση για ένα ΣΒΑΚ. Η βελτίωση της εξυπηρέτησης των ευάλωτων χρηστών της οδού αντιστοιχίζεται με την αρχή της βιώσιμης κινητικότητας για ίσες ευκαιρίες στην μετακίνηση και θα πρέπει να τίθεται σε υψηλή προτεραιότητα. Στην περίπτωση του Δήμου Εορδαίας, προκειμένου να βελτιωθεί η προσβασιμότητα των ΑμεΑ στην περιοχή παρέμβασης, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ προτείνεται ποσοστό θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ 5% επί του συνόλου των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό.</p>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p>Θέση στάθμευσης ΑμεΑ στο Δήμο Αθηναίων (αριστερά). Έξυπνες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ στο δήμο Χανίων (δεξιά).</p>	

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

### • Θέσεις στάθμευσης για μοτοσυκλέτες

Η δημιουργία θέσεων στάθμευσης για μοτοσυκλέτες συμβάλει στην καλύτερη οργάνωση του χώρου και την αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση του συγκεκριμένου μέσου μετακίνησης. Με την δημιουργία θέσεων για μοτοσυκλέτες επιδιώκεται ο περιορισμός της παράνομης στάθμευσης επί του πεζοδρομίου στις κεντρικές-εμπορικές οδούς της πόλης. Ως καλή πρακτική θα ήταν η αντικατάσταση μιας θέσης για Ι.Χ. με 4 (ή 5) θέσεις μοτοσυκλετών στο κέντρο της πόλης της Πτολεμαΐδας.

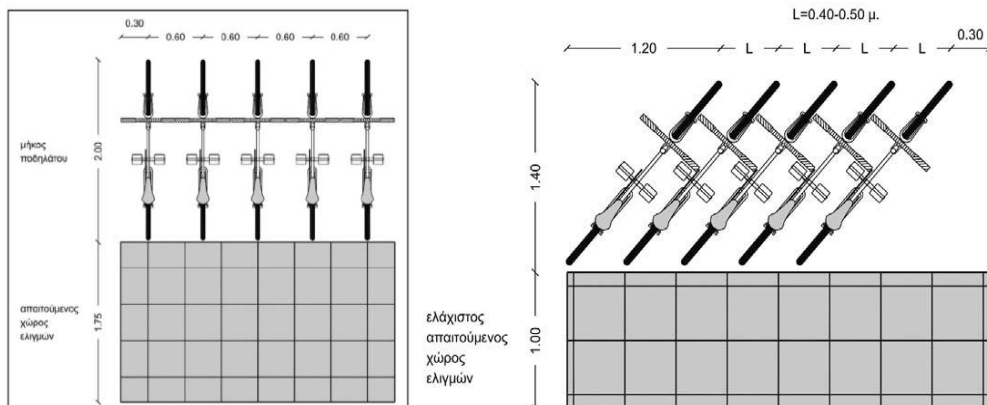


Θέσεις στάθμευσης δικύκλων στο Δήμο Θεσσαλονίκης (αριστερά). Θέσεις στάθμευσης δικύκλων στο Δήμο Αθηναίων (δεξιά)

### • Θέσεις στάθμευσης για ποδήλατα

Το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας έχει ως σκοπό την προώθηση του ποδηλάτου και τη σταδιακή αύξηση της χρήσης αυτού του μέσου μεταφοράς από πολίτες, έναντι πιο ενεργοβόρων μορφών μετακίνησης όπως το ΙΧ. Μέρος της ολοκληρωμένης υποδομής δικτύου ποδηλάτου αποτελεί η διαμόρφωση κατάλληλων υποδομών στάθμευσης ποδηλάτων.

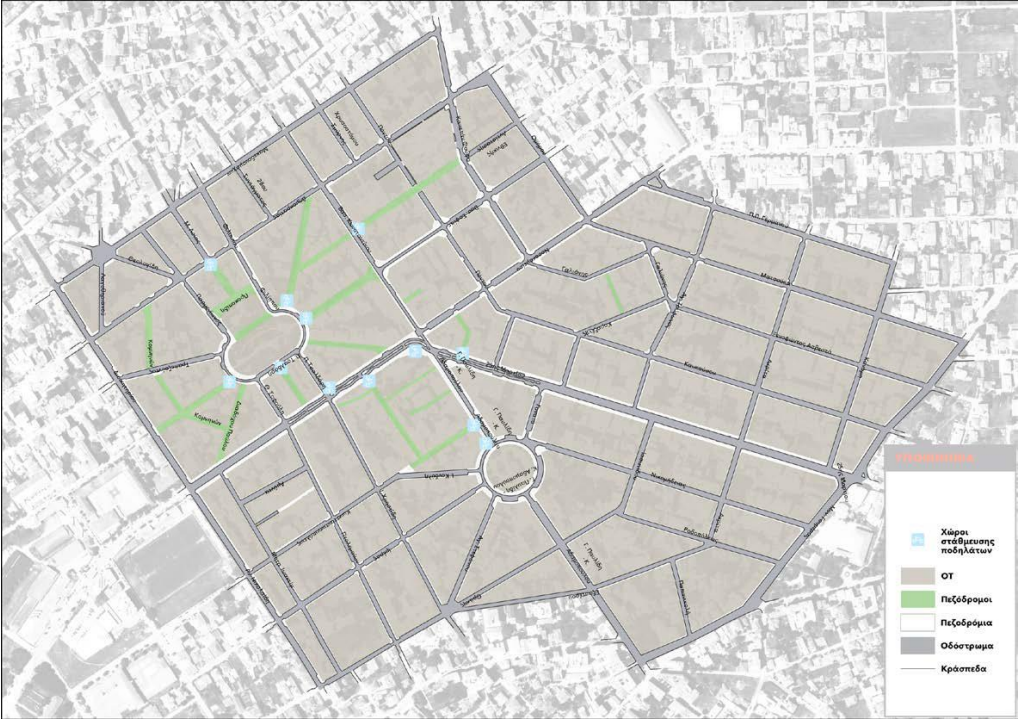
Προκειμένου οι υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων να καθίστανται εμφανείς σε όλους τους χρήστες της οδού, να είναι εύκολα εντοπίσιμες από τους ποδηλάτες και να μην καταπατώνται από τα άλλα οχήματα (κυρίως μηχανοκίνητα δίκυκλα), θα πρέπει να καθορίζονται με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Πρέπει επίσης να είναι επαρκής ως προς το πλήθος και τη δυναμικότητα των θέσεων πρόσδεσης, με ικανοποιητική διασπορά στο δημόσιο αστικό χώρο, για την ικανοποίηση της υφιστάμενης και της μελλοντικής ζήτησης. Οι «Τεχνικές οδηγίες για υποδομές ποδηλάτων» (Νοέμβριος 2015), σελίδα 13731, αναφέρουν όλες τις αρχές σχεδιασμού υποδομών στάθμευσης ποδηλάτων.



Βασικές διαστάσεις υποδομής στάθμευσης ποδηλάτων και απαιτούμενη επιφάνεια πρόσβασης




## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

	<b>Ζήτημα που εξυπηρετούνται</b>		
	Στο πλαίσιο της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης παρατηρήθηκε συχνά το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης ειδικών κατηγοριών οχημάτων, όπως και η χαμηλή προσφορά θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ εκτός κέντρου αλλά και η έλλειψη υποδομών στάθμευσης για ποδήλατα.		
	<b>Πεδίο εφαρμογής</b>		
	Οι παρεμβάσεις που αφορούν θέσεις ΑμεΑ αφορούν το σύνολο της πόλης με έμφαση στην κεντρική περιοχή. Οι παρεμβάσεις που αφορούν μηχανοκίνητα δίκυκλα αφορούν κυρίως την περιοχή του κέντρου. Οι παρεμβάσεις που αφορούν ποδήλατα αφορούν σημαντικούς πόλους έλξης και γένεσης μετακινήσεων π.χ. σχολεία, χώροι αθλητισμού, κέντρο, πάρκα, δημαρχείο, χώροι πολιτισμού / πνευματικά κέντρα κ.α. Η χωροθέτηση για τα ποδήλατα φαίνεται στην παρακάτω εικόνα.		
			
	<i>Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων (εικόνα από την κυκλοφοριακή μελέτη)</i>		
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Υψηλή</b>	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	Α) Μελέτη σκοπιμότητας	
		Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
Άλλη δράση Ωριμότητας:			
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
Διαμόρφωση ειδικών θέσεων ΑμεΑ		1 έως 3 μήνες	
Υλοποίηση			
Διαμόρφωση ειδικών θέσεων στάθμευσης δίκυκλων			

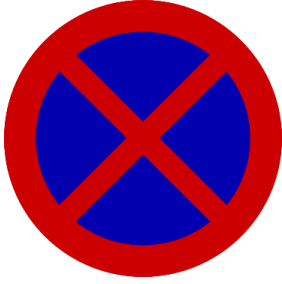

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

Υλοποίηση <u>Θέσεις στάθμευσης για ποδήλατα</u>		1 έως 3 μήνες
Υλοποίηση Προμήθεια εξοπλισμού		1 έως 3 μήνες 3 έως 6 μήνες
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Εορδαίας Ομάδες ΑμεΑ Ομάδες αθλητών / ποδηλατιστών	
Υλοποίησης:	Δήμος Εορδαίας	
Εποπτείας:	Δήμος Εορδαίας	
<b>Πιθανά Αποτελέσματα</b>		
+ Οργάνωση της στάθμευσης + Ενθάρρυνση χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης - Ανάγκη αστυνόμευσης ή επιπλέον επενδύσεων για τον έλεγχο ορθής λειτουργίας των παρεμβάσεων - Μείωση θέσεων στάθμευσης ΙΧ		
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πλήθος θέσεων ΑμεΑ</li> <li>• Πλήθος θέσεων στάθμευσης δίκυκλων</li> <li>• Πλήθος θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων</li> </ul>	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κατασκευή ειδικής θέσης στάθμευσης (σήμανση, διαμορφώσεις, κ.ά.): 500 € / θέση</li> <li>• Ποδηλατοστάτης 5 θέσεων: 200-300€</li> </ul>	
<b>Χρηματοδότηση</b>	Ίδιοι Πόροι	

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	<b>Δ4: Οδική σήμανση</b>
Κατηγοριοποίηση	δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας η) οργάνωση της στάθμευσης
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	<b>Επιχειρησιακό πρόγραμμα 2016 - 2019</b> 1.3.2 Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Δημιουργία υποδομών που προωθούν την βιώσιμη αστική κινητικότητα 1.3.5 Δημιουργία κατάλληλων υποδομών και συστημάτων για τη διαχείριση αποφάσεων κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών ρυθμίσεων 2.1.3 Προστασία ατόμων με ειδικές δεξιότητες (αναπηρία)
Σύνδεση με προτεραιότητες	3. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας 5. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας <b>Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης</b> - Γ.1) Μέτρα περιορισμού χρήσης ΙΧ - Γ.2) Ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης στάθμευσης - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας - Γ.4) Διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών
Χαρακτήρας	Έργο: Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία:
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<p>Τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρείται συνεχή αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στο οδικό δίκτυο καθώς ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ μεγαλώνει. Σε αυτό οφείλεται και η μέχρι τώρα παραδοσιακή προσέγγιση στον συγκοινωνιακό σχεδιασμό που ωφελούσε τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Άμεση ανάγκη για λόγους οδικής ασφάλειας και οργάνωσης της κυκλοφορίας που προκύπτει είναι η ορθή χρήση οδικής σήμανσης, κάθετης και οριζόντιας, δηλαδή πληροφοριακών πινακίδων (οριζόντια σήμανση) και διαγραμμίσεων (κάθετη σήμανση). Το σύστημα σήμανσης αποτελεί βασική πηγή πληροφοριών όλων των μετακινούμενων και χρηστών της οδού.</p> <p>Το συγκεκριμένο μέτρο εξετάζει πινακίδες ρύθμισης της κυκλοφορίας, και πιο συγκεκριμένα οδούς που επιτρέπεται και που απαγορεύεται η στάθμευση, καθώς και πληροφοριακές πινακίδες, που οδηγούν τον χρήστη της οδού σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης εκτός οδού.</p> <p>Η οδική σήμανση που αφορά διαβάσεις πεζών, ταχύτητα μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, προειδοποίηση κατευθύνσεων κ.α. αποτελούν κομμάτι των προηγούμενων μέτρων που έχουν αναλυθεί αλλά παρουσιάζεται συνοπτικά και στο μέτρο Ε2.</p>	
	
<p><i>Παράδειγμα σήμανσης που αποπροσανατολίζει τους οδηγούς</i></p>	

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

															
<p><i>Ρυθμιστική πινακίδα P 40 (αριστερά). Πληροφοριακή πινακίδα προς χώρους στάθμευσης (δεξιά)</i></p>															
<p><b>Ζήτημα που εξυπηρετούνται</b></p>															
<p>Οι αναπλάσεις που θα γίνουν στην πόλη της Πτολεμαΐδας επιβάλλουν την ορθή τοποθέτηση της σήμανσης η οποία θα ανταποκρίνεται στις πραγματικές συνθήκες. Κατά την ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης παρατηρήθηκαν πινακίδες οι οποίες είναι απαρχαιομένες (π.χ. ελεγχόμενη στάθμευση) και χρειάζεται να απομακρυνθούν ώστε η πληροφόρηση των χρηστών της οδού να είναι ορθή.</p>															
<p><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p>															
<p>Οι παρεμβάσεις αφορούν το σύνολο της πόλης της Πτολεμαΐδας.</p>															
<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Υψηλή</b>														
<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Α) Μελέτη σκοπιμότητας</td> <td style="width: 20%;"></td> </tr> <tr> <td>Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td>Άλλη δράση Ωριμότητας:</td> <td></td> </tr> </table>	Α) Μελέτη σκοπιμότητας		Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Α) Μελέτη σκοπιμότητας															
Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X														
Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης															
Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X														
Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X														
Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X														
Άλλη δράση Ωριμότητας:															
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>														
Αποξήλωση απαρχαιομένων πινακίδων Προμήθεια και τοποθέτηση νέων πινακίδων	3 μήνες 6 έως 9 μήνες														
<p><b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b></p>															
Σχεδιασμού:	Δήμος Εορδαίας														
Υλοποίησης:	Δήμος Εορδαίας														
Εποπτείας:	Δήμος Εορδαίας														
<p><b>Πιθανά Αποτελέσματα</b></p>															
<p>+ Οργάνωση της στάθμευσης + Οδική ασφάλεια - Ανάγκη αστυνόμευσης για τον έλεγχο ορθής λειτουργίας των παρεμβάσεων</p>															
<p><b>Δείκτες Παρακολούθησης</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Παράνομα οχήματα σε κεντρικές οδούς</li> </ul>														
<p><b>Προεκτίμηση δαπάνης</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ρυθμιστικές πινακίδες: 80-100 € / πινακίδα και στύλο</li> </ul>														
<p><b>Χρηματοδότηση</b></p>	Ίδιοι Πόροι														

**ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ**

<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ</b>	
	<b>Τίτλος</b>	<b>Ε1: Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης</b>
	<b>Κατηγοριοποίηση</b>	α) ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς β) προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας ε) μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων θ) αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών
	<b>Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια</b>	<b>ΣΔΑΕΚ</b> 2.3.2.4 Εκδηλώσεις Αστικής Κινητικότητας 2.9.3. Δράσεις Ευαισθητοποίησης Πολιτών
	<b>Σύνδεση με προτεραιότητες</b>	1. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης 2. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων 3. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας 6. Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
	<b>Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ</b>	<u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας</u> <b>Άξονας στρατηγικής Α: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης</b> - Α.1) Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου <b>Άξονας στρατηγικής Β: Αναβάθμιση των Δημόσιων Συγκοινωνιών στο σύνολο του Δήμου</b> - Β.1) Αύξηση του μεριδίου χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς στον Δήμο Εορδαίας <b>Άξονας στρατηγικής Γ: Αναβάθμιση του αστικού χώρου &amp; της ποιότητας ζωής των πολιτών</b> - Γ.1) Μέτρα περιορισμού χρήσης ΙΧ - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας <b>Άξονας στρατηγικής Δ: Προώθηση καινοτόμων πρακτικών και νέων τεχνολογιών</b> - Δ.1) Προώθηση ηλεκτροκίνησης - Δ.2) Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών προς την βιώσιμη αστική κινητικότητα - Δ.3) Συστηματική και οργανωμένη ενσωμάτωση των μεθόδων συμμετοχικού σχεδιασμού στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων
	<b>Χαρακτήρας</b>	Έργο: Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: Υπηρεσία / Διαδικασία: X
	<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
	<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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Στρατηγική επικοινωνίας και ενημέρωσης πολιτών</b></li> </ul> <p>Το πρώτο βήμα για την εξασφάλιση των παραπάνω, είναι η ανάπτυξη ενός πλάνου δράσεων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας στο Δήμο Εορδαίας. Η εν λόγω στρατηγική ευαισθητοποίησης που θα αναπτυχθεί, θα μπορούσε να διακρίνει τους πολίτες σε τέσσερις (4) βασικές κατηγορίες:</p> <p>(α) Άτομα ηλικίας 8 έως 18 ετών: Αποτελούν νεαρά άτομα που βρίσκονται στο στάδιο εκπαίδευσης. (β) Άτομα ηλικίας 18 έως 25 ετών: Αποτελούν άτομα που βρίσκονται στο στάδιο ανώτερης &amp; ανώτατης εκπαίδευσης με έντονη κοινωνική δραστηριότητα (γ) Άτομα ηλικίας 26 έως 50 ετών: Αποτελούν άτομα σε παραγωγική ηλικία. (δ) Άτομα ηλικίας άνω των 50 ετών: Αποτελούν άτομα μεγαλύτερης ηλικίας. Το πλάνο ευαισθητοποίησης των πολιτών, ενθαρρύνεται να περιλαμβάνει επιπλέον δράσεις/ εκδηλώσεις ενημέρωσης-πληροφόρησης- εκπαίδευσης, όπως σεμινάρια, ομιλίες, παρουσιάσεις κ.ά. καθώς και</p>	

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

<p>συμμετοχικές δράσεις και δράσεις προώθησης και προβολής, όπως ποδηλατοδρομίες, προώθηση πεζοπορίας κ.ά</p> <p>Το συγκεκριμένο μέτρο συνδέεται με τα περισσότερα από τα υπόλοιπα μέτρα του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας. Η προώθηση των μέτρων είναι ζωτικής σημασίας για την αποδοχή τους από τους πολίτες και τη βιώσιμη λειτουργία τους. Συνεπώς δράσεις όπως: δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων, δίκτυα βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών &amp; ΑμεΑ, ανάπτυξη σχολικών διαδρομών, διαχείριση της στάθμευσης, προώθηση οχημάτων ηλεκτροκίνησης, κ.ά. θα πρέπει να συνοδεύονται από αντίστοιχα μέτρα ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης.</p> <p>Ενδεικτικές προωθητικές δραστηριότητες αλλαγής συμπεριφοράς μετακινουμένων που μπορούν να πραγματοποιηθούν είναι :</p> <p><b><u>Ενημερωτικές ημερίδες σε συλλόγους και εκπαιδευτικές δομές για την Βιώσιμη Ανάπτυξη και Κινητικότητα</u></b></p> <p>Στόχος αυτών των ημερίδων είναι η ενσωμάτωση της έννοιας της βιώσιμης κινητικότητας σε ομάδες πολιτών και σε μαθητές. Στην περίπτωση μαθητών, οι δράσεις θα πραγματοποιηθούν τόσο εντός όσο και εκτός σχολείου, προκειμένου να ενημερωθούν οι νέοι για τις δυνατότητες αλλαγής των κινητικών τους συνθηκών και για την απόκτηση δεξιοτήτων κινητικότητας. Μέσω τέτοιων δραστηριοτήτων μπορούν να παρέχονται στους μαθητές πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο πραγματοποίησης των καθημερινών τους μετακινήσεων (διαδρομή σπίτι – σχολείο), της οδικής ασφάλειας και των ήπιων μορφών μετακίνησης. Η πολιτική του Δήμου θα πρέπει να είναι όχι μόνο να βελτιώσει το επίπεδο γνώσεων σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα αλλά και να προωθήσει τις βιώσιμες κινητικές συνήθειες των νέων.</p> <p>Οι διάφορες δραστηριότητες μπορούν να περιλαμβάνουν εργαστήρια κινητικότητας για παιδιά δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, εκπαίδευση παιδιών στο πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής, διαδραστική εκπαίδευση και παιχνίδια με παιδιά πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης.</p> <p>Διοικήσεις σχολείων και πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, εκπαιδευτικοί, ειδικοί σε θέματα μεταφορών, ο Δήμος κ.α. θα πρέπει μέσω συναντήσεων να συμφωνήσουν για τις δραστηριότητες και τις δράσεις που θα πρέπει να πραγματοποιηθούν στο πλαίσιο των ενημερωτικών ημερίδων.</p> <p>Τέτοιου είδους δραστηριότητες μπορούν να πραγματοποιούνται κατά τη σχολική χρονιά, σε εορταστικές περιόδους όπου οι μαθητές διαθέτουν ελεύθερο χρόνο, καθώς και κατά τη διάρκεια της «Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας».</p> <p><b><u>Ενημερωτικές ημερίδες για τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης, της ποδηλασίας, των μορφών ήπιας κινητικότητας</u></b></p> <p>Ο Δήμος πρέπει, μέσω ημερίδων, ενημερώσει τους πολίτες σχετικά με τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης, της ποδηλασίας και άλλων μορφών ήπιας κινητικότητας. Τέτοιου είδους ημερίδες πρέπει να πραγματοποιηθούν σε σχολεία, σε φορείς, σε δημόσιες υπηρεσίες σε συνεργασία με τον Δήμο και συγκοινωνιολόγους, τόσο κατά την διάρκεια της «Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας» όσο και σε άλλες χρονικές περιόδους του έτους.</p> <p><b><u>Ενημερωτικές ημερίδες για το εξωτερικό κόστος των Ι.Χ και την περιβαλλοντική υποβάθμιση</u></b></p> <p>Ένας τρόπος ανάπτυξης της συγκεκριμένης εκστρατείας που αφορά την οικολογική οδήγηση είναι η προώθηση μέσω εργασιών, με στόχο την ευαισθητοποίηση των πολιτών, θέτοντας ότι είναι σημαντικό να υιοθετηθεί μία πιο οικολογική συμπεριφορά.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Μέσω συγκεκριμένων εκστρατειών θα προσεγγιστούν απλοί πολίτες, αλλά και ειδικές κατηγορίες όπως υποψήφιοι σχολών οδήγησης και επαγγελματίες οδηγοί.</li><li>- Η συγκεκριμένη εκστρατεία μπορεί να πραγματοποιείται μία φορά τον χρόνο, κατά την εβδομάδα κινητικότητας.</li><li>- Η προώθηση αυτή θα πραγματοποιηθεί μέσω φυλλαδίων, αφισών σε διάφορα σημεία της πόλης, σελίδες σε κοινωνικά δίκτυα και μέσω δημιουργίας ιστοσελίδας</li><li>- Καθώς θα συμμετέχει σε αυτά τα εργαστήρια, οι συμμετέχοντες θα μάθουν το επίπεδο εκπομπών ρύπων που παράγουν, μέσω ερωτηματολογίου. Οι συμμετέχοντες επίσης θα μπορούν να αξιολογήσουν την οικολογική οδήγησης συμπεριφορά τους μέσω προσομοιωτή και να βαθμολογηθούν. Αυτές οι διαδικασίες θα συμβάλουν στην διάχυση του πληθυσμού μιας μεθόδου οδήγησης με πιο βιώσιμο τρόπο.</li></ul> <p>Εκτός των εργασιών μπορούν να παρουσιαστούν και βίντεο ευαισθητοποίησης.</p> <p><b><u>Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης του συνεπιβατισμού</u></b></p> <p>Καθώς οι χρήστες Ι.Χ. στην πλειοψηφία τους κινούνται χωρίς συνεπιβάτες στο όχημα τους, είναι σημαντικό να ενημερωθούν σχετικά με τον συνεπιβατισμό, ο οποίος οδηγεί σε μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ζήτησης για θέσεις στάθμευσης, των εξόδων αλλά και των εκπομπών ρύπων στις πόλεις.</p> <p>Ένα από τα θέματα του συνεπιβατισμού είναι ότι άτομα τα οποία θα κινούνταν με αυτόν τον τρόπο και ζουν στην ίδια περιοχή και έχουν τον ίδιο προορισμό δεν γνωρίζουν τις ευκαιρίες μετακίνησης. Ο Δήμος, μέσω εφαρμογής θα μπορούσε να προωθήσει τον συνεπιβατισμό, καθώς οι πολίτες θα μπορούσαν να</p>
--

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

<p>βρουν εύκολα κάποιον που διαθέτει Ι.Χ. ή θα επιθυμούσε να μετακινηθεί σαν συνεπιβάτης για μια συγκεκριμένη διαδρομή.                  Ο Δήμος θα μπορούσε επίσης να παρέχει θέσεις στάθμευσης για οχήματα που πραγματοποιούν μετακινήσεις συνεπιβατισμού. Τέλος, θα μπορούσε να εισάγει κίνητρα μέσω διαγωνισμών. Για παράδειγμα, θα μπορούσε να προσφέρει κάποιου είδους έπαθλο ή άλλα κίνητρα σε αυτούς που πραγματοποιούν τα περισσότερα χιλιόμετρα για τέτοιου είδους μετακινήσεις.</p> <p><b><u>Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας μέσω αθλητισμού (αθλητική ποδηλασία, πεζοπορία, ορειβασία, κ.ά)</u></b></p> <p>Μέσω τέτοιου είδους δραστηριοτήτων, ο Δήμος μπορεί να προωθήσει τη βιώσιμη κινητικότητα και την στροφή των πολιτών σε τρόπους μετακίνησης όπως η ποδηλασία και η πεζή μετακίνηση. Στόχο έχουν επίσης να ενημερώσουν τον κόσμο ότι με τέτοιους τρόπους μετακίνησης μπορούν να βελτιώσουν και την ποιότητα ζωής τους καθώς αποτελούν έναν τρόπο άθλησης.</p> <p><b><u>Προσωρινή (εποχιακή) πεζοδρόμηση κεντρικών εμπορικών οδών</u></b></p> <p>Ο Δήμος μπορεί να προχωρήσει σε προσωρινές πεζοδρομήσεις οδών κατά την διάρκεια της «Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας». Θα μπορούσε να προχωρήσει σε τέτοιου είδους ενέργειες και σε περιόδους εορτών ή κάποιες Κυριακές κατά την διάρκεια του έτους. Μέσω τέτοιων ενεργειών, θα παροτρύνει τους πολίτες να μετακινηθούν με ποδήλατο ή περπατώντας. Μέσω αυτών, ο Δήμος μπορεί επίσης να αναλύσουν τις επιπτώσεις τέτοιων ενεργειών στην κυκλοφορία της πόλης, σε περίπτωση μόνιμων ενεργειών στο μέλλον.</p> <p><b><u>Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας - Ημέρα χωρίς αυτοκίνητο</u></b></p> <p>Η «Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας» η οποία έχει καθιερωθεί από το 2002 στην Ευρώπη προσπαθεί να προάγει βιώσιμα πρότυπα κινητικότητας αλλά και να διαμορφώσει το περιβαλλοντικό ήθος των πολιτών. Οι δράσεις υλοποιούνται το μήνα Σεπτέμβριο, με σκοπό την ενθάρρυνση και προώθηση βιώσιμων τρόπων μεταφοράς αλλά και την ευαισθητοποίηση των πολιτών στη χρήση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης στην πόλη τους. Η «Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας» δίνει έμφαση σε βιώσιμους τρόπους μετακίνησης όπως το ποδήλατο, η πεζή μετακίνηση τα μέσα μαζικής μεταφοράς και ο συνδυασμός αυτών στις μετακινήσεις.</p> <p>Πιθανές δράσεις της «Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας» μπορούν να είναι κάποιες από αυτές που έχουν αναφερθεί παραπάνω, όπως ποδηλατοδρομίες, αγώνες ατομικής χρονομέτρησης, ενημερώσεις πολιτών και εκπαιδευτικές δραστηριότητες παιδιών, πεζοδρομήσεις συγκεκριμένων οδών, μαραθώνιο, δωρεάν χρήση κοινόχρηστων ηλεκτρικών οχημάτων, ποδηλάτων ή μετακίνηση με μέσα μαζικής μεταφοράς.</p>				
<b>Ζήτημα που εξυπηρετούνται</b>				
<p>Στις θεματικές διαβουλεύσεις του ΣΒΑΚ, καθώς και από τις απόψεις των πολιτών μέσω των ερωτηματολογίων, αναγνωρίστηκε ως σημαντική προτεραιότητα, η διαμόρφωση μια θετικής και υπεύθυνης στάσης των πολιτών προς την τήρηση των κανόνων μετακίνησης και την υποστήριξη των μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η καλλιέργεια μια ολοκληρωμένης συνείδησης αστικής κινητικότητας οδηγεί στην ευκολότερη αποδοχή των μέτρων από τους πολίτες, τη διατήρησή τους και τη διαρκή βελτίωση της ποιότητας ζωής και του αστικού περιβάλλοντος σε βάθος χρόνου. Ιδιαίτερη μέριμνα θα πρέπει να υπάρξει για τους μαθητές και την ευαισθητοποίησή τους σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας και σεβασμού του δημόσιου χώρου, οι οποίοι θα αποτελέσουν άλλωστε και τους πολίτες του μέλλοντος.</p>				
<b>Πεδίο εφαρμογής</b>				
Οι παρεμβάσεις που περιγράφονται αφορούν/επηρεάζουν το σύνολο του Δήμου Εορδαίας.				
<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΩ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Μέτρια</b>		
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης		
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)		
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης		X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:		
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>		
	Ανάπτυξη Πλάνου δράσεων ευαισθητοποίησης σε ορίζοντα 10ετίας Οργάνωση δομής συμμετοχικών δράσεων Προγραμματισμός και Υλοποίηση δράσεων	6 έως 12 μήνες 2 μήνες Κατανομή εντός του έτους / επανάληψη δράσεων		
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>				

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

Σχεδιασμού:	Δήμος Εορδαίας Εκπαιδευτικές Δομές Κοινωνικές Ομάδες
Υλοποίησης:	Δήμος Εορδαίας Εκπαιδευτικές Δομές Κοινωνικές Ομάδες
Εποπτείας:	Δήμος Εορδαίας Εκπαιδευτικές Δομές Κοινωνικές Ομάδες
<b>Πιθανά Αποτελέσματα</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Ενημέρωση και πληροφόρηση των πολιτών για τη βιώσιμη κινητικότητα</li> <li>+ Αλλαγή νοοτροπίας</li> <li>+ Διαμόρφωση συνείδησης σε μετακινούμενους και σε παιδιά, νέους, εργαζόμενους κ.λπ.</li> <li>+ Εξασφάλιση της κατανόησης, της αποδοχής και της διατήρησης των μέτρων του ΣΒΑΚ</li> <li>+ Αύξηση του καταμερισμού στο μέσο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς (ΜΜΜ, ποδήλατο, πεζοί)</li> <li>+ Μείωση ατυχημάτων</li> </ul>	
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	Εκδηλώσεις / έτος
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	• 5000 / ημερίδα
<b>Χρηματοδότηση</b>	- Ίδιοι Πόροι



**ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ**

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	
Τίτλος	<b>E2: Οργανωμένη πληροφόρηση κατοίκων και επισκεπτών</b>
Κατηγοριοποίηση	α) ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς β) προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης θ) αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών η) οργάνωση της στάθμευσης
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	<u>ΣΔΑΕΚ</u> 2.9.1. Δημιουργία Ηλεκτρονικής Ενημερωτικής Πλατφόρμας  <u>Επιχειρησιακό πρόγραμμα 2016 - 2019</u> 1.3.2 Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Δημιουργία υποδομών που προωθούν την βιώσιμη αστική κινητικότητα
Σύνδεση με προτεραιότητες	1. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης 2. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων 5. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας <b>Άξονας στρατηγικής Α: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης</b> - Α.1) Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου <b>Άξονας στρατηγικής Β: Αναβάθμιση των Δημόσιων Συγκοινωνιών στο σύνολο του Δήμου</b> - Β.2) Αναβάθμιση των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας <b>Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης</b> - Γ.2) Ολοκληρωμένη πολιτική διαμόρφωσης στάθμευσης <b>Άξονας στρατηγικής Δ: Προώθηση καινοτόμων πρακτικών και νέων τεχνολογιών</b> - Δ.1) Προώθηση ηλεκτροκίνησης - Δ.2) Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών προς την βιώσιμη αστική κινητικότητα - Δ.3) Συστηματική και οργανωμένη ενσωμάτωση των μεθόδων συμμετοχικού σχεδιασμού στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων
Χαρακτήρας	Έργο: X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:
	Υπηρεσία / Διαδικασία: X
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<p>Η επιλογή του χρόνου, του μέσου και της διαδρομής για την πραγματοποίηση μιας μετακίνησης σε ένα δίκτυο με πολλές εναλλακτικές (αστικό περιβάλλον) αποτελεί ζήτημα αποτελεσματικής πληροφόρησης του μετακινούμενου. Η πληροφόρηση μπορεί να είναι τόσο μόνιμη / στατική όσο και τρέχουσα / δυναμική. Οι δομές πληροφόρησης με φυσικές πινακίδες (ρυθμιστικές, πληροφοριακές) ορίζουν τους κανόνες κίνησης και κατευθύνουν τον μετακινούμενο όταν βρεθεί στην εμβέλεια τους. Αντίστοιχα, η δυναμική πληροφόρηση μεταβάλλεται ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες, παρέχοντας μια καλύτερη εικόνα της κατάστασης του δικτύου. Με όλο και μεγαλύτερη συχνότητα στις νεότερες ηλικίες, οι άνθρωποι χρησιμοποιούν καθημερινά αντικείμενα τεχνολογίας προκειμένου να ενημερωθούν και να προγραμματίσουν μια μετακίνηση στην πόλη.</p> <p>Για την περίπτωση του Δήμου Εορδαίας προτείνονται οι εξής δραστηριότητες:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή</b></li> </ul> <p>Η Πολεμαΐδα αποτελεί έναν ανεπτυγμένο - ζωντανό οικισμό που φιλοξενεί πληθώρα διοικητικών, εκπαιδευτικών, εμπορικών, ψυχαγωγικών, αθλητικών και πολιτισμικών δραστηριοτήτων. Οι εν λόγω δραστηριότητες συγκεντρώνουν μετακινήσεις τόσο από περιμετρικούς οικισμούς όσο και από άλλες περιοχές. Η διαδικτυακή πληροφόρηση των μετακινούμενων που σκοπεύουν να επισκεφτούν την Πολεμαΐδα από μια επίσημη πηγή με το επικαιροποιημένο σύνολο των πληροφοριών, μπορεί να επηρεάσει τον τρόπο μετακίνησης τους. Η ιστοσελίδα πρέπει να είναι ψηφιακά προσβάσιμη με βάση το</p>	

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

νόμο 4727/2020. Συγκεκριμένα, προτείνεται η δημιουργία διαδραστικών χαρτών με τις εξής πληροφορίες για τις μετακινήσεις στην πόλη:

- Χάρτης με κύριες διαδρομές εισόδου και εξόδου στον οικισμό. Ο χάρτης θα περιλαμβάνει τα σημεία ενδιαφέροντος
- Χάρτης με την πολιτική στάθμευσης. Ο χάρτης θα παρουσιάζει τις θέσεις στάθμευσης εκτός οδού και την περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης και θα συνοδεύεται από τα στοιχεία χρεώσεων.
- Χάρτες με τις διαδρομές, τα ωράρια και τις θέσεις των στάσεων της αστικής συγκοινωνίας
- Χάρτης με τους σταθμούς ενοικίασης ποδηλάτων
- Χάρτης με οδούς περιπάτου που διαμορφώνονται στην πόλη



Διαδραστικός χάρτης



Παραδοσιακός χάρτης σημείων ενδιαφέροντος στην Πορτογαλία

### • Πληροφόρηση με πινακίδες

Σε πολλές περιπτώσεις η συνήθεια χρήσης ενός μέσου μετακίνησης επισκιάζει τα πλεονεκτήματα ενός άλλου. Μια πληροφορία στην κατάλληλη θέση μπορεί να δημιουργήσει κίνητρο σε έναν μετακινούμενο ώστε να μεταβάλει τις συνήθειες του.

Η χωροθέτηση πληροφοριακών πινακίδων για πεζούς και μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί ένα μέσο παρακίνησης των μετακινούμενων να αλλάξουν της συνήθειες τους με στόχο την καλύτερη λειτουργία του δικτύου. Συγκεκριμένα, προτείνεται η ανάπτυξη ολοκληρωμένου συστήματος πληροφόρησης με φυσική παρουσία πινακίδων με τις εξής παραμέτρους:

- Πληροφόρηση πεζών και ποδηλάτων:
  - Εγκατάσταση πληροφοριακών χαρτών με τα σημεία ενδιαφέροντος του οικισμού σε κατάλληλα σημεία
  - Εγκατάσταση πινακίδων σε κατάλληλα σημεία του δικτύου με πληροφορίες χρόνου μετακίνησης προς σημεία ενδιαφέροντος, στάσεις κ.ά. για πεζούς και ποδήλατα.
- Πληροφόρηση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
  - Εγκατάσταση πινακίδων καθοδήγησης σε θέσεις στάθμευσης εκτός οδού
  - Εγκατάσταση / αναβάθμιση πινακίδων καθοδήγησης των οδηγών προς τις εισόδους/εξόδους της πόλης και τα σημεία ενδιαφέροντος στα οποία επιτρέπεται πρόσβαση με Ι.Χ.
  - Η οργάνωση της πληροφόρησης πλαισιώνει το σύνολο των μέτρων που προτείνει το ΣΒΑΚ.

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



*Πινακίδα πληροφόρησης στη Θεσσαλονίκη*

### Ζήτημα που εξυπηρετούνται

Η πληροφόρηση των κατοίκων επισκεπτών για τα διαθέσιμα μέσα και τις διαθέσιμες υποδομές στην πόλη της Πτολεμαΐδας περιορίζει τα φαινόμενα περιπορείας και συμφόρησης, ενώ ταυτόχρονα ενθαρρύνει της εναλλακτικές των ήπιων μορφών μετακίνησης. Η ανάδειξη των πόλων έλξης της περιοχής θα μπορέσει να αυξήσει την επισκεψιμότητα της περιοχής επιφέροντας πολλαπλά οικονομικά οφέλη για τους κατοίκους. Η ενημέρωση των κατοίκων και των επισκεπτών για τις μετακινήσεις, η ανάδειξη συγκεκριμένων διαδρομών και η παρουσίαση των εναλλακτικών επιλογών θα είναι ένα εργαλείο για την ορθολογική διαχείριση της επισκεψιμότητας στην περιοχή, το οποίο εφαρμόζεται με μικρό κόστος.

### Πεδίο εφαρμογής

Οι παρεμβάσεις που περιγράφονται αφορούν/επηρεάζουν το σύνολο του Δήμου Εορδαίας

Προτεραιότητα	Μέτρια	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	Α) Μελέτη σκοπιμότητας	
	Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
Δόμηση της ιστοσελίδας	3 έως 6 μήνες	
Σχεδιασμός συστήματος πληροφόρησης με πινακίδες	2 έως 4 μήνες	
Προμήθεια και εγκατάσταση πινακίδων	2 έως 4 μήνες	
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Εορδαίας Εμπλεκόμενοι φορείς με Εμπορική, Τουριστική & Πολιτιστική δραστηριότητα, Πάροχος Συγκοινωνιακού Έργου	
Υλοποίησης:	Δήμος Εορδαίας Πάροχος Συγκοινωνιακού Έργου	
Εποπτείας:	Δήμος Εορδαίας	
<b>Πιθανά Αποτελέσματα</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Βελτίωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο δίκτυο της πόλης</li> <li>+ Βελτίωση της στάθμευσης</li> <li>+ Βελτίωση της λειτουργίας των ΜΜΜ</li> <li>+ Βελτίωση των μετακινήσεων των επισκεπτών</li> <li>+ Ανάδειξη των σημείων ενδιαφέροντος και εισαγωγή χαρακτηριστικού στοιχείου αστικού εξοπλισμού</li> <li>+ Οργάνωση της λειτουργίας του συστήματος κινητικότητας</li> </ul>		
<b>Χρηματοδότηση</b>	- Ίδιοι πόροι	

### **2. Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ**

#### **2.1 Δείκτες παρακολούθησης**

Στα επόμενα χρόνια, η παρακολούθηση και η διαρκής αξιολόγηση του επιπέδου εφαρμογής του ΣΒΑΚ πρόκειται να είναι καθοριστική για την αποτελεσματικότητα του συγκεκριμένου σχεδίου. Είναι αναγκαίο λοιπόν η ανάπτυξη ενός εργαλείου παρακολούθησης, προκειμένου οι εμπλεκόμενοι φορείς να παρεμβαίνουν άμεσα σε περίπτωση που η πραγματικότητα αποκλίνει σημαντικά από τους μετρήσιμους στόχους, οι οποίοι έχουν τεθεί. Στο παρόν κεφάλαιο, το συγκεκριμένο εργαλείο αναπτύσσεται για τις ανάγκες του Δήμου Εορδαίας. Ειδικότερα, αναφέρονται οι δείκτες, οι οποίοι προτείνονται να χρησιμοποιηθούν, όπως επίσης και οι μέθοδοι συλλογής νέων στοιχείων κινητικότητας ώστε να γίνει η παρακολούθηση.

Λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα ποσοτικών στοιχείων, τους μετρήσιμους στόχους όπως αυτοί έχουν τεθεί αλλά και τις οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Εορδαίας και των άλλων Δημόσιων Υπηρεσιών, δημιουργήθηκε μια λίστα δεικτών, η οποία παρουσιάζεται στον πίνακα. Οι δείκτες αυτοί θεωρούνται καθοριστικοί για την επιτυχία ενός ΣΒΑΚ. Ποσοτικά στοιχεία βάσης δεν έχουν βρεθεί για μερικούς από τους δείκτες αυτούς. Σε αυτές τις περιπτώσεις, δίνονται μετρήσιμοι στόχοι, οι οποίοι δεν περιγράφουν κάποια μεταβολή σε σχέση με κάποιο στοιχείο βάσης αλλά ένα επιθυμητό μελλοντικό επίπεδο.

Για την παρακολούθηση των δεικτών, ο Δήμος Εορδαίας οφείλει να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό τα χωρικά δεδομένα, τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια της μελέτης του ΣΒΑΚ. Είναι πλέον δυνατή η δημιουργία μιας γεωγραφικής βάσης πληροφοριών, η οποία θα πρέπει να ενημερώνεται ανά τακτά χρονικά διάστημα προκειμένου να εξαγονται νέοι υπολογισμοί δεικτών. Είναι αναμφίβολο ότι η συγκεκριμένη βάση δεδομένων θα βοηθήσει την προετοιμασία και άλλων μελλοντικών μελετών. Νέες έρευνες ερωτηματολογίου οφείλονται να πραγματοποιηθούν σε 5 και 10 χρόνια από την ολοκλήρωση του παρόντος ΣΒΑΚ. Ο Δήμος Εορδαίας οφείλει να πραγματοποιήσει νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου τα επόμενα χρόνια. Τέλος, εφόσον πραγματοποιούνται έργα και εφαρμόζονται μέτρα, όπως αυτά που προτάθηκαν από το ΣΒΑΚ, ο Δήμος οφείλει να αξιολογεί σε οικονομικούς όρους την αποδοτικότητα αυτών των δημόσιων επενδύσεων σε κάθε έτος.

Οι (πιθανές) αποκλίσεις από τους στόχους θα πρέπει να εξηγούνται κατάλληλα, προκειμένου ο Δήμος να είναι έτοιμος να λάβει εναλλακτικά μέτρα. Επίσης, η σωστή παρακολούθηση και η αξιολόγηση της επιτυχίας των στόχων μπορεί να συνεισφέρει στην επικαιροποίηση των μέτρων του παρόντος ΣΒΑΚ, λαμβάνοντας υπόψη τις μελλοντικές εξελίξεις του εξωτερικού περιβάλλοντος.

**ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ**

Στοιχεία Δείκτη παρακολούθησης				Εκτιμήσεις Μεγεθών (Α/Β)		
Όνομασία	Αντιστοίχιση με Μέτρα	Μέγεθος Α	Μέγεθος Β	Υφιστάμενο	5 έτη	10 έτη
1.Ποσοστό κόμβων με αναβαθμισμένα χαρακτηριστικά	A1	Πλήθος υλοποιημένων αναβαθμίσεων	Πλήθος δρομολογημένων αναβαθμίσεων	0	10	17
2.Πλήθος δημοτικών σταθμών φόρτισης Η/Ο / 1000 κατοίκους	A4	Αριθμός θέσεων επαναφόρτισης Η/Ο	Πληθυσμός του Δήμου	0	1	1
3.Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΙΧ	A1, A2, A3	Πλήθος μετακινήσεων με μηχανοκίνητα μέσα	Συνολικό πλήθος μετακινήσεων	55%	52%	48%
4.Ποσοστό υποδομών πεζών με ράμπες ΑμεΑ (κέντρο)	B1	Μήκος οδικών τμημάτων με προσβάσιμα πεζοδρόμια	Συνολικό μήκος προσβάσιμων πεζοδρομίων με βάση το ΣΒΑΚ	43,9%	65%	90%
5.Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται πεζή	A2, B1	Πλήθος μετακινήσεων πεζή	Συνολικό πλήθος μετακινήσεων	31%	33%	35%
6.Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων	B2	<i>(Η βιβλιογραφία προτείνει 1-2 ποδήλατα ανά 1000 άτομα)</i>		0	25	40
7.Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ποδήλατα	A2, B2	Πλήθος μετακινήσεων με ποδήλατο	Συνολικό πλήθος μετακινήσεων	8,5%	10%	12%
8. Ατυχήματα που πραγματοποιούνται πέριξ σχολικών δακτυλίων	B3			-	0	0
9.Πλήθος ηλεκτροκίνητων λεωφορείων	Γ1			0	50%	100%
10.Ποσοστό προσβάσιμων λεωφορείων για ΑμεΑ	Γ1	Πλήθος λεωφορείων προσβάσιμων για ΑμεΑ	Συνολικό πλήθος λεωφορείων	80%	100%	100%
11.Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με μέσα μαζικής μεταφοράς	Γ1	Πλήθος μετακινήσεων με μέσα μαζικής μεταφοράς	Συνολικό πλήθος μετακινήσεων	1,7%	2,5%	3,0%
12.Αναβαθμισμένες στάσεις ΜΜΜ	Γ1			-	20%	40%
13.Πλήθος θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ	Δ1, Δ2, Δ3			2% του συνόλου	2% του συνόλου	2% του συνόλου
14.Αποτροπή παράνομης στάθμευσης	Δ1, Δ2, Δ3	Παράνομα παρκαρισμένα οχήματα σε εκτεταμένη περιοχή		325 οχήματα	-50%	-75%
15. Σοβαρά ατυχήματα ανά 1000 κατοίκους εντός πόλης	A1, A2, A3	Μέσος όρος έτους		1.8	0.3	0
16. Σοβαρά ατυχήματα πεζών και ποδηλατών ανά 1000 κατοίκους εντός πόλης	A1, A2, A3, B1,B2			-	0	0
17.Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης ανά έτος	E2	Πλήθος δραστηριοτήτων ενημέρωσης & ευαισθητοποίησης / έτος		0	2	2

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

### 2.2 Οργάνωση διαδικασιών παρακολούθησης

Για τις ανάγκες του ΣΒΑΚ Δ. Εορδαίας η παρακολούθηση της πορείας εξέλιξης – υλοποίησης του σχεδίου γίνεται με την χρήση των δεικτών παρακολούθησης που παρουσιάζονται στο παρόν παραδοτέο.

Ωστόσο, ο υπολογισμός ενός ποσοτικού δείκτη απαιτεί τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων και την επεξεργασία αυτών, συνήθως με τη χρήση κατάλληλου λογισμικού. Στους επόμενους πίνακες παρουσιάζονται οι απαιτήσεις δεδομένων ανά δείκτη, καθώς και πιθανές πηγές παροχής πρωτογενών δεδομένων. Παράλληλα, παρουσιάζονται από την ομάδα έργου μεθοδολογικά βήματα για τον τελικό υπολογισμό του κάθε δείκτη. Τέλος, οι πίνακες δίνουν τις απαιτήσεις σε λογισμικό και τον αρμόδιο φορέα υπολογισμού του κάθε δείκτη.

Όνομασία Δείκτη	1. Ποσοστό κόμβων με αναβαθμισμένα χαρακτηριστικά
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος κόμβων προς αναβάθμιση
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	1) Στοιχεία από τη τελική πρόταση του ΣΒΑΚ 2) Openstreetmaps, Google maps / earth
Βασικά βήματα υπολογισμού	Βήμα 1: Παρακολούθηση εξέλιξης υλοποίησης μέτρων Βήμα 2: Ενημέρωση των χωρικών αρχείων σε περιβάλλον GIS Βήμα 3: Αξιολόγηση δείκτη ως προς στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (GIS)
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Εορδαίας

Όνομασία Δείκτη	2. Πλήθος δημοτικών σταθμών φόρτισης Η/Ο / 1000 κατοίκους
Μονάδα μέτρησης	Ανηγμένο μέγεθος
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος δημοτικών υποδομών φόρτισης Η/Ο 2) Πληθυσμός Δήμου Εορδαίας
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	1) Πλήθος δημοτικών υποδομών φόρτισης Η/Ο 2) Επίσημα στοιχεία πληθυσμού – ΕΛΣΤΑΤ 3) Σχέδιο φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (ΣΦΗΟ)
Βασικά βήματα υπολογισμού	Βήμα 1: Καταγραφή των υλοποιημένων υποδομών φόρτισης Η/Ο ανά έτος Βήμα 2: Υπολογισμός δείκτη ανά έτος Βήμα 3: Αξιολόγηση δείκτη ως προς στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Εορδαίας

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

Όνομασία Δείκτη	3. Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΙΧ
<b>Μονάδα μέτρησης</b>	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μηχανοκίνητα μέσα ιδιωτικής χρήσης, όπως το αυτοκίνητο και η μηχανή
<b>Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα</b>	1) Εκτιμώμενο πλήθος μετακινήσεων με Ι.Χ. μηχανοκίνητα μέσα μετακίνησης 2) Συνολικό πλήθος μετακινήσεων
<b>Πηγές πρωτογενών δεδομένων</b>	1) Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων στην περιοχή του Δήμου 2) Στοιχεία από την κυκλοφοριακή μελέτη
<b>Βασικά βήματα υπολογισμού</b>	<p>Βήμα 1: Διεξαγωγή έρευνας μετακινήσεων στην περιοχή του Δήμου*</p> <p>Βήμα 2: Επεξεργασία και ανάλυση αποτελεσμάτων έρευνας</p> <p>Βήμα 3: Επικαιροποίηση / ανάπτυξη κυκλοφοριακού υποδείγματος για την εξεταζόμενη περιοχή, σύμφωνα με τις νέες συνθήκες λειτουργίας του δικτύου.**</p> <p>Βήμα 4: Υπολογισμός δείκτη σύμφωνα με τη διαδικασία πρόβλεψης της κυκλοφορίας (μοντέλο 4<sup>ων</sup> βημάτων), κατόπιν της βαθμονόμησης.</p> <p>Βήμα 5: Αξιολόγηση δείκτη σε σχέση με τους στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών &amp; 10 ετών</p> <p>* Τέτοιου είδους έρευνα απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις για τη δόμηση του ερωτηματολογίου, την κατανομή του δείγματος και την επεξεργασία, τις οποίες ενδέχεται να μη διαθέτει το προσωπικό του Δήμου. Σε αυτήν την περίπτωση απαιτείται η αξιοποίηση εξωτερικών συνεργατών.</p> <p>**Το λογισμικό και η διαδικασία διαμόρφωσης υποδειγμάτων 4<sup>ων</sup> βημάτων αποτελούν στοιχεία υψηλής εξειδίκευσης, τα οποία δεν διαθέτει ο Δήμος. Σε αυτήν την περίπτωση απαιτείται η αξιοποίηση εξωτερικών συνεργατών.</p>
<b>Απαιτούμενα λογισμικά</b>	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms ( <a href="https://www.google.com/forms/about/">https://www.google.com/forms/about/</a> ), Surveymonkey ( <a href="https://www.surveymonkey.com">https://www.surveymonkey.com</a> ), κ.α. Στατιστικά πακέτα, όπως: SPSS ( <a href="https://www.ibm.com/products/spss-statistics">https://www.ibm.com/products/spss-statistics</a> ) ή Rstudio ( <a href="https://www.rstudio.com">https://www.rstudio.com</a> ) Λογισμικό σχεδιασμού μεταφορών (VISUM, AIMSUN, TransCad, κ.ά.)
<b>Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό</b>	Δήμος Εορδαίας Εξωτερικός συνεργάτης

Όνομασία Δείκτη	4. Ποσοστό υποδομών πεζών με ράμπες ΑμεΑ
<b>Μονάδα μέτρησης</b>	Ποσοστό (%)
<b>Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα</b>	1) Μήκος οδικών τμημάτων με προσβάσιμες υποδομές πεζών 2) Συνολικό μήκος οδικών τμημάτων του δικτύου προσβασιμότητας που προβλέπει το ΣΒΑΚ
<b>Πηγές πρωτογενών δεδομένων</b>	1) Στοιχεία από τη ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης του ΣΒΑΚ 2) Openstreetmaps, Google maps / earth 3) Στοιχεία κυκλοφοριακής μελέτης
<b>Βασικά βήματα υπολογισμού</b>	<p>Βήμα 1: Επικαιροποίηση των χωρικών δεδομένων με τις νέες υποδομές ανα έτος</p> <p>Βήμα 2: Εξαγωγή στοιχείων μήκους για τα οδικά τμήματα με τα ζητούμενα χαρακτηριστικά</p> <p>Βήμα 3: Υπολογισμός δείκτη ανά έτος</p> <p>Βήμα 4: Αξιολόγηση δείκτη ως προς στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών &amp; 10 ετών</p>
<b>Απαιτούμενα λογισμικά</b>	Excel, Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (GIS)

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

<b>Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό</b>	Δήμος Εορδαίας
---	----------------

Ονομασία Δείκτη	5. Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται πεζή
<b>Μονάδα μέτρησης</b>	Ποσοστό (%)
<b>Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα</b>	1) Εκτιμώμενο πλήθος μετακινήσεων πεζή 2) Συνολικό πλήθος μετακινήσεων
<b>Πηγές πρωτογενών δεδομένων</b>	1) Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων στην περιοχή του Δήμου 2) Στοιχεία από την κυκλοφοριακή μελέτη
<b>Βασικά βήματα υπολογισμού</b>	<p>Βήμα 1. Διεξαγωγή έρευνας μετακινήσεων στην περιοχή του Δήμου*</p> <p>Βήμα 2: Επεξεργασία και ανάλυση αποτελεσμάτων έρευνας</p> <p>Βήμα 3: Επικαιροποίηση / ανάπτυξη κυκλοφοριακού υποδείγματος για την εξεταζόμενη περιοχή, σύμφωνα με τις νέες συνθήκες λειτουργίας του δικτύου.**</p> <p>Βήμα 4: Υπολογισμός δείκτη σύμφωνα με τη διαδικασία πρόβλεψης της κυκλοφορίας (μοντέλο 4<sup>ων</sup> βημάτων), κατόπιν της βαθμονόμησης.</p> <p>Βήμα 5: Αξιολόγηση δείκτη σε σχέση με τους στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών &amp; 10 ετών</p> <p>* Το ερωτηματολόγιο είναι κοινό με του ΣΒΑΚ και η έρευνα πραγματοποιείται κάθε 5 χρόνια. Τμήμα της μπορεί να πραγματοποιηθεί διαδικτυακά. Τέτοιου είδους έρευνα απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις για τη δόμηση του ερωτηματολογίου, την κατανομή του δείγματος και την επεξεργασία, τις οποίες ενδέχεται να μη διαθέτει το προσωπικό του Δήμου. Σε αυτήν την περίπτωση απαιτείται η αξιοποίηση εξωτερικών συνεργατών.</p> <p>**Το λογισμικό και η διαδικασία διαμόρφωσης υποδειγμάτων 4<sup>ων</sup> βημάτων αποτελούν στοιχεία υψηλής εξειδίκευσης, τα οποία δεν διαθέτει ο Δήμος. Σε αυτήν την περίπτωση απαιτείται η αξιοποίηση εξωτερικών συνεργατών.</p>
<b>Απαιτούμενα λογισμικά</b>	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms ( <a href="https://www.google.com/forms/about/">https://www.google.com/forms/about/</a> ), Surveymonkey ( <a href="https://www.surveymonkey.com">https://www.surveymonkey.com</a> ), κ.α. Στατιστικά πακέτα, όπως: SPSS ( <a href="https://www.ibm.com/products/spss-statistics">https://www.ibm.com/products/spss-statistics</a> ) ή Rstudio ( <a href="https://www.rstudio.com">https://www.rstudio.com</a> ) Λογισμικό σχεδιασμού μεταφορών (VISUM, AIMSUN, TransCad, κ.ά.)
<b>Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό</b>	Δήμος Εορδαίας Εξωτερικός συνεργάτης

Ονομασία Δείκτη	6. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων
<b>Μονάδα μέτρησης</b>	Απόλυτη τιμή - καταμέτρηση
<b>Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα</b>	1) Θέσεις σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων
<b>Πηγές πρωτογενών δεδομένων</b>	1) Στοιχεία από τη ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης του ΣΒΑΚ 2) Openstreetmaps, Google maps / earth 3) Στοιχεία κυκλοφοριακής μελέτης
<b>Βασικά βήματα υπολογισμού</b>	Βήμα 1: Χαρτογράφηση σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων Βήμα 2: Εξαγωγή στοιχείων πλήθους κοινόχρηστων ποδηλάτων Βήμα 3: Υπολογισμός δείκτη ανά έτος



## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

	Βήμα 4: Αξιολόγηση δείκτη ως προς στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών
<b>Απαιτούμενα λογισμικά</b>	Excel, Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (GIS)
<b>Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό</b>	Δήμος Εορδαίας

<b>Όνομασία Δείκτη</b>	<b>7. Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ποδήλατα</b>
<b>Μονάδα μέτρησης</b>	Ποσοστό (%)
<b>Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα</b>	1) Εκτιμώμενο πλήθος μετακινήσεων με ποδήλατα 2) Συνολικό πλήθος μετακινήσεων
<b>Πηγές πρωτογενών δεδομένων</b>	1) Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων στην περιοχή του Δήμου 2) Στοιχεία από την κυκλοφοριακή μελέτη
<b>Βασικά βήματα υπολογισμού</b>	<p>Βήμα 1. Διεξαγωγή έρευνας μετακινήσεων στην περιοχή του Δήμου*</p> <p>Βήμα 2: Επεξεργασία και ανάλυση αποτελεσμάτων έρευνας</p> <p>Βήμα 3: Επικαιροποίηση / ανάπτυξη κυκλοφοριακού υποδείγματος για την εξεταζόμενη περιοχή, σύμφωνα με τις νέες συνθήκες λειτουργίας του δικτύου.**</p> <p>Βήμα 4: Υπολογισμός δείκτη σύμφωνα με τη διαδικασία πρόβλεψης της κυκλοφορίας (μοντέλο 4<sup>ων</sup> βημάτων), κατόπιν της βαθμονόμησης.</p> <p>Βήμα 5: Αξιολόγηση δείκτη σε σχέση με τους στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών &amp; 10 ετών</p> <p>* Το ερωτηματολόγιο είναι κοινό με του ΣΒΑΚ και η έρευνα πραγματοποιείται κάθε 5 χρόνια. Τμήμα της μπορεί να πραγματοποιηθεί διαδικτυακά. Τέτοιου είδους έρευνα απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις για τη δόμηση του ερωτηματολογίου, την κατανομή του δείγματος και την επεξεργασία, τις οποίες ενδέχεται να μη διαθέτει το προσωπικό του Δήμου. Σε αυτήν την περίπτωση απαιτείται η αξιοποίηση εξωτερικών συνεργατών.</p> <p>**Το λογισμικό και η διαδικασία διαμόρφωσης υποδειγμάτων 4<sup>ων</sup> βημάτων αποτελούν στοιχεία υψηλής εξειδίκευσης, τα οποία δεν διαθέτει ο Δήμος. Σε αυτήν την περίπτωση απαιτείται η αξιοποίηση εξωτερικών συνεργατών.</p>
<b>Απαιτούμενα λογισμικά</b>	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms ( <a href="https://www.google.com/forms/about/">https://www.google.com/forms/about/</a> ), Surveymonkey ( <a href="https://www.surveymonkey.com">https://www.surveymonkey.com</a> ), κ.α. Στατιστικά πακέτα, όπως: SPSS ( <a href="https://www.ibm.com/products/spss-statistics">https://www.ibm.com/products/spss-statistics</a> ) ή Rstudio ( <a href="https://www.rstudio.com">https://www.rstudio.com</a> ) Λογισμικό σχεδιασμού μεταφορών (VISUM, AIMSUN, TransCad, κ.ά.)
<b>Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό</b>	Δήμος Εορδαίας Εξωτερικός συνεργάτης

<b>Όνομασία Δείκτη</b>	<b>8. Ατυχήματα που πραγματοποιούνται πέριξ των σχολικών δακτυλίων</b>
<b>Μονάδα μέτρησης</b>	Απόλυτη τιμή - καταμέτρηση
<b>Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα</b>	1) Δεδομένα τροχαία συμβάντων ανά 5ετία 2) Σοβαρότητα ατυχημάτων 3) Τοποθεσίες τροχαίων συμβάντων 4) Είδος εμπλεκόμενων οχημάτων / πεζών

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

<b>Πηγές πρωτογενών δεδομένων</b>	1) Στοιχεία από τη ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης του ΣΒΑΚ 2) Δεδομένα από αρμόδια διεύθυνση τροχαίας 3) Δεδομένα από ΕΛΣΤΑΤ 4) Δεδομένα κυκλοφοριακής μελέτης
<b>Βασικά βήματα υπολογισμού</b>	Βήμα 1: Συγκέντρωση δεδομένων Βήμα 2: Χαρτογράφηση σχολείων Βήμα 3: Χαρτογράφηση σημείων ατυχημάτων σε ακτίνα 100 μέτρων από σχολεία Βήμα 3: Υπολογισμός δείκτη ανά έτος Βήμα 4: Αξιολόγηση δείκτη ως προς στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών
<b>Απαιτούμενα λογισμικά</b>	Excel, Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (GIS)
<b>Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό</b>	Δήμος Εορδαίας

<b>Όνομασία Δείκτη</b>	<b>9. Πλήθος ηλεκτροκίνητων λεωφορείων</b>
<b>Μονάδα μέτρησης</b>	Απόλυτη τιμή - καταμέτρηση
<b>Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα</b>	1) Είδος λεωφορείων που πραγματοποιούν συγκοινωνίες στο δήμο Εορδαίας
<b>Πηγές πρωτογενών δεδομένων</b>	1) Δεδομένα ΣΒΑΚ 2) Δεδομένα παρόχου αστικής – υπεραστικής συγκοινωνίας 3) Στοιχεία κυκλοφοριακής μελέτης
<b>Βασικά βήματα υπολογισμού</b>	Βήμα 1: Συγκέντρωση στοιχείων Βήμα 2: Υπολογισμός δείκτη ανά έτος Βήμα 3: Αξιολόγηση δείκτη ως προς στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών
<b>Απαιτούμενα λογισμικά</b>	Excel
<b>Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό</b>	Δήμος Εορδαίας Πάροχος συγκοινωνιακού έργου

<b>Όνομασία Δείκτη</b>	<b>10. Ποσοστό προσβάσιμων λεωφορείων για ΑμεΑ</b>
<b>Μονάδα μέτρησης</b>	Ποσοστό (%)
<b>Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα</b>	1) Πλήθος προσβάσιμων λεωφορείων για ΑμεΑ, που πραγματοποιούν συγκοινωνίες στο δήμο Εορδαίας 2) Πλήθος συνολικού στόλου λεωφορείων που πραγματοποιούν συγκοινωνίες στο δήμο Εορδαίας
<b>Πηγές πρωτογενών δεδομένων</b>	1) Δεδομένα ΣΒΑΚ 2) Δεδομένα παρόχου αστικής – υπεραστικής συγκοινωνίας
<b>Βασικά βήματα υπολογισμού</b>	Βήμα 1: Συγκέντρωση δεδομένων Βήμα 2: Υπολογισμός δείκτη ανά έτος Βήμα 3: Αξιολόγηση δείκτη ως προς στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών
<b>Απαιτούμενα λογισμικά</b>	Excel

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

<b>Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό</b>	Δήμος Εορδαίας Πάροχος συγκοινωνιακού έργου
---	--

Όνομασία Δείκτη	11. Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με μέσα μαζικής μεταφοράς
<b>Μονάδα μέτρησης</b>	Ποσοστό (%)
<b>Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα</b>	1) Εκτιμώμενο πλήθος μετακινήσεων με μέσα μαζικής μεταφοράς 2) Συνολικό πλήθος μετακινήσεων
<b>Πηγές πρωτογενών δεδομένων</b>	1) Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων στην περιοχή του Δήμου 2) Στοιχεία από την κυκλοφοριακή μελέτη
<b>Βασικά βήματα υπολογισμού</b>	<p>Βήμα 1. Διεξαγωγή έρευνας μετακινήσεων στην περιοχή του Δήμου*</p> <p>Βήμα 2: Επεξεργασία και ανάλυση αποτελεσμάτων έρευνας</p> <p>Βήμα 3: Επικαιροποίηση / ανάπτυξη κυκλοφοριακού υποδείγματος για την εξεταζόμενη περιοχή, σύμφωνα με τις νέες συνθήκες λειτουργίας του δικτύου.**</p> <p>Βήμα 4: Υπολογισμός δείκτη σύμφωνα με τη διαδικασία πρόβλεψης της κυκλοφορίας (μοντέλο 4<sup>ων</sup> βημάτων), κατόπιν της βαθμονόμησης.</p> <p>Βήμα 5: Αξιολόγηση δείκτη σε σχέση με τους στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών &amp; 10 ετών</p> <p>* Το ερωτηματολόγιο είναι κοινό με του ΣΒΑΚ και η έρευνα πραγματοποιείται κάθε 5 χρόνια. Τμήμα της μπορεί να πραγματοποιηθεί διαδικτυακά. Τέτοιου είδους έρευνα απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις για τη δόμηση του ερωτηματολογίου, την κατανομή του δείγματος και την επεξεργασία, τις οποίες ενδέχεται να μη διαθέτει το προσωπικό του Δήμου. Σε αυτήν την περίπτωση απαιτείται η αξιοποίηση εξωτερικών συνεργατών.</p> <p>**Το λογισμικό και η διαδικασία διαμόρφωσης υποδειγμάτων 4<sup>ων</sup> βημάτων αποτελούν στοιχεία υψηλής εξειδίκευσης, τα οποία δεν διαθέτει ο Δήμος. Σε αυτήν την περίπτωση απαιτείται η αξιοποίηση εξωτερικών συνεργατών.</p>
<b>Απαιτούμενα λογισμικά</b>	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms ( <a href="https://www.google.com/forms/about/">https://www.google.com/forms/about/</a> ), Surveymonkey ( <a href="https://www.surveymonkey.com">https://www.surveymonkey.com</a> ), κ.α. Στατιστικά πακέτα, όπως: SPSS ( <a href="https://www.ibm.com/products/spss-statistics">https://www.ibm.com/products/spss-statistics</a> ) ή Rstudio ( <a href="https://www.rstudio.com">https://www.rstudio.com</a> ) Λογισμικό σχεδιασμού μεταφορών (VISUM, AIMSUN, TransCad, κ.ά.)
<b>Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό</b>	Δήμος Εορδαίας Εξωτερικός συνεργάτης

Όνομασία Δείκτη	12. Αναβαθμισμένες στάσεις ΜΜΜ
<b>Μονάδα μέτρησης</b>	Απόλυτη τιμή - καταμέτρηση
<b>Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα</b>	1) Πλήθος στάσεων 2) Εξοπλισμός στάσεων (π.χ. στέγαστρα, παγκάκια, πρόγραμμα)
<b>Πηγές πρωτογενών δεδομένων</b>	1) Δεδομένα παρόχου αστικής – υπεραστικής συγκοινωνίας
<b>Βασικά βήματα υπολογισμού</b>	Βήμα 1: Χαρτογράφηση θέσεων στάσεων σε υπόβαθρο GIS Βήμα 2: Προδιαγραφές αναβαθμισμένης στάσης

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

	Βήμα 3: Υπολογισμός δείκτη ανά έτος Βήμα 4: Αξιολόγηση δείκτη ως προς στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών
<b>Απαιτούμενα λογισμικά</b>	Excel
<b>Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό</b>	Δήμος Εορδαίας Πάροχος συγκοινωνιακού έργου

<b>Ονομασία Δείκτη</b>	<b>13. Πλήθος θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ</b>
<b>Μονάδα μέτρησης</b>	Απόλυτη τιμή – Καταμέτρηση
<b>Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα</b>	1) Πλήθος θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ
<b>Πηγές πρωτογενών δεδομένων</b>	1) Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης ΣΒΑΚ 2) Στοιχεία κυκλοφοριακής μελέτης
<b>Βασικά βήματα υπολογισμού</b>	Βήμα 1: Καταγραφή των νέων διαμορφωμένων θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ σε χαρτογραφικό υπόβαθρο GIS Βήμα 2: Αξιολόγηση δείκτη ως προς στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών
<b>Απαιτούμενα λογισμικά</b>	Excel, Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (GIS)
<b>Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό</b>	Δήμος Εορδαίας

<b>Ονομασία Δείκτη</b>	<b>14. Αποτροπή παράνομης στάθμευσης</b>
<b>Μονάδα μέτρησης</b>	Ποσοστό μείωσης
<b>Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα</b>	1) Καταγραφή παράνομης στάθμευσης
<b>Πηγές πρωτογενών δεδομένων</b>	1) Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης ΣΒΑΚ 2) Στοιχεία αρμόδιου τμήματος τροχαίας
<b>Βασικά βήματα υπολογισμού</b>	Βήμα 1: Καταγραφή των παράνομων σταθμεύσεων Βήμα 2: Υπολογισμός δείκτη ανά 6μηνο Βήμα 3: Αξιολόγηση δείκτη ως προς στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών
<b>Απαιτούμενα λογισμικά</b>	Excel
<b>Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό</b>	Δήμος Εορδαίας (αρμόδιο τμήμα τροχαίας)

<b>Ονομασία Δείκτη</b>	<b>15. Σοβαρά ατυχήματα ανα 1000 κατοίκους εντός πόλης</b>
<b>Μονάδα μέτρησης</b>	Ανηγμένο μέγεθος
<b>Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα</b>	1) Δεδομένα τροχαία συμβάντων ανά 5ετία 2) Σοβαρότητα ατυχημάτων 3) Τοποθεσίες τροχαίων συμβάντων

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

<b>Πηγές πρωτογενών δεδομένων</b>	1) Δεδομένα από ΕΛΣΤΑΤ 2) Δεδομένα από αρμόδια Δ/ση Τροχαίας 3) Στοιχεία κυκλοφοριακής μελέτης
<b>Βασικά βήματα υπολογισμού</b>	Βήμα 1: Συγκέντρωση πρόσφατων δεδομένων Βήμα 2: Επικαιροποίηση βάσης δεδομένων του Δήμου Βήμα 3: Χαρτογράφηση θέσεων τροχαίων συμβάντων σε περιβάλλον GIS Βήμα 4: Υπολογισμός δείκτη Βήμα 5: Αξιολόγηση δείκτη ως προς στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών
<b>Απαιτούμενα λογισμικά</b>	Excel, Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (GIS), Στατιστικά πακέτα, όπως: SPSS ( <a href="https://www.ibm.com/products/spss-statistics">https://www.ibm.com/products/spss-statistics</a> ) ή Rstudio ( <a href="https://www.rstudio.com">https://www.rstudio.com</a> ). Διαχείριση – ανάλυση δεδομένων: MySQL ( <a href="https://www.mysql.com">https://www.mysql.com</a> ), Python ( <a href="https://www.python.org">https://www.python.org</a> )
<b>Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό</b>	Δήμος Εορδαίας

<b>Όνομασία Δείκτη</b>	<b>16. Σοβαρά ατυχήματα πεζών &amp; ποδηλάτων ανά 1000 κατοίκους εντός πόλης</b>
<b>Μονάδα μέτρησης</b>	Ανηγμένο μέγεθος
<b>Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα</b>	1) Δεδομένα τροχαία συμβάντων ανά 5ετία 2) Σοβαρότητα ατυχημάτων 3) Τοποθεσίες τροχαίων συμβάντων 4) Είδος εμπλεκόμενων οχημάτων / πεζών / ποδηλάτων
<b>Πηγές πρωτογενών δεδομένων</b>	1) Δεδομένα από ΕΛΣΤΑΤ 2) Δεδομένα από αρμόδια Δ/ση Τροχαίας 3) Στοιχεία κυκλοφοριακής μελέτης
<b>Βασικά βήματα υπολογισμού</b>	Βήμα 1: Συγκέντρωση πρόσφατων δεδομένων Βήμα 2: Επικαιροποίηση βάσης δεδομένων του Δήμου Βήμα 3: Χαρτογράφηση θέσεων τροχαίων συμβάντων σε περιβάλλον GIS Βήμα 4: Υπολογισμός δείκτη Βήμα 5: Αξιολόγηση δείκτη ως προς στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών
<b>Απαιτούμενα λογισμικά</b>	Excel, Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (GIS), Στατιστικά πακέτα, όπως: SPSS ( <a href="https://www.ibm.com/products/spss-statistics">https://www.ibm.com/products/spss-statistics</a> ) ή Rstudio ( <a href="https://www.rstudio.com">https://www.rstudio.com</a> ). Διαχείριση – ανάλυση δεδομένων: MySQL ( <a href="https://www.mysql.com">https://www.mysql.com</a> ), Python ( <a href="https://www.python.org">https://www.python.org</a> )
<b>Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό</b>	Δήμος Εορδαίας

<b>Όνομασία Δείκτη</b>	<b>17. Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης ανά έτος</b>
<b>Μονάδα μέτρησης</b>	Απόλυτη τιμή – Καταμέτρηση
<b>Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα</b>	1) Πλήθος δράσεων ενημέρωσης & ευαισθητοποίησης
<b>Πηγές πρωτογενών δεδομένων</b>	1) Στρατηγική προώθηση βιώσιμης κινητικότητας
<b>Βασικά βήματα υπολογισμού</b>	Βήμα 1: Πλήθος δράσεων ανα έτος Βήμα 2: Αξιολόγηση δείκτη σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Εορδαίας

Κάθε 5 έτη, θα πρέπει να πραγματοποιούνται επιπλέον έρευνες και μετρήσεις μεγεθών, ώστε να εξετάζεται και η αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων μέτρων. Συνολικά, η εφαρμογή των μέτρων θα πρέπει να παρακολουθείται ανά 5 χρόνια και να ελέγχεται η πρόοδος με βάση τις προβλέψεις που περιλαμβάνονται στο σχέδιο δράσης.

### 3. Προϋπολογισμός - Χρονοδιάγραμμα ΣΒΑΚ

#### 3.1 Χρονοδιάγραμμα ΣΒΑΚ

Στο πλαίσιο στρατηγικού σχεδιασμού η διατύπωση αναλυτικού χρονοδιαγράμματος είναι δύσκολο να γίνει με τις αρχές και τις τεχνικές που διέπουν τον προγραμματισμό σε επίπεδο «Διαχείρισης Έργων». Αυτό συμβαίνει διότι οι δραστηριότητες (τα επιμέρους βήματα για την υλοποίηση μιας παρέμβασης) χαρακτηρίζονται από μια αυξημένη αβεβαιότητα. Τα κυριότερα ζητήματα που τις επηρεάζουν είναι:

- Διαθεσιμότητα / Εξεύρεση οικονομικών πόρων: Οι παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ χαρακτηρίζονται από διαφορετικά μεγέθη προϋπολογισμών. Υπάρχουν δαπάνες τις οποίες ένας ΟΤΑ Α βαθμού είναι σε θέση να καλύψει με ίδιους πόρους, με αποτέλεσμα να μπορεί να ελέγξει την περίοδο υλοποίησής τους, ωστόσο, υπάρχουν παρεμβάσεις οι οποίες απαιτούν διαδικασίες αναζήτησης και διεκδίκησης χρηματοδότησης. Οι εν λόγω διαδικασίες έχουν υψηλή χρονική αβεβαιότητα και επηρεάζουν δυναμικά το χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ.
- Απαιτήση συνέργειας / συνεργασίας με τρίτους: Υπάρχουν παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ οι οποίες σχεδιάζονται ή/και υλοποιούνται με την συμμετοχή τρίτων (φορείς, επιχειρήσεις, οργανισμοί, κ.ά.). Η επιχειρησιακή ετοιμότητα των τρίτων αποτελεί μια παράμετρο που μπορεί να επηρεάσει το χρονοδιάγραμμα των παρεμβάσεων.
- Ευκαιρίες / Δεσμεύσεις από εξωτερικό περιβάλλον: Το εξωτερικό περιβάλλον του Δήμου (Εθνικό νομικό πλαίσιο, Ευρωπαϊκές οδηγίες, περιβαλλοντικές πιέσεις, διεθνές εμπόριο ενέργειας, κ.ά.) ενδέχεται να επηρεάσει το χρονοδιάγραμμα ενός ΣΒΑΚ.
- Ευκαιρίες παράλληλου σχεδιασμού / υλοποίησης: Η κάθε παρέμβαση διατυπώνεται διακριτά στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και τα στάδια εξειδίκευσης/ωρίμανσης τους αναπτύσσονται αναλυτικά. Ωστόσο, για την ωρίμανση ή την υλοποίηση των παρεμβάσεων, ο Δήμος είναι σε θέση να συνδυάσει απαιτήσεις από διαφορετικές παρεμβάσεις. Για παράδειγμα, μια ολοκληρωμένη ανάπλαση / αναβάθμιση ενός οδικού άξονα, μπορεί να ενσωματώσει και παρεμβάσεις σχολικών δακτυλίων στις θέσεις που διέρχονται κοντά από σχολικά συγκροτήματα.

Όπως γίνεται κατανοητό, η διατύπωση ενός αναλυτικού χρονοδιαγράμματος στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ αποτελεί μια σύνθετη διαδικασία ή οποία μπορεί να αστοχήσει σημαντικά λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των προαναφερθέντων στοιχείων αβεβαιότητας.

Ωστόσο, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ μπορεί να διατυπωθεί ένα μακροσκοπικό ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα το οποίο να αναδεικνύει σε μεγαλύτερο βαθμό την επιδιωκόμενη αλληλουχία στην υλοποίηση των παρεμβάσεων προκειμένου να έχουν μια πιο ομαλή ένταξη στην πόλη. Ο πίνακας περιλαμβάνει το εν λόγω χρονοδιάγραμμα.

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

Πίνακας 1 Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα εργασιών ΣΒΑΚ

Μέτρα	Παρεμβάσεις	Ορίζοντας υλοποίησης			Απαιτούμενες ενέργειες
		0-2 έτη	5 έτη	10 έτη	
<b>Πακέτο Μέτρων Α: Βελτίωση των υποδομών και της οδικής ασφάλειας για την μηχανοκίνητη κυκλοφορία</b>					
Α1: Αναβάθμιση κόμβων	Διαμορφώσεις κρίσιμων και δευτερευόντων κόμβων, και κόμβων εκτός κέντρου				Μελέτες εφαρμογής
					Υλοποίηση
Α2: Διαμόρφωση οδών & περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Ήπια Κυκλοφορία				Μελέτες εφαρμογής
					Υλοποίηση
Α3: Οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών	Ρυθμιστικές πινακίδες				Κανονιστικές διατάξεις
Α4: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης	Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)				Μελέτη
	Εγκατάσταση υποδομών φόρτισης Η/Ο				Υλοποίηση
<b>Πακέτο Μέτρων Β: Αναβάθμιση της μετακίνησης πεζών και ποδηλατιστών</b>					
Β1: Υποδομές για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση πεζών	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων (ράμπες ΑμεΑ, οδηγοί τυφλών κ.α.)				Μελέτη εφαρμογής
					Υλοποίηση
Β2: Υποδομές για ποδήλατο	Δίκτυο ποδηλατοδρόμου				Μελέτη εφαρμογής
	Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων				Υλοποίηση
Β3: Σχολικοί δακτύλιοι	Προστασία εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων				Προμήθεια και εγκατάσταση ποδηλάτων και εξοπλισμού
<b>Πακέτο Μέτρων Γ: Υποστήριξη των μέσων μαζικής μεταφοράς</b>					
Γ1: Υποστήριξη της δημόσιας συγκοινωνίας	Αναβάθμιση στόλου				Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού
	Αναβάθμιση στάσεων				Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού, διαμόρφωση σημείου στάσης
	Σύστημα τηλεματικής				Μελέτη και υλοποίηση
<b>Πακέτο Μέτρων Δ: Διαχείριση της στάθμευσης</b>					
Δ1: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Εφαρμογή έξυπνων θέσεων				Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού (συνυπολογίζεται το λογισμικό)
Δ2: Οργάνωση ειδικών θέσεων στάθμευσης	Θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ				Μελέτη και έργο
	Θέσεις στάθμευσης για ποδήλατα				
	Θέσεις στάθμευσης για μοτοσυκλέτες				
	Θέσεις στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση				
Δ3: Οδική σήμανση	Ρυθμιστικές πινακίδες				Υλοποίηση



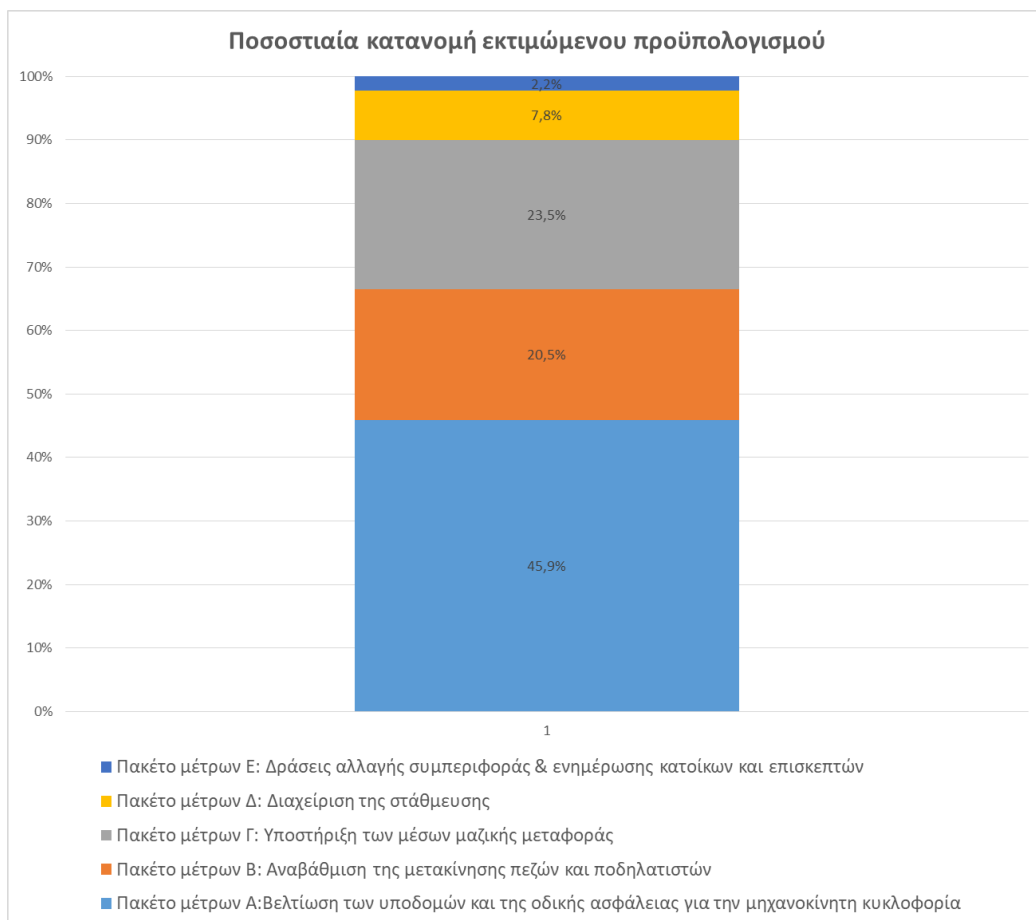
## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

Πακέτο Μέτρων Ε: Δράσεις αλλαγής συμπεριφοράς & ενημέρωσης κατοίκων και επισκεπτών					
Ε1: Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας και δράσεις ευαισθητοποίησης	Ημερίδες / Εκστρατείες				Δαπάνες
Ε2: Οργανωμένη πληροφόρηση κατοίκων και επισκεπτών	Διαδραστικοί χάρτες και πινακίδες				Υλοποίηση

### 3.2. Προϋπολογισμός ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας

Όπως έχει αναφερθεί, τα προτεινόμενα μέτρα ομαδοποιούνται σε συνολικά 5 πακέτα μέτρων, για τα οποία θα πρέπει να εκτιμηθεί το συνολικό τους κόστος. Για να γίνει αυτό πραγματοποιήθηκαν εκτιμήσεις μεγεθών σε μακροσκοπικό επίπεδο λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά που προκύπτουν από τις διαδικασίες εξειδίκευσης μέτρων που παρουσιάζονται με σχετική λεπτομέρεια στους επισυναπτόμενους χάρτες του ΣΒΑΚ. Ο συνολικός εκτιμώμενος προϋπολογισμός των μέτρων του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας είναι της τάξης των 11.500.000 €. Η συνοπτική κατανομή του εκτιμώμενου προϋπολογισμού στα πακέτα μέτρων παρουσιάζεται στην εικόνα. Η αναλυτική μορφή του προϋπολογισμού παρουσιάζεται στον πίνακα. Εκεί περιλαμβάνονται στοιχεία για τις επιμέρους δράσεις των παρεμβάσεων.

*Πίνακας 2 Ποσοστιαία κατανομή εκτιμώμενου προϋπολογισμού ΣΒΑΚ ανά πακέτο μέτρων*



## **ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ**

Το μεγαλύτερο μέρος (45,9%) του συνολικού προϋπολογισμού αφορά την κατηγορία παρεμβάσεων για τη βελτίωση των υποδομών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας. Η συγκεκριμένη ομάδα παρεμβάσεων συγκεντρώνει έργα με υψηλό κόστος με το μεγαλύτερο να είναι αυτό της αναδιαμόρφωσης του κεντρικού άξονα της οδού 25<sup>ης</sup> Μαρτίου.

Οι παρεμβάσεις για τη μετακίνηση των πεζών και ποδηλατιστών συγκεντρώνουν εξίσου υψηλό ποσοστό περίπου 20,5%. Σε αυτές τις παρεμβάσεις εντάσσονται κατασκευαστικά έργα για την διαμόρφωση πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων, όπως και για την προστασία των σχολικών εγκαταστάσεων. Το κόστος είναι εμφανώς μικρότερο.

Οι παρεμβάσεις για την προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς αντιστοιχούν στο 23,5% του συνολικού εκτιμώμενου προϋπολογισμού, με επενδύσεις σε ηλεκτροκίνητα λεωφορεία, σύστημα τηλεματικής και αναδιαμόρφωση στάσεων.

Οι δράσεις για τη διαχείριση της στάθμευσης συγκεντρώνουν το 7,8%. Το υπόλοιπο 2,2% αναλογεί στις δράσεις αλλαγής συμπεριφοράς και περιλαμβάνει δράσεις ευαισθητοποίησης σε όλο το διάστημα των 10 ετών που διαρκεί το ΣΒΑΚ.

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζεται αναλυτικό χρονοδιάγραμμα καθώς και ενδεικτικός προϋπολογισμός των παρεμβάσεων.

**ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ**

Μέτρα	Παρεμβάσεις	Χρονοδιάγραμμα			Στοιχεία έργου	Ποσότητα	Τιμή μονάδας (€)	Προϋπολογισμός (€)	Προϋπολογισμός (€) / πακέτρο μέτρων	
		0-2 έτη	2-5 έτη	5-10 έτη						
<b>Πακέτο μέτρων Α: Βελτίωση των υποδομών και της οδικής ασφάλειας για την μηχανοκίνητη κυκλοφορία</b>										
A1: Αναβάθμιση κόμβων	Διαμορφώσεις κρίσιμων και δευτερευόντων κόμβων, και κόμβων εκτός κέντρου (δεν χρειάζονται όλοι οι κόμβοι μελέτες εφαρμογής)				Μελέτη εφαρμογής	5	30.000	150.000	5.240.700	
					Υλοποίηση	5	70.000	350.000		
A2: Διαμόρφωση οδών & περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Ήπια κυκλοφορία - Περιοχή κέντρου				Μελέτη εφαρμογής και υλοποίηση	14.5	75.000 / εκτάριο	1.087.500		
	Ήπια κυκλοφορία - Άξονας Μαρτίου				Μελέτη εφαρμογής και υλοποίηση	1 km	3.000.000 / km	3.000.000		
A3: Οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών	Ρυθμιστικές πινακίδες				Κανονιστικές διατάξεις	40	80 / πινακίδα	3.200		
A4: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης	Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)				Μελέτη	1	50.000	50.000		
	Εγκατάσταση υποδομών φόρτισης Η/Ο				Υλοποίηση	35	Εργο / κατ' αποκοπή	600.000		
<b>Πακέτο μέτρων Β: Αναβάθμιση της μετακίνησης πεζών και ποδηλατιστών</b>										
B1: Υποδομές για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση πεζών	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων (ράμπες ΑμεΑ, οδηγοί τυφλών κ.α.)				Μελέτη εφαρμογής	5	30.000	150.000		
					Υλοποίηση	12 km	100.000 / km	1.200.000		
B2: Υποδομές για Ποδήλατο	Δίκτυο ποδηλατόδρομου				Μελέτη εφαρμογής	1	(στο μέτρο Α2)	(στο μέτρο Α2)		
	Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων				Υλοποίηση	1 km	150.000 / km	150.000		
					Προμήθεια και εγκατάσταση ποδηλάτων και εξοπλισμού	45	1500 / ποδήλατο	67.500		
B3: Σχολικοί δακτύλιοι	Προστασία εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων				Ρυθμιστικές πινακίδες	180	80 / πινακίδα	14.400		
					Διαμόρφωση οδών	3.8 km	200.000 / km	760.000		
<b>Πακέτο μέτρων Γ: Υποστήριξη των μέσων μαζικής μεταφοράς</b>										
Γ1: Υποστήριξη της δημόσιας συγκοινωνίας	Αναβάθμιση στόλου				Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού	10	250.000	2.500.000		
	Αναβάθμιση στάσεων				Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού, διαμόρφωση σημείου στάσης	10	3000	30.000		
	Σύστημα τηλεματικής				Μελέτη και Υλοποίηση	(-)	(-)	150.000		
<b>Πακέτο μέτρων Δ: Διαχείριση της στάθμευσης</b>										
Δ1: Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού	Χώρος Λαϊκής αγοράς				Μελέτη	1	15.000	15.000		
					Υλοποίηση	1	100.000	100.000		
	Μίσθωση υπόγειου πάρκινγκ				Μίσθωση και επαναλειτουργία	120	5000 / μήνα	600.000		
Δ2: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Εφαρμογή έξυπνων θέσεων				Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού (συνυπολογίζεται το λογισμικό)	150	1000	150.000		
Δ3: Οργάνωση ειδικών θέσεων στάθμευσης	Θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ				Μελέτη και έργο			30.000		
	Θέσεις στάθμευσης για ποδήλατα									
	Θέσεις στάθμευσης για μοτοσυκλέτες									
	Θέσεις στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση									
Δ4: Οδική σήμανση	Ρυθμιστικές πινακίδες				Υλοποίηση	Το κόστος έχει συνυπολογιστεί στα μέτρα Α3 και Β3		895.000		
<b>Πακέτο μέτρων Ε: Δράσεις αλλαγής συμπεριφοράς &amp; ενημέρωσης κατοίκων και επισκεπτών</b>										
E1: Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας και δράσεις ευαισθητοποίησης	Ημερίδες / εκστρατείες				Δαπάνες για τις δράσεις και την στρατηγική προώθησης	2 / έτος	10.000	200.000		
E2: Οργανωμένη πληροφόρηση κατοίκων και επισκεπτών	Διαδραστικοί χάρτες και πινακίδες				Υλοποίηση			50.000		
								<b>Συνολικό κόστος</b>	<b>11.407.600</b>	

### **3.3. Χρηματοδοτικά εργαλεία**

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα στην ανάπτυξη και υλοποίηση των ΣΒΑΚ είναι η εξασφάλιση των απαιτούμενων χρηματικών πόρων για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων. Η χρηματοδότηση των αστικών μεταφορών και της κινητικότητας στις περισσότερες πόλεις είναι συχνά ευθύνη των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, με μερική μόνο χρηματοδότηση από την κεντρική κυβέρνηση, αν και αυτό ποικίλλει ανάλογα με τις χώρες και τις γεωπολιτικές δομές τους.

Η πιθανή δυσκολία εξεύρεσης πόρων αφορά κυρίως στα έργα που σχετίζονται με τη δημιουργία ή την επέκταση μεταφορικής υποδομής (π.χ. αναβάθμιση οδικού δικτύου, διαμόρφωση διασταυρώσεων, προμήθεια και εκσυγχρονισμός στόλου οχημάτων, πεζοδρομήσεις κ.λπ.) και λιγότερο στις άλλου τύπου παρεμβάσεις που απαιτούν συγκριτικά μικρότερη δαπάνη υλοποίησης (π.χ. θέσπιση κανονισμού φορτοεκφορτώσεων, σημειακές παρεμβάσεις στη σήμανση και στις υποδομές μετακίνησης κ.λπ.).

Αρκετές προσπάθειες υλοποίησης ΣΒΑΚ αποτυγχάνουν εξαιτίας είτε της δυσκολίας εξεύρεσης πόρων για έργα μεγάλης σημασίας και απήχησης είτε επειδή δεν εξασφαλίζεται άλλοτε ή σύνδεση και άλλοτε η χρηματοδότηση από τα (ούτως ή άλλως) περιορισμένα χρηματοδοτικά εργαλεία που είναι διαθέσιμα στο πλαίσιο της σύγχρονης οικονομικής πραγματικότητας.

Αναγνωρίζοντας αυτήν την αδυναμία υλοποίησης των ΣΒΑΚ, θα επιχειρηθεί η διερεύνηση καινοτόμων τρόπων και διαδικασιών χρηματοδότησης παρεμβάσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ιδιαίτερη σημασία θα δοθεί στη διερεύνηση πηγών χρηματοδότησης που συγκεντρώνουν πόρους από το σύστημα μετακινήσεων και οι οποίοι, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, θα έπρεπε να διοχετευτούν στην υλοποίηση και υποστήριξη μέτρων που ικανοποιούν την πολιτική της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

#### **❖ Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση**

Οι πηγές χρηματοδότησης είναι πολλές, αυτό που συνήθως λείπει είναι η ετοιμότητα για σύνταξη προτάσεων. Η έλλειψη συχνά κατάλληλου προσωπικού στους δήμους είναι ένας βασικός λόγος. Η φτωχή δικτύωση με πιθανούς συνεργάτες, φορείς ή εμπειρογνώμονες, σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες είναι ένας ακόμη. Σε αυτόν τον τομέα πρέπει να γίνουν προσπάθειες, εφόσον αποφασιστεί να υπάρξει στενή συνεργασία με τους ευρωπαϊκούς εταίρους.

Το 2020, η Ευρωπαϊκή Ένωση έδωσε μια άνευ προηγουμένου απάντηση στην κρίση του κορωνοϊού που έπληξε την Ευρώπη και τον κόσμο. Στην καρδιά του βρίσκεται ένα πακέτο τόνωσης αξίας 2,018 τρισεκατομμυρίων ευρώ σε τρέχουσες τιμές (1,8 τρισεκατομμύρια ευρώ σε τιμές 2018). Αποτελείται από το **Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο (ΠΔΠ) 2021 – 2027** της ΕΕ για το 2021 έως το 2027 ύψους 1,211 τρισεκατομμυρίων ευρώ (1,074 τρισεκατομμύρια ευρώ σε τιμές 2018), που συμπληρώνεται κατά 806,9 δισεκατομμύρια ευρώ (750 δισεκατομμύρια ευρώ σε τιμές 2018) μέσω του **NextGenerationEU (NGEU)**, ενός προσωρινού εργαλείου ανάκαμψης .

Συνολικά, τα κεφάλαια θα βοηθήσουν στην αποκατάσταση της οικονομικής και κοινωνικής ζημίας που προκλήθηκε από την πανδημία του κορωνοϊού και θα κατευθύνουν τη μετάβαση προς μια σύγχρονη, βιώσιμη και ανθεκτική Ευρώπη.

Η ΕΕ θέτει τα όρια των δαπανών της στο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο της ΕΕ για τα επόμενα 7 χρόνια. Με αυτόν τον τρόπο, η ΕΕ εξασφαλίζει τους πόρους για τις πολιτικές

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

της προτεραιότητας, όπως η ψηφιοποίηση και η πράσινη συμφωνία. Ο προϋπολογισμός εξασφαλίζει επίσης περιθώρια ευελιξίας, επιτρέποντας έτσι στην ΕΕ να ανταποκρίνεται σε απρόβλεπτες περιστάσεις.

Στα άνωθεν προγράμματα συγκαταλέγονται 7 τομείς. Παρακάτω φαίνεται και η διάσπαση του προϋπολογισμού στους 7 τομείς σε δισεκατομμύρια δολάρια.

*Πίνακας 3 Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο 2021 -2027 και NextGenerationEU - Σύνολο κονδυλίων ανά τομέα*

Τομείς	Κονδύλια ΠΔΠ	Κονδύλια NGEU
1. Ενιαία αγορά, καινοτομία και ψηφιακή οικονομία	149,5 δισ. ευρώ	11,5 δισ. ευρώ
2. Συνοχή, ανθεκτικότητα και αξίες	426,7 δισ. ευρώ	776,5 δισ. ευρώ
3. Φυσικοί πόροι και περιβάλλον	401 δισ. ευρώ	18,9 δισ. ευρώ
4. Μετανάστευση και διαχείριση των συνόρων	25,7 δισ. ευρώ	-
5. Ασφάλεια και άμυνα	14,9 δισ. ευρώ	-
6. Γειτονικές χώρες και υπόλοιπος κόσμος	110,6 δισ. ευρώ	-
7. Ευρωπαϊκή δημόσια διοίκηση	82,5 δισ. ευρώ	-
<b>Σύνολο</b>	<b>1 210,9 δισ. ευρώ</b>	<b>806,9 δισ. ευρώ</b>

Ο Δήμος Λεβαδέων στο κομμάτι της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μπορεί να διεκδικήσει χρηματοδότηση από τα παρακάτω υποπρογράμματα, τα οποία αποτελούν κομμάτι των τριών πρώτων τομέων

### **Τομέας 1. Ενιαία αγορά, καινοτομία και ψηφιακή οικονομία**

#### ***Έρευνα και καινοτομία***

##### **ο Ορίζων Ευρώπη (2021-2027)**

Το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη» αποτελεί το κυριότερο χρηματοδοτικό πρόγραμμα της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία. Αντιμάχεται την κλιματική αλλαγή, συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών και ενισχύει την ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη της ΕΕ.

## **ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ**

Το πρόγραμμα διευκολύνει τη συνεργασία και ενισχύει τον αντίκτυπο της έρευνας και της καινοτομίας στην ανάπτυξη, στη στήριξη και στην εφαρμογή των πολιτικών της ΕΕ, αντιμετωπίζοντας παράλληλα τις παγκόσμιες προκλήσεις. Στηρίζει τη δημιουργία και την καλύτερη διάδοση γνώσεων και τεχνολογιών αριστείας.

Δημιουργεί θέσεις εργασίας, αξιοποιεί πλήρως τη δεξαμενή ταλέντων της ΕΕ, τονώνει την οικονομική ανάπτυξη, προάγει τη βιομηχανική ανταγωνιστικότητα και βελτιστοποιεί τον αντίκτυπο των επενδύσεων σε έναν ενισχυμένο Ευρωπαϊκό Χώρο Έρευνας. Μπορούν να συμμετέχουν νομικές οντότητες από την ΕΕ και τις συνδεδεμένες χώρες.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου για το 2021 – 2027 ανέρχεται στα 95,51 δισεκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων τα 5,4 δισ. ευρώ αφορούν στο πλαίσιο του σχεδίου ανάκαμψης NGEU (NextGenerationEU).

### ***Ευρωπαϊκές στρατηγικές επενδύσεις***

#### **ο InvestEU**

Το πρόγραμμα InvestEU βασίζεται στο επιτυχημένο μοντέλο του επενδυτικού σχεδίου για την Ευρώπη, το οποίο κινητοποίησε πάνω από 500 δισ. ευρώ κατά την περίοδο 2015-2020.

Με στόχο την κινητοποίηση ενός νέου κύματος επενδύσεων άνω των 372 δισ. ευρώ κατά την περίοδο 2021-2027, το πρόγραμμα InvestEU θα δώσει ώθηση στην καινοτομία και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στην Ευρώπη. Θα προσφέρει και θα προσελκύσει μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση συμβαδίζοντας με τις πολιτικές της ΕΕ και θα συμβάλει στην οικονομική ανάκαμψη.

Το InvestEU θα μοχλεύσει σημαντικά ιδιωτικά και δημόσια κονδύλια που προστατεύονται με εγγύηση της ΕΕ, η οποία θα βασίζεται στην επιτυχή υλοποίηση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ) .

Το InvestEU θα διαθέτει δημοσιονομική εγγύηση ύψους 26,2 δισ. ευρώ με χρηματοδότηση από πόρους του μέσου NextGenerationEU και του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου. Η συνολική επένδυση που θα κινητοποιηθεί σε αυτή τη βάση εκτιμάται σε περισσότερα από 372 δισ. ευρώ σε ολόκληρη την ΕΕ, εκ των οποίων το 30 % θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων για το κλίμα. Το πρόγραμμα θα διαρθρωθεί γύρω από τέσσερις άξονες πολιτικής:

1. Βιώσιμες υποδομές
2. Έρευνα, καινοτομία και ψηφιοποίηση
3. ΜΜΕ
4. Κοινωνικές επενδύσεις και δεξιότητες

Οι στρατηγικές επενδύσεις που εστιάζονται στην οικοδόμηση ισχυρότερων ευρωπαϊκών αξιακών αλυσίδων, καθώς και στην υποστήριξη δραστηριοτήτων σε υποδομές και τεχνολογίες ζωτικής σημασίας, θα είναι δυνατές και στους τέσσερις άξονες. Θα καλύψουν τις μελλοντικές ανάγκες της ευρωπαϊκής οικονομίας και θα προωθήσουν την αυτονομία της ΕΕ σε κρίσιμους τομείς.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου για το 2021 – 2027 ανέρχεται στα 10,28 δισεκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων 6,07 δισ. ευρώ στο πλαίσιο του μέσου ανάκαμψης NGEU (τρέχουσες τιμές).

### ο Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη»

Ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ) αποτελεί βασικό χρηματοδοτικό μέσο της ΕΕ για την προώθηση της ανάπτυξης, της απασχόλησης και της ανταγωνιστικότητας μέσω στοχευμένων επενδύσεων σε υποδομές σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στηρίζει την ανάπτυξη αποδοτικά συνδεδεμένων βιώσιμων διευρωπαϊκών δικτύων μεγάλων επιδόσεων στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των ψηφιακών υπηρεσιών. Οι επενδύσεις του ΜΣΕ καλύπτουν τα κενά της Ευρώπης στους τομείς της ενέργειας, των μεταφορών και των ψηφιακών δικτύων κορμού.

Οι πολίτες όλων των κρατών μελών απολαμβάνουν τα οφέλη του ΜΣΕ, καθώς τα ταξίδια γίνονται ευκολότερα και πιο βιώσιμα, η ενεργειακή ασφάλεια της Ευρώπης ενισχύεται, ενώ παράλληλα γίνεται δυνατή η ευρύτερη χρήση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και διευκολύνεται η διασυνοριακή αλληλεπίδραση μεταξύ δημόσιων διοικήσεων, επιχειρήσεων και πολιτών. Ο ΜΣΕ χωρίζεται σε τρεις τομείς:

- Μεταφορές
- Ενέργεια
- Ψηφιακός τομέας

Μία από τις βασικές προτεραιότητες του ΜΣΕ είναι η διευκόλυνση και η ενίσχυση των συνεργειών μεταξύ των τριών τομέων. Οι διατομεακές δράσεις επιτρέπουν τη βελτιστοποίηση του κόστους ή των αποτελεσμάτων λόγω της συγκέντρωσης των οικονομικών, τεχνικών ή ανθρώπινων πόρων, και ενισχύουν με τον τρόπο αυτό την αποτελεσματικότητα της χρηματοδότησης της ΕΕ.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου για το 2021 – 2027 ανέρχεται στα 20,73 δισεκατομμύρια ευρώ.

### ο Πρόγραμμα «Ψηφιακή Ευρώπη»

Το πρόγραμμα «Ψηφιακή Ευρώπη» παρέχει χρηματοδότηση για έργα σε πέντε κρίσιμους τομείς:

- υπερυπολογιστές
- τεχνητή νοημοσύνη
- κυβερνοασφάλεια
- προηγμένες ψηφιακές δεξιότητες
- διασφάλιση της ευρείας χρήσης των ψηφιακών τεχνολογιών σε όλους τους τομείς της οικονομίας και της κοινωνίας

Το πρόγραμμα έχει σχεδιαστεί για να γεφυρώσει το χάσμα μεταξύ της έρευνας στον τομέα της ψηφιακής τεχνολογίας και της διείσδυσης στην αγορά. Οι επενδύσεις στο πλαίσιο του προγράμματος «Ψηφιακή Ευρώπη» στηρίζουν τον διπλό στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πράσινη μετάβαση και τον ψηφιακό μετασχηματισμό, ενώ παράλληλα ενισχύουν την ανθεκτικότητα και την ψηφιακή κυριαρχία της Ένωσης.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου για το 2021 – 2027 ανέρχεται στα 7,59 δισεκατομμύρια ευρώ.

**Τομέας 2: Συνοχή, ανθεκτικότητα και αξίες**

**Περιφερειακή ανάπτυξη και συνοχή**

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

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) παρέχει χρηματοδότηση σε δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς σε όλες τις περιφέρειες της ΕΕ, με σκοπό τη μείωση των οικονομικών, των κοινωνικών και των εδαφικών ανισοτήτων. Το Ταμείο στηρίζει επενδύσεις μέσω ειδικών εθνικών ή περιφερειακών προγραμμάτων.

Την περίοδο 2021-2027, το Ταμείο θα επιτρέψει την πραγματοποίηση επενδύσεων, ώστε η Ευρώπη και οι περιφέρειές της να γίνουν:

- πιο ανταγωνιστικές και εξυπνότερες, μέσω της καινοτομίας και της στήριξης των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ), καθώς και της ψηφιοποίησης και της ψηφιακής συνδεσιμότητας
- πιο πράσινες, με χαμηλές εκπομπές άνθρακα και ανθεκτικές
- πιο διασυνδεδεμένες με την ενίσχυση της κινητικότητας
- πιο κοινωνικές, με τη στήριξη της αποτελεσματικής και συμπεριληπτικής απασχόλησης, της εκπαίδευσης, των δεξιοτήτων, της κοινωνικής ένταξης και της ισότιμης πρόσβασης στην υγειονομική περίθαλψη, καθώς και με την ενίσχυση του ρόλου του πολιτισμού και του βιώσιμου τουρισμού
- εγγύτερες προς τους πολίτες, στηρίζοντας την ανάπτυξη βάσει πρωτοβουλιών της τοπικής κοινωνίας και τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη σε ολόκληρη την ΕΕ

Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου για το 2021 – 2027 ανέρχεται στα 226,05 δισεκατομμύρια ευρώ.

ο **Ταμείο Συνοχής**

Το Ταμείο Συνοχής παρέχει στήριξη σε κράτη μέλη της ΕΕ με κατά κεφαλήν ακαθάριστο εθνικό εισόδημα κάτω του 90 % (μέσος όρος της ΕΕ-27), με σκοπό την ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής της ΕΕ. Στηρίζει επενδύσεις μέσω ειδικών εθνικών ή περιφερειακών προγραμμάτων. Το Ταμείο συμβάλλει κυρίως σε επενδύσεις στον τομέα του περιβάλλοντος και των διευρωπαϊκών δικτύων στον κλάδο των υποδομών μεταφορών που πραγματοποιούνται από δημόσιες και περιφερειακές αρχές.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου για το 2021 – 2027 ανέρχεται στα 48,03 δισ. ευρώ (σε τρέχουσες τιμές), εκ των οποίων τα 11,29 δισ. ευρώ μεταφέρθηκαν στον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη»

**Ανάκαμψη και ανθεκτικότητα**

ο **Μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας**

Ο μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας θα καταστήσει διαθέσιμα 723,8 δισ. EUR (σε τρέχουσες τιμές) με τη μορφή δανείων και επιχορηγήσεων για τη στήριξη των μεταρρυθμίσεων και των επενδύσεων που αναλαμβάνουν τα κράτη μέλη της ΕΕ. Στόχος είναι να μετριαστούν οι οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της πανδημίας του κορονοϊού και να καταστούν οι ευρωπαϊκές οικονομίες και κοινωνίες πιο βιώσιμες, πιο ανθεκτικές και καλύτερα προετοιμασμένες για τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης.



## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

Τα κράτη μέλη καταρτίζουν σχέδια ανάκαμψης και ανθεκτικότητας που προβλέπουν μια συνεκτική δέσμη μεταρρυθμίσεων και δημόσιων επενδυτικών έργων. Για να επωφεληθούν από τη στήριξη του μηχανισμού, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υλοποιήσουν τις εν λόγω μεταρρυθμίσεις και επενδύσεις έως το 2026.

Τα σχέδια ανάκαμψης και ανθεκτικότητας των κρατών μελών θα πρέπει να αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά τις προκλήσεις που διαπιστώθηκαν στο Ευρωπαϊκό Εξάμηνο, ειδικότερα δε στις ειδικές ανά χώρα συστάσεις που εξέδωσε το Συμβούλιο. Τα σχέδια θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν μέτρα για την αντιμετώπιση των προκλήσεων και την αξιοποίηση των οφελών της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης.

Κάθε σχέδιο αναμένεται να συμβάλει στις τέσσερις διαστάσεις που περιγράφονται στην ετήσια στρατηγική για τη βιώσιμη ανάπτυξη 2021, με την οποία εγκαινιάστηκε ο φετινός κύκλος του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου:

- περιβαλλοντική βιωσιμότητα
- παραγωγικότητα
- δικαιοσύνη
- μακροοικονομική σταθερότητα

Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου για το 2021 – 2027 ανέρχεται στα 723,82 δισ. EUR στο πλαίσιο του NGEU (σε τρέχουσες τιμές).

### **Τομέας 3: Φυσικοί πόροι και περιβάλλον**

#### **Περιβάλλον και δράση για το κλίμα**

- **Πρόγραμμα για το Περιβάλλον και τη Δράση για το Κλίμα (LIFE)**

Στόχοι του προγράμματος LIFE είναι

- η διευκόλυνση της μετάβασης σε μια βιώσιμη, κυκλική, ενεργειακά αποδοτική, κλιματικά ουδέτερη και ανθεκτική οικονομία που θα βασίζεται στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας,
- η προστασία, η αποκατάσταση και η βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένου του αέρα, των υδάτων και του εδάφους,
- η ανάσχεση και η αντιστροφή της απώλειας βιοποικιλότητας,
- η αντιμετώπιση της υποβάθμισης των οικοσυστημάτων.

Το χρηματοδοτικό κονδύλιο του προγράμματος LIFE υλοποιείται μέσω τεσσάρων υποπρογραμμάτων:

- Φύση και βιοποικιλότητα
- Κυκλική οικονομία και ποιότητα ζωής
- Μετριασμός της κλιματικής αλλαγής και προσαρμογή σε αυτή
- Μετάβαση στην καθαρή ενέργεια

Το πρόγραμμα στηρίζει δράσεις επίδειξης, βέλτιστων πρακτικών, συντονισμού και στήριξης καθώς και έργα δημιουργίας ικανοτήτων και διακυβέρνησης. Εδώ περιλαμβάνονται στρατηγικά ολοκληρωμένα έργα μεγάλης κλίμακας και στρατηγικά έργα για τη φύση μεγάλης κλίμακας, τα οποία στηρίζουν την εφαρμογή των περιβαλλοντικών

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

και κλιματικών σχεδίων, καθώς και προγράμματα και στρατηγικές που αναπτύσσονται σε περιφερειακό, πολυπεριφερειακό ή εθνικό επίπεδο.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου για το 2021 – 2027 ανέρχεται στα 5,43 δισ. EUR (σε τρέχουσες τιμές).

### ❖ Εθνική χρηματοδότηση

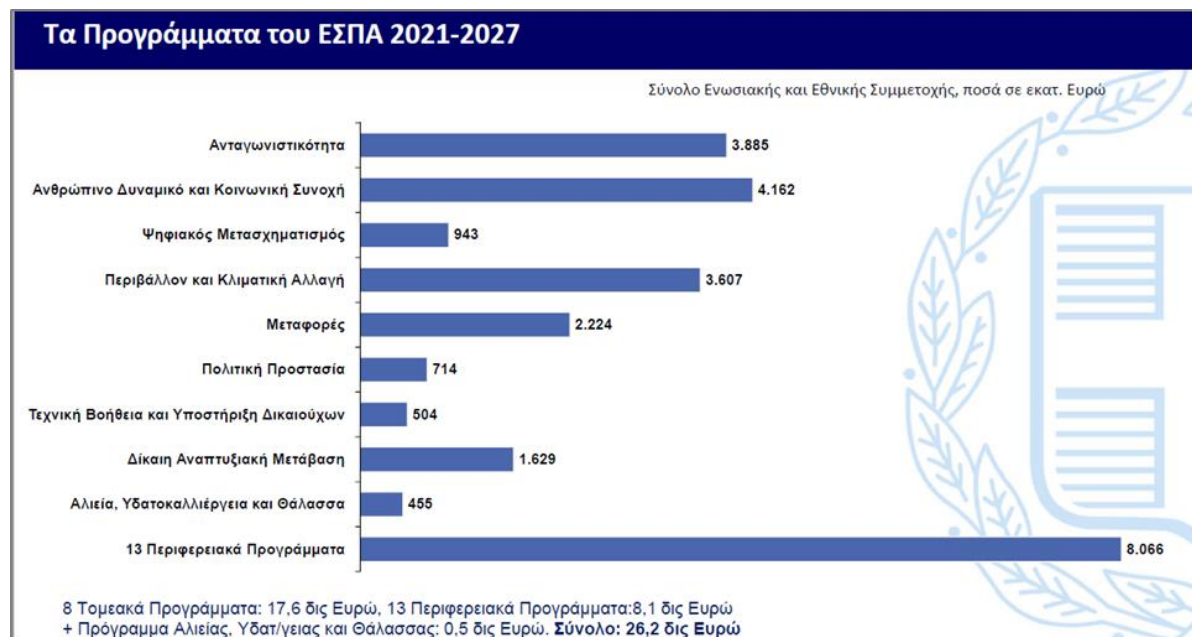
Εκτός από πηγές ευρωπαϊκής χρηματοδότησης, ο Δήμος Ξηρομέρου μπορεί να διεκδικήσει χρηματοδότηση και από Ελληνικά μέσα. Παρακάτω παρουσιάζονται τα βασικότερα εξ' αυτών.

#### ο Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (Νέο ΕΣΠΑ)

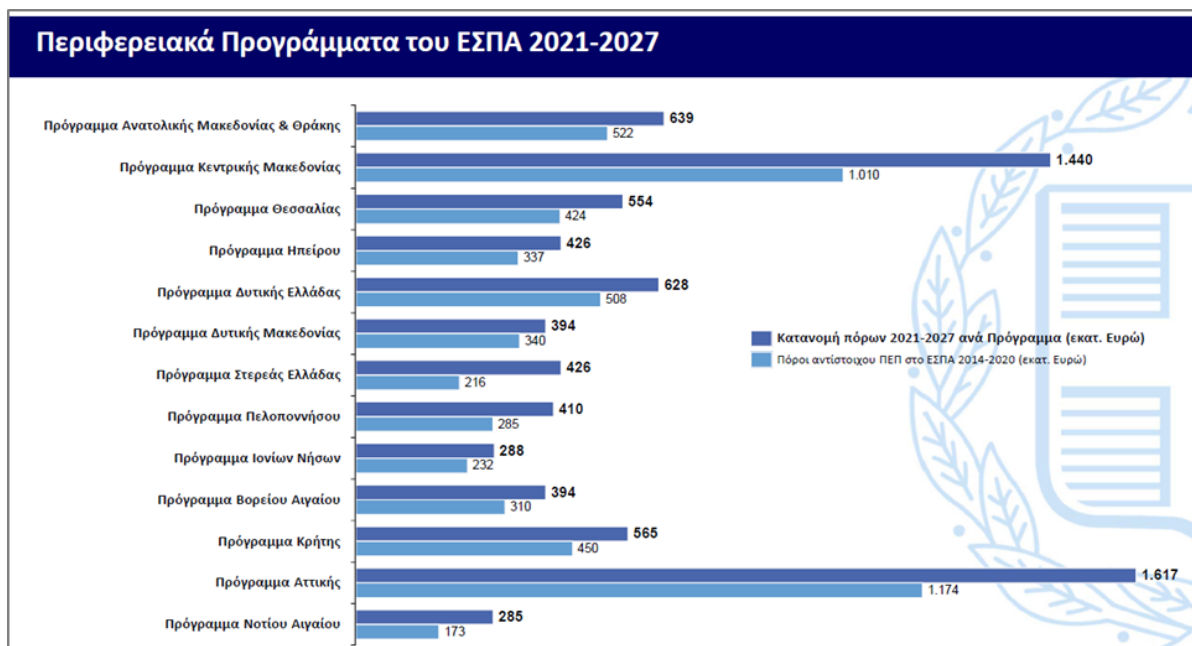
Οι στόχοι των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από τα οποία θα χρηματοδοτηθεί το Εταιρικό Σύμφωνο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2021-2027, υλοποιούνται μέσα από επιχειρησιακά προγράμματα.

Τα Επιχειρησιακά Προγράμματα είναι πολυετή προγράμματα που ισχύουν για όλη την περίοδο προγραμματισμού 2021-2027 και συνδέονται με τομείς ή/και συγκεκριμένες γεωγραφικές περιφέρειες σε διεθνές, εθνικό ή τοπικό επίπεδο.

Η αρχιτεκτονική του ΕΣΠΑ 2021-2027, η οποία εγκρίθηκε για την χώρα μας τον Ιούλιο του 2021, παρουσιάζεται στην εικόνα. Τόσο τα τομειακά προγράμματα για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή όσο και για τις μεταφορές συγκεντρώνουν σημαντικά ποσοστά του προβλεπόμενου προϋπολογισμού του νέου προγράμματος.

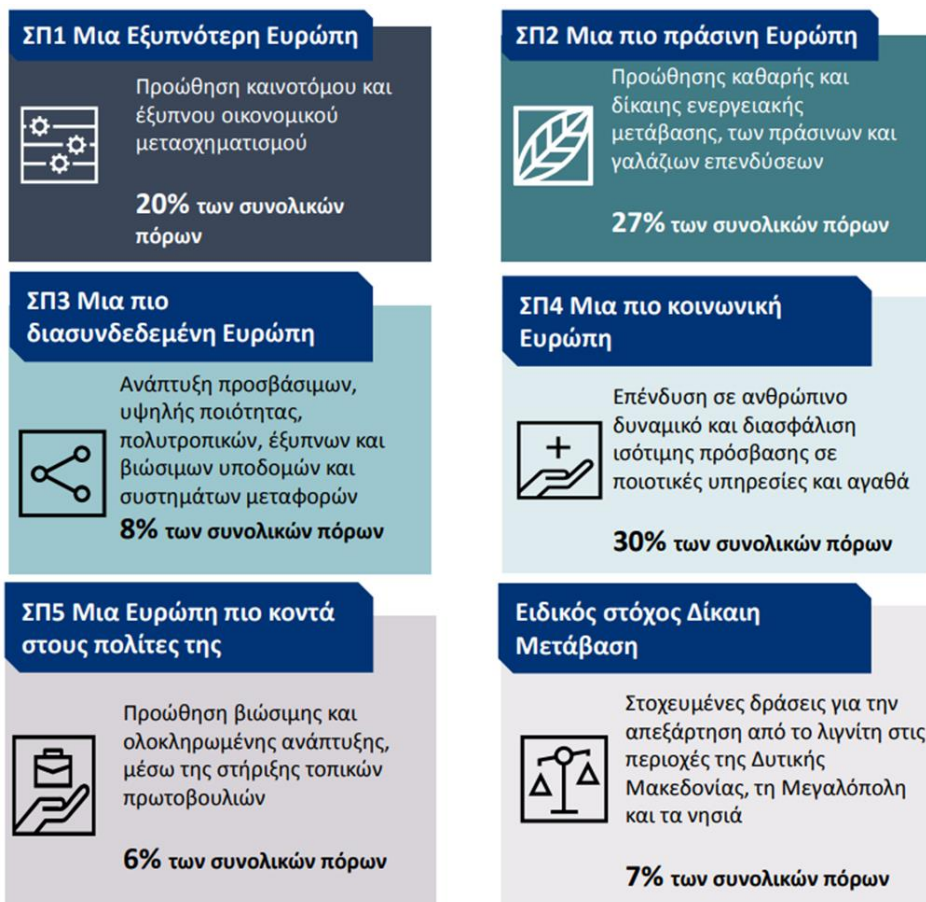


## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



Διάρθρωση νέου ΕΣΠΑ

Το νέο εταιρικό σύμφωνο αναμένεται να εξυπηρετήσει 6 στόχους πολιτικής. Οι στόχοι πολιτικής παρουσιάζονται στο διάγραμμα στην εικόνα και εξειδικεύονται στην συνέχεια σε επιμέρους επιλογές πολιτικής.



Στόχοι πολιτικής του νέου ΕΣΠΑ

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

### ο **Πράσινο Ταμείο**

Το Πράσινο Ταμείο αποτελεί Ν.Π.Δ.Δ., εποπτευόμενο από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας που συστήθηκε με τον ν. 3889/2010 ΦΕΚ 182 Α' «Χρηματοδότηση Περιβαλλοντικών Παρεμβάσεων, Πράσινο Ταμείο, Κύρωση Δασικών Χαρτών και άλλες διατάξεις». Διαδέχθηκε το Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων» (ΕΤΕΡΠΣ) του ν.δ. 1262/1972 (ΦΕΚ 194 Α'). Ουσιαστικά, αποτελεί μία εντελώς νέα δομή στην οποία μεταβιβάζεται η είσπραξη και η διαχείριση όλων των πόρων που είχαν θεσπιστεί με σειρά νομοθετημάτων υπέρ ΕΤΕΡΠΣ, καθώς και των πράσινων και λοιπών πόρων που προβλέπονται στον ιδρυτικό νόμο (όπως ισχύει). Επιπλέον, το Πράσινο Ταμείο διαχειρίζεται τους πόρους του «Ταμείου Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου» (ν. 3843/2010, ν. 4014/2011, ν.4178/2013 και ν. 4495/2017), του «Γαλάζιου Ταμείου» και του «Ειδικού Φορέα Δασών».

Το Πράσινο Ταμείο, για την επίτευξη του σκοπού του, σχεδιάζει και πραγματοποιεί Χρηματοδοτικά Προγράμματα (Χ.Π.) για την υλοποίηση έργων, δράσεων και λοιπών παρεμβάσεων προς όφελος του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος. Τα εν λόγω Χρηματοδοτικά Προγράμματα, στο πλαίσιο διασφάλισης της διαφάνειας των χρηματοδοτήσεων και της εξυπηρέτησης των στόχων των αντίστοιχων περιβαλλοντικών πολιτικών, διαρθρώνονται σε άξονες προτεραιότητας, μέτρα και δράσεις, καθορίζουν τους δικαιούχους φορείς, το ύψος της χρηματοδότησης και τα κριτήρια αξιολόγησης των υποβαλλόμενων προτάσεων.

### ❖ **Σύμπραξη Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα**

Οι κυβερνήσεις έχουν χρησιμοποιήσει ένα τέτοιο μείγμα δημόσιων και ιδιωτικών προσπαθειών σε όλη την ιστορία. Ωστόσο, στα τέλη του 20ού αιώνα και στις αρχές του 21ου αιώνα παρατηρήθηκε μια σαφής τάση να αξιοποιήσουν περισσότερο τις διάφορες συμφωνίες δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ). Μια σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα είναι μια συμφωνία συνεργασίας μεταξύ δύο ή περισσότερων δημόσιων και ιδιωτικών τομέων, συνήθως μακροπρόθεσμου χαρακτήρα. Και οι δύο οντότητες συμφωνούν να μοιραστούν τις δεξιότητές τους και τα περιουσιακά τους στοιχεία για να διευκολύνουν το ευρύ κοινό μέσα από τις υπηρεσίες του.

Οι Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) είναι συμβάσεις, κατά κανόνα μακροχρόνιες, μεταξύ ενός δημόσιου και ενός ιδιωτικού φορέα, με σκοπό την εκτέλεση έργων ή/και την παροχή υπηρεσιών. Οι ρόλοι του Δημόσιου και του Ιδιωτικού τομέα είναι σαφώς ορισμένοι:

- Αξιοποιείται η τεχνογνωσία και η αποτελεσματικότητα του ιδιωτικού τομέα. 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.

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ



Εικόνα 0.1 Σχηματική απεικόνιση χαρακτηριστικών ΣΔΙΤ

Τα έργα ΣΔΙΤ διακρίνονται σε δυο κατηγορίες. Σε συμπράξεις για έργα ανταποδοτικού χαρακτήρα και σε συμπράξεις για έργα μη ανταποδοτικού χαρακτήρα.

**Ανταποδοτικού χαρακτήρα έργα:** Τα έργα για τα οποία το Δημόσιο δεν επιβαρύνεται οικονομικά, αλλά αντίθετα εισπράττει μίσθωμα από τη σύμπραξη. Πρόκειται για έργα ή προσφερόμενες υπηρεσίες των οποίων το προϊόν μπορεί να τιμολογηθεί και να αποφέρει έσοδα. Ο συμπράττων ιδιώτης αναλαμβάνει με ίδια και δανεικά κεφάλαια την κατασκευή, τη λειτουργική και οικονομική εκμετάλλευση του έργου για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και με συγκεκριμένους όρους έτσι, ώστε από τα έσοδα να επιτύχει την απόσβεση και την επιθυμητή απόδοση των κεφαλαίων που επένδυσε στο έργο. Αυτού του τύπου τα έργα ενδείκνυνται για την αξιοποίηση της ανεκμετάλλευτης Δημόσιας περιουσίας. Η διάρκεια της σύμβασης κυμαίνεται από 25 σε 35 χρόνια ως συνάρτηση της προβλεπόμενης περιόδου επιστροφής των επενδυμένων κεφαλαίων αυξημένων ως προς το ύψος της συμφωνηθείσας απόδοσης των κεφαλαίων του ιδιώτη. Μπορεί να υπάρχει ρήτρα, σε περίπτωση που ο ιδιώτης από τα έσοδα της σύμπραξης αποσβέσει τα κεφάλαια που επένδυσε, η σύμπραξη να ολοκληρώνεται και το έργο να περιέρχεται στο Δημόσιο νωρίτερα. Ο βαθμός συμμετοχής του Δημοσίου στη σύμπραξη συνήθως περιορίζεται στην εκχώρηση της γης και στη διευκόλυνση για την εξασφάλιση των αδειοδοτήσεων του έργου.

**Μη ανταποδοτικού χαρακτήρα έργα:** Τα έργα εκείνα για τα οποία το Δημόσιο καταβάλλει πληρωμή στον ιδιώτη. Είναι κυρίως έργα δημόσιου χαρακτήρα (λ.χ. Δημαρχείο, Παιδικό Σταθμοί, Σχολεία, Πολιτιστικά και Αθλητικά Κέντρα, κ.λπ.) τα οποία αφορούν στην παροχή υπηρεσιών οι οποίες χαρακτηρίζονται ως δημόσιο αγαθό. Ο ιδιώτης αναλαμβάνει με ίδια και δανεικά κεφάλαια την κατασκευή του έργου και στη συνέχεια το Δημόσιο καταβάλλει ετήσια πληρωμή που καλύπτει: το αρχικό κόστος της επένδυσης, το κόστος συντήρησης του έργου, το κόστος λειτουργίας και το κόστος διαχείρισης (εφόσον συμφωνηθεί ότι αυτά αποτελούν ευθύνη του ιδιώτη). Τα έργα ενδείκνυνται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το Δημόσιο επιθυμεί να προβεί σε μείωση των επιβαρύνσεων του προϋπολογισμού στο παρόν και μετάθεση των εκροών στο μέλλον. Με την εξοικονόμηση πόρων το Δημόσιο επιτρέπει να υλοποιηθούν στον παρόντα χρόνο περισσότερα έργα. Η διάρκεια της σύμβασης κυμαίνεται από 25 σε 35 έτη.

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

Οι Δημόσιοι Φορείς που σκοπεύουν να προχωρήσουν σε μία ΣΔΙΤ σύμφωνα με το Ν. 3389/2005, πρέπει να υποβάλλουν σχετική πρόταση προς την Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, η οποία θα συνοδεύεται από τα απαραίτητα στοιχεία που θα τεκμηριώνουν τη σκοπιμότητα υλοποίησής της. Η πρόταση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:

- Αναλυτική περιγραφή του έργου που αποτελεί το αντικείμενο της Σύμπραξης και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του
- Ενδεικτικό προϋπολογισμό
- Κόστος λειτουργίας και συντήρησης
- Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης
- Προτεινόμενη μορφή σύμπραξης (είσπραξη τελών από χρήστες ή Δημόσιο, χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου κλπ)
- Έλεγχο οικονομικής αποδοτικότητας (value for money) που θα αιτιολογεί την επιλογή της σύμπραξης σε σχέση με την υλοποίηση του έργου με δημόσια χρηματοδότηση.
- Άλλα θέματα που μπορεί να επηρεάζουν σημαντικά την υλοποίηση του έργου, όπως, νομικά, περιβαλλοντικά κλπ.

Τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να δίνουν μια αξιόπιστη εικόνα του έργου και της απαιτούμενης χρηματοδότησης για τη συνολική διάρκεια ζωής του. Για αυτό απαιτείται λεπτομερής χρηματοοικονομική ανάλυση, ιδιαίτερα στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων, όπου πρέπει να συνεκτιμηθούν και οι κίνδυνοι ζήτησης και προβλεπόμενων εσόδων.

Η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ μελετά την πρόταση του Δημοσίου Φορέα και αξιολογεί κατά πόσο αυτή μπορεί να υλοποιηθεί ως Σύμπραξη και να υπαχθεί στις διατάξεις Ν. 3389/2005. Σε περίπτωση που η πρόταση αξιολογείται θετικά, όπως αρχικά είχε κατατεθεί ή όπως τελικά διαμορφώθηκε κατόπιν αναγκαίων τροποποιήσεων, η Ειδική Γραμματεία την περιλαμβάνει στον «Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων», γνωστοποιεί την απόφασή της στο Δημόσιο Φορέα και τον καλεί εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο μηνών να καταθέσει στη Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ «Αίτηση Υπαγωγής» της συγκεκριμένης Σύμπραξης στο Ν. 3389/2005.