

ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ – ΕΥΟΣΜΟΥ
Δ/ΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΈΡΓΩΝ
Π. ΜΕΛΑ 24,
56224, ΕΥΟΣΜΟΣ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

Στάδιο 1
ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

C O N S O R T I S

Θεσσαλονίκη, 05/08/2022

ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ – ΕΥΟΣΜΟΥ
Δ/ΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΈΡΓΩΝ
Π. ΜΕΛΑ 24,
56224, ΕΥΟΣΜΟΣ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

Στάδιο 1

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

Για τον Οικονομικό Φορέα

Γεώργιος Τσακούμης

Ο Νόμιμος Εκπρόσωπος

Θεσσαλονίκη, 05/08/2022

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

C O N S O R T I S

Γεώργιος Τσακούμης

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Νικόλαος Αντωνίου

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Σταύρος Οικονομίδης

Έργων Υποδομής ΤΕ

Ανδρέας Καραβασίλης

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Χαρίκλεια Κυριακίδου

Αρχιτέκτων Μηχανικός

Ελένη Βεράνη

Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης-Συγκοινωνιολόγος

Δρ. Αλέξανδρος Σδουκόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Αναστασία Νικολαΐδου

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Γεώργιος Δεληβόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Αλέξανδρος Ντούλας

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Δρ. Αντώνιος Χατζηγιάννης

Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός

ΟΜΑΔΑ ΕΠΙΒΛΕΨΗΣ

Δανάη – Άννα Βυζοβίτη

Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ, Προϊσταμένη Τμήματος Μελετών & Επιβλέψεων Τεχνικών Έργων και ασκούσα καθήκοντα Αναπληρώτριας Προϊσταμένης της Διεύθυνσης Μελετών & Έργων, επιβλέπουσα στις Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων (Κατηγορία 10)

Αναστασία Οικονόμου

Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ, υπάλληλο του Τμήματος Χωροταξικού Σχεδιασμού & Ρυθμίσεων της Διεύθυνσης Μελετών & Έργων, επιβλέπουσα στις Μελέτες Πολεοδομικές και Ρυμοτομικές (Κατηγορία 2)

Πίνακας Περιεχομένων

Εισαγωγή	8
Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου	8
Χρονοδιάγραμμα Έργου	13
1. Αποτύπωση υφιστάμενων μελετών και διαθέσιμων δεδομένων	15
1.1. Εισαγωγή	15
1.2. Ευρωπαϊκές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα	16
1.3. Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα	16
1.4. Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα	18
1.5. Μητροπολιτικές Αναπτυξιακές Στρατηγικές	18
1.6. Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα σε επίπεδο Δήμου	18
1.7. Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα Όμορων Δήμων	19
1.8. Εργαλείο αποτίμησης των υφιστάμενων πολιτικών αστικής κινητικότητας	20
2. Απογραφή υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης	24
3. Απογραφή μηχανοκίνητων μετακινήσεων	26
4. Εκπόνηση ερευνών Προέλευσης-Προορισμού και χαρακτηριστικών των μετακινήσεων	33
5. Απογραφή των χαρακτηριστικών της στάθμευσης	40
6. Καταγραφή του συστήματος των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	47
7. Καταγραφή δεδομένων για ήπιους τρόπους μετακίνησης	49
8. Καταγραφή οδικών τροχαίων ατυχημάτων και προσδιορισμός μελανών σημείων	53
9. Εκπόνηση ερευνών ερωτηματολογίου αποκαλυπτόμενης και δηλωμένης προτίμησης	55
10. Ανάπτυξη και προσαρμογή κυκλοφοριακού μοντέλου	56
10.1. Μεθοδολογία ανάπτυξης προσφοράς	56
10.2. Μεθοδολογία ανάπτυξης ζήτησης	56
11. Στρατηγική Διαβούλευσης: Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ	59
11.1. Διαδικασία ανάπτυξης μιας στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού	59
11.1.1. Σκοπιμότητα στρατηγικής εμπλοκής των φορέων	59
11.1.2. Πλαίσιο διαμόρφωσης της στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού	59
11.1.3. Στοιχεία στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού για τα ΣΒΑΚ	61
11.1.4. Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων	61
11.1.5. Κανόνες συμμετοχής	62
11.2. Στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	62
11.2.1. Αρχικές ενέργειες διαμόρφωσης στρατηγικής για το ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	62
11.2.2. Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	63
11.2.3. Κανόνες Συμμετοχής	67
11.2.4. Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού	68
11.3. Δημιουργία ενημερωτικής πλατφόρμας του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	72

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 2.1: Βασικές κατηγορίες πληροφορίας για τον υφιστάμενο σχεδιασμό	19
Πίνακας 1.2: Πρότυπο οργάνωσης, ανάλυσης και αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού	21
Πίνακας 1.3: Εργαλείο Σύνοψης εθνικών/ περιφερειακών/ μητροπολιτικών σχεδίων και στρατηγικών/ αναπτυξιακών στρατηγικών των όμορων Δήμων	23
Πίνακας 3.1: Οι 20 κόμβοι στην περιοχή μελέτης όπου θα πραγματοποιηθούν μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης της κυκλοφορίας με παρατηρητές.....	26
Πίνακας 3.2: Συντελεστές μετατροπής σε ΜΕΑ	28
Πίνακας 3.3: Τα 17 οδικά τμήματα (διατομές) στην περιοχή μελέτης όπου θα πραγματοποιηθούν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης της κυκλοφορίας με αυτόματους μετρητές.....	28
Πίνακας 4.1: Πύλες εισόδου/εξόδου στις οποίες θα πραγματοποιηθεί η έρευνα Προέλευσης-Προορισμού παρά την οδό (RSI)	33
Πίνακας 5.1: Βασικές αιτίες απαγόρευσης στάθμευσης βάσει του ΚΟΚ	42
Πίνακας 11.1: Πρότυπο οργάνωσης, ανάλυσης και αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού	60
Πίνακας 11.2: Ενδεικτικά περιεχόμενα στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού	61
Πίνακας 11.3: Φάσεις συμμετοχικού σχεδιασμού	63
Πίνακας 11.4: Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων	66

Ευρετήριο Σχημάτων

Χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου	14
Σχήμα 1.1: Συνιστώσες διαμόρφωσης σχεδιασμού αστικής κινητικότητας	15
Σχήμα 1.1: Τα τρία (3) προτεινόμενα επίπεδα ανάλυσης του περιεχόμενου των υφιστάμενων στρατηγικών σχεδίων και μελετών με αναφορές στη βιώσιμη ανάπτυξη και κινητικότητα	21
Σχήμα 2.1: Απεικόνιση του βασικού οδικού δικτύου του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου	25
Σχήμα 3.1: Έντυπο που θα χρησιμοποιηθεί κατά τις μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας στο ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου	27
Σχήμα 3.2: Απεικόνιση ενός χειροκίνητου μετρητή Tally	27
Σχήμα 3.3: Απεικόνιση των αυτόματων μετρητών κυκλοφορίας τύπου πνευματικού σωλήνα που θα χρησιμοποιηθούν για την εκπόνηση μετρήσεων σε οδικά τμήματα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου	29
Σχήμα 3.4: Απεικόνιση των οδικών τμημάτων (διατομών) στην περιοχή μελέτης όπου θα πραγματοποιηθούν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου	31
Σχήμα 3.5: Απεικόνιση των κόμβων στην περιοχή μελέτης όπου θα πραγματοποιηθούν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου, στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης της κυκλοφορίας	32
Σχήμα 4.1: Απεικόνιση των πυλών εισόδου/εξόδου στις οποίες θα πραγματοποιηθεί η έρευνα Προέλευσης-Προορισμού παρά την οδό (RSI)	34
Σχήμα 4.2: Απεικόνιση του ερωτηματολογίου που θα χρησιμοποιηθεί στο πλαίσιο της έρευνας ερωτηματολογίου RSI	35
Σχήμα 4.3: Απεικόνιση του ερωτηματολογίου που θα χρησιμοποιηθεί στο πλαίσιο της έρευνας ερωτηματολογίου σε νοικοκυριά	38
Σχήμα 5.1: Περιοχή στην οποία θα πραγματοποιηθούν οι απογραφές της προσφοράς και της συσσώρευσης στάθμευσης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου	41
Σχήμα 5.2: Έντυπο που θα χρησιμοποιηθεί για τις απογραφές της προσφοράς και της συσσώρευσης της στάθμευσης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου	42
Σχήμα 5.3: Διαδρομές όπου θα πραγματοποιηθεί η εναλλαγή στάθμευσης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου	44
Σχήμα 5.4: Έντυπο που θα χρησιμοποιηθεί για την απογραφή της εναλλαγής στάθμευσης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου	45
Σχήμα 6.1: Ενδεικτικό έντυπο Καταγραφής Επιβατικής Κίνησης Αστικών Λεωφορείων	48
Σχήμα 7.1: Διαδρομές αξιολόγησης επιπέδου εξυπηρέτησης πεζή μετακίνησης	49
Σχήμα 7.2: Απεικόνιση του καταλόγου ελέγχου βαδισιμότητας σε τμήματα πεζοδρομίων που θα χρησιμοποιηθεί στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου (Πηγή: Χριστοπούλου, Π. 2012. Ανάπτυξη μεθοδολογίας υπολογισμού επιπέδου εξυπηρέτησης πεζών στο πλαίσιο των πολυτροπικών μετακινήσεων, Διδακτορική Διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, Ελλάδα).	51
Σχήμα 7.3: Απεικόνιση του καταλόγου ελέγχου βαδισιμότητας σε τμήματα πεζοδρόμων που θα χρησιμοποιηθεί στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου (Πηγή: Χριστοπούλου, Π. 2012. Ανάπτυξη μεθοδολογίας υπολογισμού επιπέδου εξυπηρέτησης πεζών στο πλαίσιο των πολυτροπικών μετακινήσεων, Διδακτορική Διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, Ελλάδα).	52
Σχήμα 11.1: Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού / ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου	71
Σχήμα 11.2: Ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου	73
Σχήμα 11.3: Λογότυπο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου	73

Εισαγωγή

Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου

Η αποτελεσματική και αποδοτική οργάνωση της κινητικότητας με συνθήκες ασφάλειας και άνεσης, αποτελεί αναφαίρετο δικαίωμα όλων των πολιτών. Με την εκτίμηση ότι στο προσεχές μέλλον το 80% των Ευρωπαίων θα ζουν σε αστικές περιοχές, η κινητικότητα πρέπει, να προωθεί την πρόσβαση όλων, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, στο σχολείο, στην εργασία, στον πολιτισμό, στην ψυχαγωγία και στην υγεία. Ωστόσο, η αστική κινητικότητα βιώνεται συχνά ως αντιξοότητα που έχει τις ρίζες της στην υπερβολικά μαζική χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου, το οποίο κινείται με συμβατικά καύσιμα. Πράγματι, η μετάβαση σε πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς πραγματοποιείται με πολύ αργούς ρυθμούς καθώς το αυτοκίνητο παραμένει το κύριο μέσο μεταφοράς αντιστοιχώντας στο 43% των χιλιομέτρων που διανύονται παγκοσμίως και στα $\frac{3}{4}$ των μετακινήσεων στην Ευρώπη. Η εξάρτηση από το αυτοκίνητο με λογικό επακόλουθό της την κυκλοφοριακή συμφόρηση, της οποίας το κόστος εκτιμάται σε 80 δις ευρώ για το σύνολο των ευρωπαϊκών πόλεων, καθιστά τους πολίτες δέσμιους μιας κινητικότητας την οποία υφίστανται χωρίς να την επιλέγουν. Από την άλλη πλευρά, η δυνατότητα ανάπτυξης νέων μεταφορικών υποδομών, ειδικά στις κεντρικές περιοχές, είναι πεπερασμένη λόγω του περιορισμένου ελεύθερου χώρου, ενώ η έλλειψη ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού σχεδιασμού οδηγεί στην αδυναμία ουσιαστικής και μακροπρόθεσμης αντιμετώπισης της κατάστασης. Επιπρόσθετα, η συμφόρηση κεντρικών περιοχών και βασικών οδικών αξόνων οδηγεί σε καθυστερήσεις και περιορισμό της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος προκαλώντας πολύπλευρες πιέσεις στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον και εν γένει στην ποιότητα ζωής των πολιτών.

Στο πλαίσιο αυτό η ευρωπαϊκή στρατηγική προωθεί ένα νέο εργαλείο σχεδιασμού, το οποίο θεωρείται ικανό να διαχειριστεί τις προκλήσεις και τα προβλήματα συγκοινωνιακού σχεδιασμού σε αστικές περιοχές με αποδοτικό και βιώσιμο τρόπο, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Τα ΣΒΑΚ είναι ικανά να διαχειριστούν τις προκλήσεις και τα προβλήματα συγκοινωνιακού σχεδιασμού σε αστικές περιοχές με αποδοτικό και βιώσιμο τρόπο, ενώ βασίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και εμπνέονται από τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες κινητικότητας και μετακινήσεων των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον. Τα ΣΒΑΚ στοχεύουν στη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος αστικών συγκοινωνιών και μετακινήσεων που εξασφαλίζει την προσβασιμότητα των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους, βελτιώνει την προστασία και την ασφάλεια των μετακινούμενων, μειώνει την ρύπανση, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας, αυξάνει την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων, ενισχύει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

Εν συγκρίσει με τις παραδοσιακές μελέτες συγκοινωνιακού σχεδιασμού, τα ΣΒΑΚ δίνουν έμφαση στη συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων, στον συντονισμό μεταξύ πολιτικών διαφορετικών τομέων (συγκοινωνιακού σχεδιασμού, χρήσεων γης, περιβαλλοντικού σχεδιασμού, κοινωνικής πολιτικής, υγείας κλπ.) και μεταξύ των διαφόρων αρχών σχεδιασμού, προάγουν τον μακροχρόνιο σχεδιασμό και υιοθετούν ένα ενιαία αποδεκτό μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε μια περιοχή, καλύπτοντας όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς (δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές, μηχανοκίνητες και μη), καθώς και τη συμπεριφορά στις μετακινήσεις και τη στάθμευση.

Στο πλαίσιο αυτό, η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για το Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου προέκυψε από τη συσσώρευση ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων, άμεσα συνυφασμένων με την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων, και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης που πρακτικώς πολλαπλασιάστηκαν με την εφαρμογή του Σχεδίου «Καλλικράτης» (2011). Η συνένωση των δύο Δήμων (Ελευθερίου-Κορδελιού και Ευόσμου) και η εντονότατη πληθυσμιακή ανάπτυξη κατά την τελευταία τριακονταετία (η πρώτη φάση ανάπτυξης (δεκαετία του '60) συμπίπτει με την έντονη ανάπτυξη/αστικοποίηση ολόκληρου του Π.Σ.Θ., ενώ η ανάπτυξη των τελευταίων ετών είναι χαρακτηριστικό γνώρισμα του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ο οποίος κατατάσσεται δεύτερος (2^{ος}) μεγαλύτερος πληθυσμιακά Δήμος της ΠΚΜ και σε συνδυασμό του γεγονότος πως ο Δήμος αποτελεί κέντρο αναφοράς τόσο για τη Δυτική Θεσσαλονίκη, όσο και για το Π.Σ.Θ καθώς εντός των διοικητικών του ορίων υφίστανται διοικητικές υπηρεσίες υπερτοπικής εμβέλειας, τον καθιστά πλέον, ευθέως αντιμέτωπο με μια σειρά θεμάτων που αφορούν στον τρόπο της χωρικής του ανάπτυξης, σε προβληματικές μετακινήσεις προσώπων και αγαθών –πεζή ή με μηχανοκίνητα μέσα– στην έλλειψη συνεχούς πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού και στην απευκταία, σε ορισμένες περιπτώσεις, λήψη αποσπασματικών μέτρων και ενεργειών από την Δημοτική Αρχή και τους εκάστοτε αρμόδιους φορείς. Οι βασικότερες λοιπόν προκλήσεις κινητικότητας που θα κληθεί να αντιμετωπίσει το ΣΒΑΚ έγκεινται στα παρακάτω:

- Έλλειψη ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού για το σύνολο του ενιαίου Δήμου.
- Κυκλοφοριακή συμφόρηση κατά τις ώρες αιχμής.
- Ανάγκη βελτίωσης των συνθηκών ασφάλειας και άνεσης για την πεζή μετακίνηση.
- Έλλειψη ολιστικής αντιμετώπισης του προβλήματος στάθμευσης.
- Ζητήματα προσβασιμότητας ΑμεΑ.
- Ανάγκη δημιουργίας κατάλληλων υποδομών για την στροφή προς φιλικούς τρόπους μετακίνησης, ποδήλατο ή πεζή.
- Έλλειψη ικανοποιητικής εξυπηρέτησης από τις Δημόσιες Συγκοινωνίες του ΠΣΘ.

Η μελέτη του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου έχει ενταχθεί στο «Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 2021» με (ΚΑ.30.7413.05) και η σύμβαση θα χρηματοδοτηθεί (α) με το ποσό των 105.000,00€ από τη συμμετοχή του Δήμου στο εγκεκριμένο Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα του Πράσινου Ταμείου «Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2016» και ειδικότερα για την πράξη με τίτλο: «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου (ΣΒΑΚ)» στον Άξονα Προτεραιότητας 4 “Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα” βάσει της υπ’ αριθμ.114.9/23.12.2016 (ΑΔΑ:667146Ψ844-ΗΚ0) απόφασης του Ν.Π.Δ.Δ. «Πράσινο Ταμείο» του Υπουργείου Περιβάλλοντος) και (β) με το ποσό 74.269,80€ από ΔΗΜΟΤΙΚΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ (ΑΝΕΙΔΙΚΕΥΤΑ) και υπόκειται στις νόμιμες κρατήσεις, περιλαμβανομένης της κράτησης ύψους 0,07% υπέρ των λειτουργικών αναγκών της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 3 του Ν 4013/201143, καθώς και της κράτησης ύψους 0,06% υπέρ των λειτουργικών αναγκών της Αρχής Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών, σύμφωνα με το άρθρο 350 παρ. 3 του ν. 4412/2016.

Η εκπόνησή του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου ξεκίνησε στις 15/03/2022 σύμφωνα με την υπ’ αρ. 10258/15-03-2022 σύμβαση με ΑΔΑΜ: 22SYMV010209192 2022-03-15 από τον Οικονομικό Φορέα «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΤΣΑΚΟΥΜΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ε.Ε. (δ.τ. CONSORTIS)», με Νόμιμο Εκπρόσωπο να είναι ο κ. Τσακούμης Γεώργιος, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός.

Στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου θα ακολουθηθεί μια δομημένη μεθοδολογία που αποτελείται από ένα σύνολο τεσσάρων σταδίων (3 στάδια εκπόνησης και 1 υλοποίησης), τα οποία περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

- Καθορισμό της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του Σχεδίου.
- Καλή προετοιμασία με ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και συλλογή όλων των απαραίτητων δεδομένων που θα καθορίσουν τις ελλείψεις της πόλης, τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα, αλλά και τις ευκαιρίες που υπάρχουν και δεν πρέπει να μείνουν ανεκμετάλλετες.
- Ανάπτυξη στρατηγικών μελλοντικών εξελίξεων.
- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος και καθορισμός προτεραιοτήτων για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.
- Θέσπιση και ιεράρχηση λογικών στόχων που ο Δήμος Κορδελίου-Ευόσμου θέλει να πετύχει.
- Προσδιορισμό των τελικών πακέτων μέτρων που θα υλοποιηθούν για την εξυπηρέτηση του κοινού οράματος.
- Σύνθεση του τελικού ΣΒΑΚ με ανάθεση ευθυνών, κατανομή χρηματοδότησης, ετοιμασία του σχεδίου δράσης και του εκτιμώμενου προϋπολογισμού, ενσωμάτωση παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου και τελική υιοθέτηση (εγκεκριμένο/ολοκληρωμένο έγγραφο ΣΒΑΚ).
- Εφαρμογή ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση και εμπλοκή πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων.

Αναλυτικότερα, το έργο θα εκπονηθεί σε τρεις (3) διαδοχικές Φάσεις και εννέα (9) Στάδια, όπως περιγράφεται ακολούθως και σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων (ΤΤΔ) της Προκήρυξης:

Φάση Α' – Φάση Προετοιμασίας & Ανάλυσης ΣΒΑΚ

- **ΣΤΑΔΙΟ 1: Δημιουργία Απαιτούμενης Δομής Εργασίας:** Γίνονται οι πρώτες προπαρασκευαστικές διεργασίες αναφορικά με την συγκρότηση της ομάδας εργασίας του Δήμου και την σύνθεση ενός κατάλληλου δικτύου εμπλεκόμενων φορέων. Το εν λόγω βήμα αποτελεί εσωτερική διαδικασία του Δήμου και δεν εμπλέκεται ο Ανάδοχος.
- **ΣΤΑΔΙΟ 2: Καθορισμός Πλαισίου Ανάπτυξης:** Πραγματοποιείται ο χρονοπρογραμματισμός του συνόλου των εργασιών που απαιτούνται για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, καθώς επίσης και των επόμενων σταδίων που απαιτούνται για την υλοποίηση του. Επίσης, πραγματοποιείται η σύνταξη του σχεδίου εμπλοκής φορέων και πολιτών που θα ενισχύσουν το συνεργατικό σχεδιασμό κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Τέλος κατά το στάδιο αυτό, πραγματοποιείται και η ανασκόπηση - ανάλυση των σχετικών μελετών που αφορούν στους μέχρι σήμερα αναπτυξιακούς στόχους και σχετίζονται με το ΣΒΑΚ.
- **ΣΤΑΔΙΟ 3: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης σε ό,τι αφορά την κινητικότητα:** Στο Στάδιο αυτό εντάσσεται η διεξαγωγή της 1^{ης} Διαβούλευσης, με τη συμμετοχή φορέων, οργανώσεων πολιτών και επιχειρηματιών με στόχο την κατάθεση σχολίων και απόψεων σχετικά με τα υφιστάμενα προβλήματα κινητικότητας. Επιπλέον πραγματοποιείται η καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης χρήσεων γης, κυκλοφορίας, στάθμευσης και εξυπηρέτησης των μετακινούμενων και η ανάδειξη των σχετικών προβλημάτων και προοπτικών με σκοπό την

ανάπτυξη του κοινού οράματος, ενώ θα πραγματοποιηθεί και η ανάπτυξη και προσαρμογή του συγκοινωνιακού προτύπου στην υφιστάμενη κατάσταση.

Φάση Β –Δημιουργία Στρατηγικής ΣΒΑΚ

- **ΣΤΑΔΙΟ 4: Ανάπτυξη Στρατηγικών Πακέτων και αξιολόγηση αυτών:** Πραγματοποιείται η σύνθεση των στρατηγικών ανάπτυξης της πόλης μέσα από την εκτίμηση της κοινωνικοοικονομικής εξέλιξης της περιοχής μελέτης. Θα διατυπωθούν τρία (3) μελλοντικά σενάρια στρατηγικής λαμβάνοντας υπόψη στρατηγικές προτεραιοτήτων που θα δίνουν έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα, τα οποία θα αξιολογηθούν με κατάλληλες μεθόδους και θα τεθούν σε συζήτηση με φορείς και πολίτες.
- **ΣΤΑΔΙΟ 5: Προσδιορισμός Κοινού Οράματος σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς:** Αναπτύσσεται ένα κοινό όραμα για τη βιώσιμη κινητικότητα του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, το οποίο και θα κοινοποιηθεί στο ευρύ κοινό μέσω εκστρατειών ενημέρωσης και ανοιχτών εκδηλώσεων. Παράλληλα, θα προτεραιοποιηθούν τα προβλήματα προς επίλυση.
- **ΣΤΑΔΙΟ 6: Ανάπτυξη Στόχων και Δεικτών παρακολούθησης:** Πραγματοποιείται η σύνθεση των επιμέρους στόχων για την κατά προτεραιότητα επίλυση των προβλημάτων και την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη του κοινού οράματος, οι οποίοι θα πρέπει να είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Φάση Γ –Σχεδιασμός Μέτρων

- **ΣΤΑΔΙΟ 7: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων:** Γίνεται ο καθορισμός των εναλλακτικών μέτρων και υποδομών με γνώμονα την εξυπηρέτηση του οράματος και των στόχων που έχουν επιλεγεί από τον Δήμο. Με τη χρήση του κυκλοφοριακού προτύπου θα πραγματοποιηθεί μια πρώτη εκτίμηση των επιπτώσεων των προτεινόμενων μέτρων και υποδομών στο δίκτυο μεταφορών, πριν αυτά παρουσιαστούν στη 2^η Διαβούλευση. Με βάση τα αποτελέσματα της 2^{ης} Διαβούλευσης και τις τελικές προτάσεις/ αλλαγές/ απόψεις των συμμετεχόντων θα πραγματοποιηθεί η ενσωμάτωση των μέτρων σε ολοκληρωμένα «πακέτα μέτρων», η αξιολόγηση των οποίων θα οδηγήσει στα τελικά πακέτα μέτρων ανά χρονικό ορίζοντα (5ετία και 10ετία). Για κάθε χρονικό ορίζοντα υπολογίζονται οι αναμενόμενες επιπτώσεις στην κυκλοφορία και στο περιβάλλον, καθώς και οι δείκτες με τους οποίους αυτές θα παρακολουθούνται.
- **ΣΤΑΔΙΟ 8: Κατάρτιση και Υποβολή Σχεδίου Δράσης:** Καταρτίζεται ένα λεπτομερές σχέδιο δράσης και προϋπολογισμού για την υλοποίηση των μέτρων, κατ' ουσία η Πρώτη Έκδοση του ΣΒΑΚ που θα περιλαμβάνει την αναλυτική περιγραφή των χρονικών σεναρίων διαχείρισης κινητικότητας, του τεχνικού και οικονομικού προγραμματισμού τους, της σύμπραξης των φορέων που απαιτείται και των πιθανών χρηματοδοτικών πηγών, καθώς και πιθανούς κινδύνους όπως και το χρονοδιάγραμμα σχεδιασμού και εφαρμογής κάθε μέτρου.
- **ΣΤΑΔΙΟ 9: Οριστικοποίηση του Σχεδίου ΣΒΑΚ:** Μετά την ευρεία συζήτηση των προτεινόμενων από το ΣΒΑΚ, τελικών υποδομών/μέτρων και πολιτικών καταγράφονται οι απόψεις που αφορούν σε πιθανές συνέργειες φορέων, πολιτών και Δημοτικής Αρχής για την προώθηση και την επιτυχή υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Με όλα τα παραπάνω θα εμπλουτιστεί η αρχική έκδοση ΣΒΑΚ και θα οδηγήσουν στην Τελική έκδοση ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Η ολοκλήρωση και αυτής της φάσης σηματοδοτεί και το τέλος της Φάσης Ανάπτυξης του ΣΒΑΚ που έχει ως ορόσημο την Υιοθέτηση του Σχεδίου Δράσης και την έναρξη της υλοποίησης του.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η υλοποίηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου θα βασιστεί στους κάτωθι στρατηγικούς στόχους:

- Ανάπτυξη της πόλης με βάση τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας.
- Προώθηση «καθαρών μορφών μετακίνησης», όπως οι μετακινήσεις με ανθρώπινη ενέργεια (ποδηλασία, βάδισμα) ή ηλεκτροκίνηση κ.ά.
- Αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Αύξηση της χρήσης των ήπιων και εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.
- Μείωση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.
- Υλοποίηση ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων για την αναδιανομή του δημόσιου χώρου μεταξύ μηχανοκίνητων και μη μέσων μεταφοράς.
- Δημιουργία πλήρους και ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων για πεζούς και ΑμεΑ.
- Δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων αποκλειστικής ή μικτής χρήσης επί του οδοστρώματος ή του πεζοδρομίου.
- Λειτουργική - ως προς τις υποδομές μεταφορών - ενοποίηση των δύο Δημοτικών Ενοτήτων.
- Περιορισμός των φαινομένων αποκλεισμού/διαχωρισμού της συνέχειας του αστικού ιστού (barrier effect) λόγω μεγάλων οδικών αρτηριών (π.χ. περιφερειακή οδός) και σιδηροδρομικών γραμμών που διέρχονται εντός ή στα όρια του Δήμου.
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας με κατάλληλες διαμορφώσεις και βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- Βελτιστοποίηση του συστήματος Αστικής Συγκοινωνίας και προτάσεων αναφορικά με τις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΘ, για επανακαθορισμό και βελτιστοποίηση των γραμμών, των στάσεων, των αφετηριών με στόχο την αύξηση της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης των επιβατών τόσο ως προς την ποιότητα (ωράριο λειτουργίας, συχνότητες διέλευσης), όσο και σε σχέση με τη χωρική ανάπτυξη (δίκτυο στάσεων, τερματικών σταθμών εντός της περιοχής μελέτης, κλπ.).
- Ολικός σχεδιασμός της πολιτικής στάθμευσης (συμπεριλαμβανομένων των δικύκλων, των ταξί, των θέσεων φορτοεκφόρτωσης, των τουριστικών λεωφορείων, κλπ.) και αντιμετώπιση των προβλημάτων παράνομης στάθμευσης με μέτρα αποτροπής αυτής λόγω αδυναμίας επαρκούς αστυνόμευσης.
- Επικαιροποίηση ή και καθορισμός κατάλληλου πλαισίου λειτουργίας που θα διέπει τους ειδικούς παραχωρημένους χώρους στάθμευσης, ταξί, κλπ.
- Υλοποίηση σημειακών παρεμβάσεων μικρής έκτασης για την αντιμετώπιση τοπικών προβλημάτων που αφορούν γειτονίες (π.χ. συνδέσεις με Νέα Πολιτεία, στάθμευση κατοίκων και επισκεπτών εμπορικού κέντρου), ρυθμίσεις στα άκρα των πεζοδρόμων (Κορδελιό & Εύοσμος), εισόδους και περιμετρικούς χώρους σχολικών συγκροτημάτων, επικίνδυνα σημεία κλπ..
- Βελτιστοποίηση και καλύτερη ενσωμάτωση μεγάλων και σημαντικών συγκοινωνιακών έργων της κυκλοφοριακής σύνδεσης του Δήμου, σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς, όπως ο Δυτικός προαστιακός σιδηρόδρομος, η δυτική επέκταση του ΜΕΤΡΟ, κ.ά.
- Υιοθέτηση νέων έξυπνων λύσεων & τεχνολογιών.
- Διερεύνηση παρεμβάσεων για την καλύτερη λειτουργικότητα του συστήματος αστικής κινητικότητας στα όρια με ειδικές περιοχές και περιοχές εργασίας (Λιμένας Θεσσαλονίκης, Βιομηχανική περιοχή, ΕΛ.ΠΕ. κ.ά.).

- Συνολική αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών της πόλης.
- Διαμόρφωση πλαισίου διαχείρισης των εμπορευματικών μεταφορών όπως ωράριο τροφοδοσίας, θέσεων Φ/Ε στις κεντρικές περιοχές αγοράς των τοπικών κέντρων Κορδελίου και Ευόσμου.
- Αξιοποίηση της υφιστάμενης εμπειρίας του Δήμου από ευρωπαϊκά έργα εδαφικής συνεργασίας και ενσωμάτωση καινοτομιών στις διαδικασίες εκπόνησης του Σχεδίου.

Χρονοδιάγραμμα Έργου

Ως ημερομηνία έναρξης των εργασιών της μελέτης ορίζεται η ημερομηνία υπογραφής του συμφωνητικού (15/03/2022). Η συνολική προθεσμία για την περαίωση του αντικειμένου της μελέτης ορίζεται σε δεκαεννιά (19) μήνες από την υπογραφή του συμφωνητικού (μη συμπεριλαμβανομένου του χρόνου των εγκρίσεων-διοικητικών πράξεων) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 4 της σύμβασης.

Η μελέτη θα εκπονηθεί σε τρεις (3) Φάσεις, οι επιμέρους προθεσμίες των οποίων ορίζονται ως ακολούθως (άρθρο 5 σύμβασης):

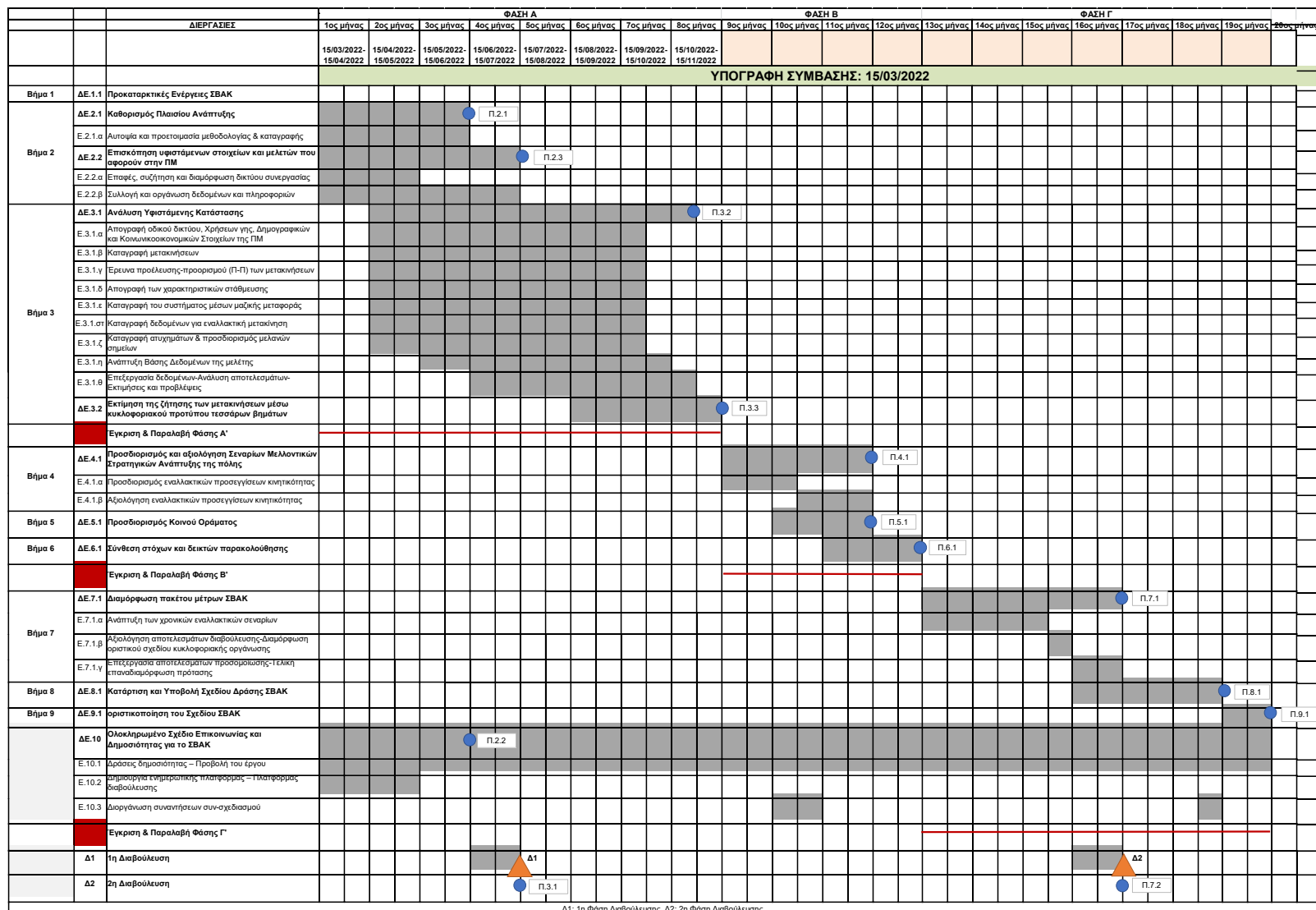
- Φάση Α' – ολοκλήρωση σε οχτώ (8) μήνες από την έναρξη ισχύος της σύμβασης.
- Φάση Β' – ολοκλήρωση σε τέσσερις (4) μήνες από την παραλαβή της Φάσης Α' και την εντολή έναρξης από την Διευθύνουσα Υπηρεσία.
- Φάση Γ' – ολοκλήρωση σε επτά (7) μήνες από την παραλαβή της Φάσης Β' και την εντολή έναρξης από την Διευθύνουσα Υπηρεσία.

Το χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου¹ απεικονίζεται στο σχήμα που ακολουθεί.

¹ Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Ν. 4782/2021 το εν λόγω χρονοδιάγραμμα κατατέθηκε προς έγκριση στην Αναθέτουσα αρχή εντός του προβλεπόμενου διαστήματος των 15 ημερών από την υπογραφή της σύμβασης (σχ. έγγραφο αναδόχου με αριθμό πρωτοκόλλου 6256/29.03.2022) και εγκρίθηκε με το Αρ. Πρωτοκόλλου: 15221/13.04.2022 έγγραφο αυτής.

ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ – ΕΥΟΣΜΟΥ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

Στάδιο 1



Δ1: 1η Φάση Διαβούλευσης, Δ2: 2η Φάση Διαβούλευσης.

Χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

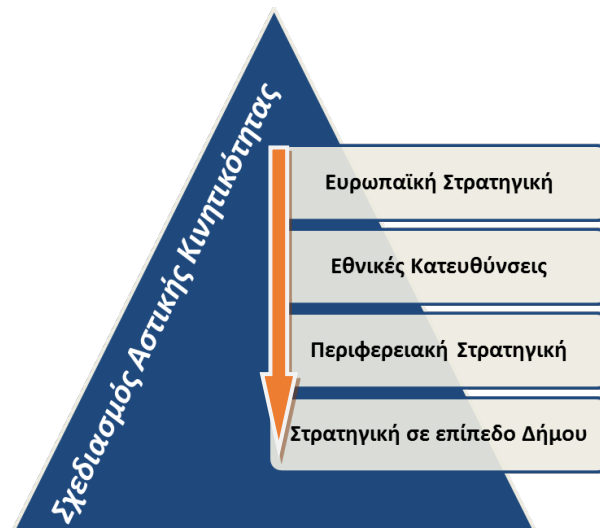
1. Αποτύπωση υφιστάμενων μελετών και διαθέσιμων δεδομένων

1.1. Εισαγωγή

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη τα πλαίσια πολιτικής και σχεδιασμού που επιδρούν στη διαμόρφωση της οργάνωσης και λειτουργίας του συστήματος μεταφορών της περιοχής μελέτης (Δήμος Κορδελίου-Ευόσμου). Τα πλαίσια αυτά αναφέρονται στους τομείς που άπτονται του αντικειμένου του έργου, δηλαδή στις μεταφορές και την κινητικότητα, στη χωρική οργάνωση και αστική ανάπτυξη, στην περιβαλλοντική και ενεργειακή διαχείριση και στην κοινωνικό-οικονομική οργάνωση της περιοχής μελέτης και της ευρύτερης περιοχής. Συγκεκριμένα, αναφέρονται στο σύνολο των στρατηγικών σχεδίων, μελετών, προτάσεων και αποφάσεων που έχουν εκπονηθεί κατά τις τελευταίες δεκαετίες, βρίσκονται σήμερα εν εξελίξει ή έχουν προγραμματιστεί και αφορούν στους παραπάνω τομείς. Έτσι, ειδικότερα εξετάζονται:

- Ευρωπαϊκές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα.
- Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα.
- Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα.
- Μητροπολιτικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα.
- Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα σε επίπεδο Δήμου.
- Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα Όμορων Δήμων.

Στόχος της ανάλυσης είναι η αξιοποίηση κατευθύνσεων επικουρικών για τη βιώσιμη κινητικότητα και η εξασφάλιση της συνέχειας στον σχεδιασμό καθόσον τα αναπτυξιακά κείμενα του υπερκείμενου σχεδιασμού του χώρου δεν περιορίζονται αμιγώς σε θέματα κυκλοφορίας και ορίζουν τις αναπτυξιακές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές συνιστώσες αυτού.



Σχήμα 1.1: Συνιστώσες διαμόρφωσης σχεδιασμού αστικής κινητικότητας

Σημειώνεται δε πως στο πλαίσιο του παρόντος τεύχους θα λάβει χώρα μόνο η περιγραφή της εφαρμοστέας μεθοδολογίας επισκόπησης και ανάλυσης των κειμένων, όπως επίσης και συνοπτική παρουσίαση των εργαλείων που θα χρησιμοποιηθούν. Η λεπτομερής ανάλυση θα πραγματοποιηθεί στο *Παραδοτέο Π.2.3: Επισκόπηση Υφιστάμενων στοιχείων και Μελετών*.

1.2. Ευρωπαϊκές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

- Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τις μεταφορές [2020]: Αποτελεί το τελευταίο κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τον τομέα των μεταφορών και εντάσσεται στην Πράσινη Συμφωνία. Στη στρατηγική αυτή προσδιορίζονται δέκα (10) εμβληματικοί τομείς με ένα σχέδιο δράσης που θα κατευθύνει τις εργασίες κατά τα επόμενα έτη, ενώ τα σενάρια που στηρίζουν την παρούσα στρατηγική είναι κοινά με όσα στηρίζουν το Σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030, αποδεικνύουν ότι, με το σωστό επίπεδο φιλοδοξίας, ο συνδυασμός των μέτρων πολιτικής που ορίζονται στην παρούσα στρατηγική μπορεί να επιτύχει 90% μείωση στις εκπομπές του τομέα των μεταφορών έως το 2050. Επιπλέον, καταγράφεται η αναγκαιότητα όλων των τρόπων μεταφοράς για το σύστημα μεταφορών μας και, γι' αυτόν τον λόγο, τονίζεται η ανάγκη να καταστούν όλοι πιο βιώσιμοι.
- Λευκή Βίβλος των Μεταφορών [2011]: Αποσκοπεί σε καθαρές αστικές μεταφορές και καθημερινές μετακινήσεις προς και από τον τόπο εργασίας, ώστε να επιτευχθεί μείωση κατά 50% της χρήσης ΙΧ συμβατικών καυσίμων στις αστικές συγκοινωνίες μέχρι το 2030 με απώτερο σκοπό την οριστική τους κατάργηση το έτος στόχο 2050.
- Πράσινη Βίβλος των Μεταφορών [2007]: Όπως υποδηλώνει και το όνομα της (Πράσινη) στοχεύει στη δημιουργία Πράσινων Πόλεων, δηλαδή φιλικότερων προς το περιβάλλον με αστικές συγκοινωνίες που θα αξιοποιούν έξυπνα συστήματα μεταφορών (Intelligent Transport Systems, I.T.S.) και θα είναι προσβάσιμες σε όλες τις κοινωνικές ομάδες (ηλικιωμένοι, παιδιά, μητέρες, άτομα με κινητικά προβλήματα και προβλήματα όρασης).
- Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Urbact: Αφορά τη δημιουργία ενός δικτύου (σχεδιασμού δράσης, εφαρμογής δράσεων κ μεταφοράς πρακτικών) μεταξύ των πόλεων που θα επιτρέπει την ανταλλαγή εμπειριών μέσα από προβλήματα και δυσκολίες που έχουν προκύψει και αντιμετωπιστεί καθώς και από επιτυχημένα παραδείγματα λύσεων και πρακτικών εφαρμογών.
- Πρόγραμμα HORIZON 2020: Το πρόγραμμα αυτό αποσκοπεί στη δημιουργία ενός αειφόρου συστήματος μεταφορών που αρμόζει σε μια σύγχρονη και ανταγωνιστική Ευρώπη.
- Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Η κινητικότητα χαμηλών εκπομπών αποτελεί μία από τις βασικές συνιστώσες της ευρύτερης μετάβασης προς μια κυκλική οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα, η οποία είναι αναγκαία για να διατηρήσει η Ευρώπη την ανταγωνιστικότητά της και για να μπορέσει να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των προσώπων και των αγαθών. Ο τομέα των μεταφορών αντιπροσωπεύει στην Ευρώπη σχεδόν το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αποτελεί την πρωταρχική αιτία της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά κέντρα.
- Διεθνής διάσκεψη της Βιέννης [2009]: Αντικείμενο της συγκεκριμένης διάσκεψης ήταν η αύξηση του μεριδίου των δημόσιων συγκοινωνιών στο σύνολο των μετακινήσεων. Πιο συγκεκριμένα τέθηκε ο στόχος της αύξηση κατά 200% του συγκεκριμένου μεριδίου έως το 2025, με την υποστήριξη μιας σειράς μέτρων και ενεργειών για την αναβάθμισή τους.

1.3. Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

- Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ): Εγκρίθηκε το 2008 με την υπ' αριθ. 6876/4871/126-2008 απόφαση της Επιτροπής Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 128Α/3-7-

2008) και επέχει πλέον (μετά την ψήφιση του Ν. 4447/2016 «Χωρικός σχεδιασμός - Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις») θέση Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής.

- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]: Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) αποτελεί το κύριο χρηματοδοτικό μέσο για την επίτευξη των εθνικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τους δύο τομείς Μεταφορών και Περιβάλλοντος. Πρόκειται για το μεγαλύτερο, από άποψη ενωσιακής συγχρηματοδότησης, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ 2014-2020.
- Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα: Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα είναι ένα συμβουλευτικό έργο που ανατέθηκε βάσει της «Συμφωνίας - Πλαισίου για τη στήριξη των δραστηριοτήτων Συμβουλευτικών Υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) εντός και εκτός της ΕΕ των 28». Χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την ΕΤΕπ με την υποστήριξη της Υπηρεσίας Στήριξης Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (EC Structural Reform Support Service).
- Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027: Ο σχεδιασμός του ΕΣΠΑ και των Προγραμμάτων 2021-2027 υλοποιείται σταδιακά μέσα από την έκδοση εγκυκλίων και την υποβολή σχεδίων προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι εγκύκλιοι που απευθύνονται στους φορείς σχεδιασμού και τις αρμόδιες υπηρεσίες παρουσιάζουν το προγραμματικό πλαίσιο (θεσμικό, κανονιστικό, οικονομικό) και δίνουν κατευθύνσεις για τη δομή και το περιεχόμενο των προγραμμάτων.
- Ε.Π. «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027»: Το ΕΠ «Περιβάλλον, Ενέργεια και Κλιματική Αλλαγή της περιόδου 2021-2027» σχεδιάζεται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 2 του ΕΣΠΑ 2021-2027 για την προώθηση «μιας πιο πράσινης Ευρώπης με χαμηλές εκπομπές άνθρακα μέσω της προώθησης της μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και μπλε επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων».
- Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα: Το Ε.Σ.Ε.Κ. αποτελεί το βασικό εργαλείο για τη διαμόρφωση της εθνικής πολιτικής για την Ενέργεια και το Κλίμα για την επόμενη δεκαετία, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αλλά και τους στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε.
- Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις (ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 4710/2020 – ΦΕΚ 142Α / 23-07-2020): Το συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο στοχεύει στην επέκταση της χρήσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης, ιδίως δημοσίως προσβάσιμων και η διαμόρφωση ρυθμιστικού πλαισίου για την αγορά ηλεκτροκίνησης.
- ΕΠ Υποδομών - Μεταφορών 2021-2027: Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ της Προγραμματικής Περιόδου (ΠΠ) 2021-2027 αποτελεί το κύριο Τομεακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ για την υλοποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού των αρμοδίων Υπουργείων Πολιτικής (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής), με στόχο την υλοποίηση της αναπτυξιακής στρατηγικής στον Τομέα των Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027.
- Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2030 (υπό εκπόνηση): Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας εκπονείται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και περιλαμβάνει αποτελεσματικές στοχευμένες και οριζόντιες πολιτικές, που στηρίζονται σε πραγματικά δεδομένα και λύνουν θέματα συντονισμού και επίτευξης συγκεκριμένων στόχων ανά διακριτούς τομείς πολιτικής. Αποτυπώνονται σε δράσεις, προϋπολογισμό, χρονοδιάγραμμα και ποσοτικούς στόχους

για τη μείωση του αριθμού των νεκρών και σοβαρά τραυματιών σε οδικά ατυχήματα, κατά 50% έως το 2030, εναρμονισμένα με την Ευρωπαϊκή Στρατηγική Οδικής Ασφάλειας και το Σχέδιο Δράσης των Ηνωμένων Εθνών για τη 2^η δεκαετία οδικής ασφάλειας

1.4. Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

- Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας [2015-2019]: Το Περιφερειακό Επιχειρησιακό πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας εγκρίθηκε στις 17.12.2014 από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αποτελεί το βασικό προγραμματικό και χρηματοδοτικό εργαλείο το οποίο υποστηρίζει την αναπτυξιακή πολιτική στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας για την περίοδο 2014-2020.
- Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας [2020]: Τον Αύγουστο του 2020 εγκρίθηκε η αναθεώρηση του «Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και η Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού» (ΦΕΚ Δ' 485/20.08.2020) από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, το οποίο αναθεωρεί και αντικαθιστά το προγενέστερο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της ίδιας περιφέρειας.

1.5. Μητροπολιτικές Αναπτυξιακές Στρατηγικές

- Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης (2014): Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης εκπονήθηκε από το ΣΑΣΘ τον Απρίλιο του 2014 και αποτελεί ένα ενιαίο στρατηγικό σχέδιο για βιώσιμες αστικές μεταφορές που αποτελεί το πρώτο του είδους του στην Ελλάδα, βασισμένο σε οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης: Η ΣΒΑΑ της Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης εγκρίθηκε στις 26/06/2017 από την Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης (ΕΥΔ) του Επιχειρησιακού Προγράμματος Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Εν συνεχεία, η Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης ορίστηκε ως Ενδιάμεσος Φορέας του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Κεντρική Μακεδονία» 2014-2020 με την υπ' αρ. απόφαση 3411 (ΦΕΚ 2457/ Β' / 19.07.2017), με την οποία της ανατέθηκαν καθήκοντα και αρμοδιότητες για την αξιολόγηση και επιλογή των Πράξεων της ΣΒΑΑ.

1.6. Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα σε επίπεδο Δήμου

Σε επίπεδο Δήμου για την κατανόηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου συγκοινωνιακού σχεδιασμού χρησιμοποιούνται πληροφορίες, στοιχεία και δεδομένα, τα οποία προέρχονται από επίσημα έγγραφα και σχέδια (π.χ. μελέτες, ΑΔΣ, στρατηγικά σχέδια κ.ά.), τα οποία έχουν εκπονηθεί σε παλαιότερες περιόδους και πιθανόν να ισχύουν ακόμη. Το αντικείμενο των εγγράφων και σχεδίων που χρειάζεται να αναζητηθούν δεν περιορίζεται απαραίτητα σε συγκοινωνιακά ζητήματα, αλλά μπορεί να αφορά και σε πολεοδομικά, ενεργειακά και άλλα αντικείμενα που μπορεί να δώσουν στοιχεία για τις στρατηγικές κατευθύνσεις και πολιτικές που ακολουθεί ο Δήμος και οι υπόλοιπες τοπικές και Περιφερειακές Αρχές σε ζητήματα που αφορούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη εν γένει. Συνεπώς, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 5, Ν. 4784/2021 η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ (ΟΕΣ), οφείλει να αιτηθεί από κάθε υπεύθυνη υπηρεσία τη χορήγηση των αντίστοιχων πληροφοριών για την εξεταζόμενη περιοχή. Ο Πίνακας 2.1 αποτελεί έναν κατάλογο με τα βασικά σχέδια, μελέτες και έγγραφα που πρέπει να αποκτηθούν από την ΟΕΣ.

Πίνακας 2.1: Βασικές κατηγορίες πληροφορίας για τον υφιστάμενο σχεδιασμό

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	ΖΗΤΟΥΜΕΝΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	ΔΥΝΗΤΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ
ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑ	Κυκλοφοριακές μελέτες	Δήμος, Περιφέρεια, Αναπτυξιακές Εταιρείες Δήμων και Περιφερειών, Υπουργεία κ.ά.
	Σχέδιο διαχείρισης αιφόρου ενέργειας (π.χ. Σύμφωνο των δημάρχων)	
	Τοπικό σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων	
	Γενικό πολεοδομικό σχέδιο	
	Τοπικά ρυμοτομικά σχέδια	
	Επιχειρησιακό σχέδιο Δήμου- τοπικό αναπτυξιακό σχέδιο	
	Ολοκληρωμένες αστικές αναπλάσεις - μελέτες αναπλάσεων	
	Αποφάσεις/Εισηγήσεις Δημοτικών & Περιφερειακών Συμβουλίων	
ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ, ΧΑΡΤΕΣ & ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ/ ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	Χάρτες/ σχεδιαγράμματα με τα σημεία ενδιαφέροντος (νοσοκομεία και υπηρεσίες υγειονομικής περίθαλψης, εκπαιδευτικά ιδρύματα, μουσεία και άλλοι πολιτιστικοί χώροι, κτήρια εμπορικών και οικονομικών δραστηριοτήτων, στρατόπεδα, αθλητικές εγκαταστάσεις, Υπηρεσίες δικτύων κοινής ωφέλειας, ΚΕΠ, Δημόσιες υπηρεσίες κ.ά.)	Δήμος, Περιφέρεια, Αναπτυξιακές Εταιρείες Δήμων και Περιφερειών, Υπουργεία κ.ά.
	Στοιχεία δημοτικού στόλου	
	Τοπογραφικά σχέδια	
	Αιτήματα φορέων και πολιτών	

Στο πλαίσιο λοιπόν του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου, οι μελέτες – στρατηγικά σχέδια – κείμενα πολιτικής που χορηγήθηκαν από την ομάδα επίβλεψης και την ΟΕΣ του Δήμου προς ανάλυση είναι:

- Προμελέτη Δημιουργία «Πράσινου» Δικτύου, Ανάπλαση και Ενοποίηση του Δημόσιου Χώρου στο Δήμο Κορδελίου-Ευόσμου (Ιούνιος 2021).
- Τεχνική Έκθεση Ανάλυσης Έρευνας Αποκαλυπτόμενης Προτίμησης και Έρευνας Δηλωμένης Προτίμησης (Μάρτιος 2021).
- Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (Σ.Δ.Α.Ε.) του Δήμου Ελευθέριου Κορδελίου-Ευόσμου (2014).
- Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων Δήμου Κορδελίου - Ευόσμου (2016).
- Υπηρεσίες υποστήριξης του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου για την επικαιροποίηση του Τοπικού Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων (2022).
- Αναθεωρήσεις Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων Δ.Ε. Ενοτήτων Ευόσμου και Κορδελίου, Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου (2019).

1.7. Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα Όμορων Δήμων

- Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης (2019): Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αμπελοκήπων- Μενεμένης ολοκληρώθηκε το 2019 και αντικείμενο της μελέτης ήτο η εκπόνηση ενός Ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο Αμπελοκήπων-Μενεμένης όπου μέσα από την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των υφιστάμενων οδικών υποδομών θα διαμορφωθούν καλύτερες και ασφαλέστερες συνθήκες διαβίωσης και μετακίνησης για όλους τους κατοίκους, εργαζομένους και επισκέπτες του Δήμου. Προς την επίτευξη του αντικειμένου εφαρμόστηκε μία σύγχρονη προσέγγιση συγκοινωνιακού σχεδιασμού, ήτοι: α) Προώθηση ΜΜΜ και εναλλακτικής μετακίνησης, β) Ολιστική θεώρηση κυκλοφοριακών, πολεοδομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικό-

οικονομικών παραμέτρων, γ) Συνεργασία και συντονισμός συναρμόδιων φορέων, δ) Αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών, ε) Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών και καινοτομίας, στ) Προσαρμογή στις ειδικές συνθήκες της περιοχής.

- Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ωραιοκάστρου (2020): Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Ωραιοκάστρου θέτει τους στρατηγικούς στόχους και τις απαιτούμενες δράσεις αναφορικά με την επιθυμητή εξέλιξη και οργάνωση του συστήματος μετακινήσεων των πολιτών και του δικτύου μεταφορών/διανομής εμπορευμάτων στην περιοχή του Δήμου Ωραιοκάστρου. Η θεμελιώδης αρχή του είναι η προώθηση και ευρύτερη διάδοση των μορφών κινητικότητας, οι οποίες εκπληρώνουν τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις της βιώσιμης (ή αειφόρου) ανάπτυξης. Απώτερος στόχος του ΣΒΑΚ, όπως και η ειδοποιός διαφορά τους με τις προσεγγίσεις που ακολουθούν οι "παραδοσιακές" κυκλοφοριακές μελέτες, είναι η εστίαση τους στην εξυπηρέτηση των μετακινήσεων ατόμων, αντί της εξυπηρέτησης των (ως επί το πλείστον μηχανοκινήτων) οχημάτων, στο διαθέσιμο αστικό χώρο.
- Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Παύλου Μελά (υπό εκπόνηση): Ο Δήμος Παύλου Μελά, στοχεύοντας να βελτιώσει τις καθημερινές αστικές μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών και να αντιμετωπίσει προβλήματα άμεσα συνυφασμένα με την κυκλοφοριακή οργάνωση, την κινητικότητα και την προσβασιμότητα, προχωρά στην εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το ΣΒΑΚ του Δήμου Παύλου Μελά προβλέπεται να καταρτισθεί με ορίζοντα εικοσαετίας, εξισορροπώντας τις ανάγκες του αστικού χώρου σε θέματα περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, προσβασιμότητας και κοινωνικής ένταξης, ασφάλειας, ποιότητας ζωής και οικονομικής αποδοτικότητας των δικτύων μεταφορών.
- Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Δέλτα (υπό εκπόνηση): Ο Δήμος Δέλτα έχοντας θέσει ως στρατηγική κατεύθυνση την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και οδικής ασφάλειας, προωθεί την υλοποίηση στρατηγικού σχεδίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα με στόχο την βελτίωση της προσβασιμότητας και την παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφορών, είτε πρόκειται για μετακίνηση μέσα στην ίδια την αστική περιοχή του Δήμου, είτε αφορά σε διερχόμενη κίνηση από το οδικό δίκτυο του Δήμου.

1.8. Εργαλείο αποτίμησης των υφιστάμενων πολιτικών αστικής κινητικότητας

Το σύνολο των σχεδίων/ μελετών που αναφέρθηκαν στις προηγούμενες ενότητες θα αναλυθούν μέσω ενός εργαλείου αποτίμησης των υφιστάμενων πολιτικών αστικής κινητικότητας, το οποίο περιγράφεται παρακάτω. Ειδικότερα, ο Πίνακας 1.2 αποτελεί ένα πρότυπο, το οποίο συγκεντρώνει και οργανώνει τις εξαγόμενες πληροφορίες από κάθε εξεταζόμενο σχέδιο, μελέτη κλπ. για τις ανάγκες της αξιολόγησης του υφιστάμενου σχεδιασμού.

Θεμιτή κρίνεται η ανάλυση για κάθε διαθέσιμο σχέδιο ή μελέτη ανεξάρτητα από το περιεχόμενο τους. Η ολοκληρωμένη συλλογή και καταγραφή κάθε είδους σχεδιασμού που αφορά σε μια περιοχή συνήθως απουσιάζει στην τοπική αυτοδιοίκηση με τον κίνδυνο τα νέα σχέδια να έρχονται σε σύγκρουση ή/και αλληλοεπικάλυψη με μέτρα των παλαιότερων. Με αυτή τη διαδικασία επιτυγχάνεται μια συγκεντρωτική καταγραφή όλων των διαθέσιμων σχεδίων και μελετών για μια περιοχή.

Μετά από προσεκτική ανάγνωση και κατανόηση του περιεχομένου του (κάθε) εξεταζόμενου σχεδίου, συμπληρώνεται το συγκεκριμένο πρότυπο με την καλύτερη δυνατή λεπτομέρεια. Το πρότυπο αναλύει και ομαδοποιεί το περιεχόμενο κάθε σχεδίου στις εξής τρεις (3) ενότητες:

- (1) Ταυτότητα Μελέτης,
- (2) Περιεχόμενο Μελέτης, και
- (3) Πλαίσιο Αξιολόγησης.

Με τη χρήση του υπόψη εργαλείου επιτυγχάνεται η συνοπτική απεικόνιση του περιεχομένου κάθε μελέτης που εξετάζεται και ταυτόχρονα διαπιστώνονται τόσο οι στρατηγικές και πολιτικές αρχές που υιοθετεί όσο και οι δυνατότητες αξιοποίησης των δεδομένων ή/και των πορισμάτων της στο υπό εκπόνηση ΣΒΑΚ.



Σχήμα 1.1: Τα τρία (3) προτεινόμενα επίπεδα ανάλυσης του περιεχομένου των υφιστάμενων στρατηγικών σχεδίων και μελετών με αναφορές στη βιώσιμη ανάπτυξη και κινητικότητα

Πίνακας 1.2: Πρότυπο οργάνωσης, ανάλυσης και αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	A1	Κατηγορία
	A2	Τίτλος
	A3	Αντικείμενο
	A4	Έτος εκπόνησης
	A5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	B1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης
	B2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης
	B3	Ταυτότητα δεδομένων
	B4	Συμπεράσματα μελέτης
	B5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι
	B6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων
	B7	Δίκτυο εμπλεκόμενων
	B8	Στάδιο υλοποίησης
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	Γ1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης
	Γ2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας
	Γ3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων
	Γ4	Αξιοποίηση δεδομένων

Για κάθε ένα από τα πεδία του Πίνακα 1.3 ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

Ταυτότητα Μελέτης:

- Κατηγορία: Η γενική κατηγορία στην οποία εντάσσεται το έγγραφο (π.χ. στρατηγικό σχέδιο, τεχνική μελέτη, ΑΔΣ κλπ.).
- Τίτλος: Ο τίτλος της μελέτης (αναλυτικά).

- Αντικείμενο: Το αντικείμενο το οποίο εξετάζει το έγγραφο (π.χ. μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, περιβάλλον κλπ.).
- Έτος εκπόνησης: Έτος εκπόνησης και διάρκεια υλοποίησης.
- Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής: Η γεωγραφική περιοχή, η οποία εξετάζεται και στην οποία εφαρμόζονται οι προτεινόμενες δράσεις.

Περιεχόμενο Μελέτης:

- Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης: Το πλαίσιο εντός του οποίου λήφθηκε η απόφαση για την εκπόνηση της μελέτης (π.χ. ανήκει σε ένα γενικότερο σχεδιασμό του αντίστοιχου φορέα; ποιες ήταν οι ανάγκες που διατυπώνονται για την υλοποίηση της μελέτης;).
- Μέθοδοι/εργαλεία υλοποίησης: Περιληπτική αναφορά των σταδίων της μεθοδολογίας/ροής εκπόνησης της μελέτης καθώς και αναφορά των εργαλείων που απαιτήθηκαν για την υλοποίηση (π.χ. έρευνες, λογισμικά κλπ.).
- Ταυτότητα δεδομένων: Αναφορά δεδομένων που συγκεντρώθηκαν και επεξεργάστηκαν για τις ανάγκες της μελέτης. Περιγραφή της διαδικασίας των μετρήσεων, όπου διενεργήθηκαν. Περιγραφή των αντικειμένων των δεδομένων και των χρονικών περιόδων που αυτά αναφέρονται, καθώς και των περιοχών/ζωνών λήψης τους.
- Συμπεράσματα μελέτης: Περίληψη συμπερασμάτων μελέτης.
- Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι: Περίληψη των προτεινόμενων δράσεων/ παρεμβάσεων της μελέτης ή/και των στόχων που θέτει.
- Χρηματοδότηση παρεμβάσεων: Αναφορά διαδικασίες χρηματοδότησης και προτεινόμενων πηγών χρηματοδότησης.
- Δίκτυο εμπλεκομένων: Αναφορά φορέων και των αντικειμένων ενασχόλησής τους, οι οποίοι εμπλέκονται στη διαδικασία υλοποίησης της μελέτης.
- Στάδιο υλοποίησης: Καταγραφή δράσεων, οι οποίες έχουν υλοποιηθεί έως τη χρονική στιγμή συμπλήρωσης του **Πίνακα 2.3**. Αναφορά αιτιών που ευθύνονται για την πιθανή καθυστέρηση στην υλοποίηση της μελέτης.

Πλαίσιο Αξιολόγησης:

- Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης: Αξιολόγηση των συμπερασμάτων / δράσεων της μελέτης και τεκμηριωμένη διαπίστωση αναφορικά με τη συμφωνία αυτών με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
- Σύγκρουση/συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων: Διαπίστωση του βαθμού στον οποίο οι προτεινόμενοι στόχοι/ παρεμβάσεις συμφωνούν/διαφωνούν με τις αρχές του σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ.
- Αξιοποίηση δεδομένων: Καταγραφή δεδομένων τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

Τέλος, για τη σύνοψη των εθνικών/ περιφερειακών/ μητροπολιτικών σχεδίων και στρατηγικών/ αναπτυξιακών στρατηγικών των όμορων Δήμων θα ακολουθηθεί το μεθοδολογικό εργαλείο που απεικονίζεται στον Πίνακα 1.3.

Πίνακας 1.3: Εργαλείο Σύνοψης εθνικών/ περιφερειακών/ μητροπολιτικών σχεδίων και στρατηγικών/ αναπτυξιακών στρατηγικών των όμορων Δήμων

Τίτλος Κειμένου	
Σύνοψη:	
Έτος Εκπόνησης:	
Επισπεύδων Φορέας	
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα

Για κάθε ένα από τα πεδία του Πίνακα 1.3 ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

- **Σύνοψη:** Συνοπτική περιγραφή του αντικειμένου του, της περιοχής που εξετάζει και αφορούν οι προβλεπόμενες σε αυτό κατευθύνσεις και παρεμβάσεις, το πλαίσιο εκπόνησης και ο χρονικός ορίζοντας σχεδιασμού.
- **Έτος εκπόνησης:** Το έτος στο οποίο βασίζεται η ανάλυση.
- **Επισπεύδων φορέας:** Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση του συγκεκριμένου κειμένου.
- **Όραμα και θεματικοί άξονες:** Αναφορά του οραματικού στόχου του κειμένου και των θεματικών αξόνων (εφόσον εντοπίζονται).
- **Στόχοι & παρεμβάσεις:** Αναφορά των εξειδικευμένων στόχων και των μελλοντικών παρεμβάσεων.

2. Απογραφή υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης

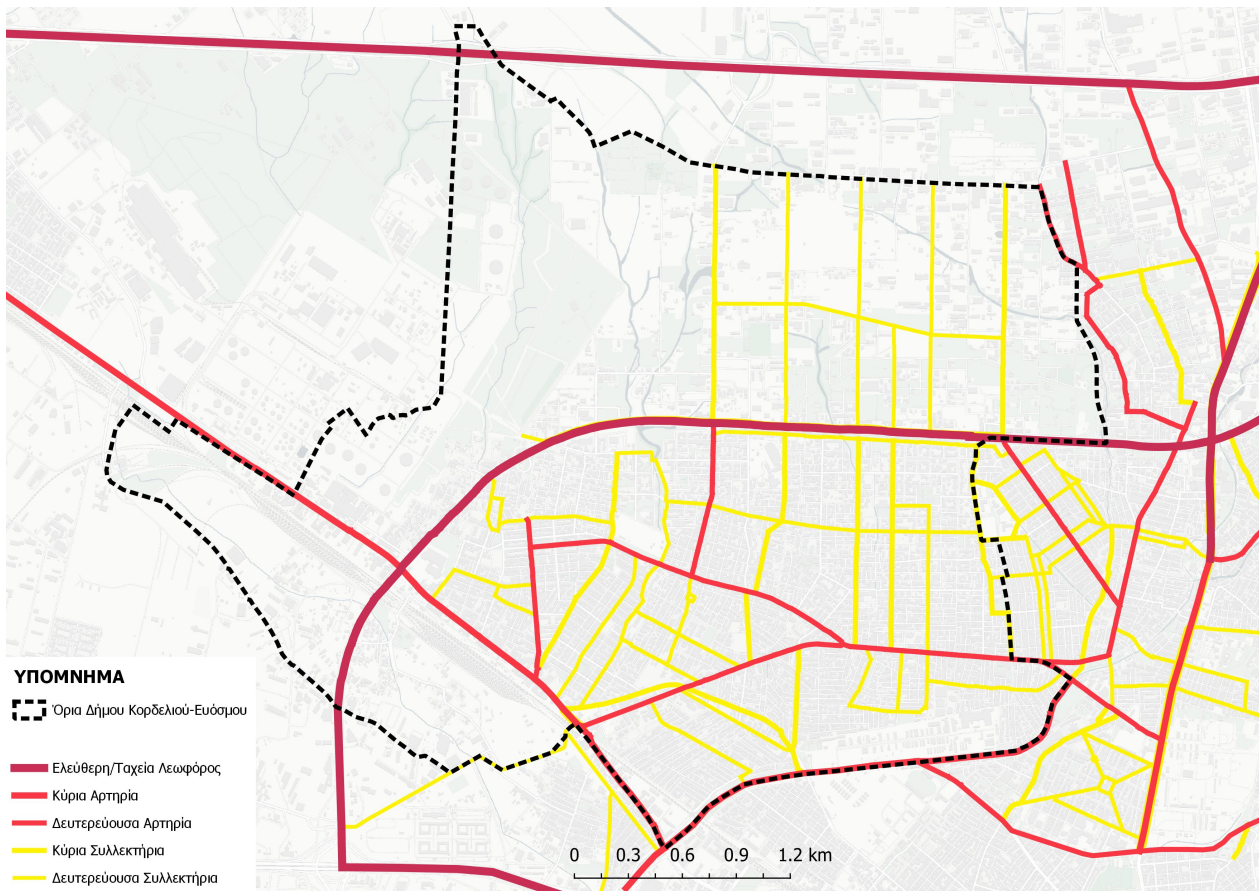
Στον τομέα της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας η στροφή προς τα βιώσιμα πρότυπα κινητικότητας δεν δύναται να συμβεί απότομα και άνευ σχεδιασμού, αλλά αντίθετα διέρχεται πρώτα από τη συλλογή πληθώρας στοιχείων και δεδομένων, τα οποία απεικονίζουν την υφιστάμενη κατάσταση. Στο πλαίσιο αυτό, για την απογραφή της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης στην περιοχή του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου θα πραγματοποιηθεί μια ευρεία γκάμα ενεργειών, η οποία περιλαμβάνει:

- Την καταγραφή της υφιστάμενης λειτουργικής ιεράρχησης σε όλους τους άξονες του οδικού δικτύου του Δήμου.
- Την καταγραφή των πεζοδρομημένων οδικών τμημάτων και των οδών ήπιας κυκλοφορίας στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.
- Την καταγραφή των υφιστάμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (αριθμός κατευθύνσεων, κατεύθυνση, αριθμός λωρίδων, ύπαρξη ή μη διαχωριστικής νησίδας κλπ.) σε όλους τους άξονες του οδικού δικτύου του Δήμου.
- Την καταγραφή της κατάστασης του οδοστρώματος στους άξονες του βασικού οδικού δικτύου του Δήμου.
- Την καταγραφή και επικαιροποίηση της υφιστάμενης ρυθμιστικής κατακόρυφης σήμανσης στους άξονες του βασικού οδικού δικτύου του Δήμου.
- Την καταγραφή των βασικών υπηρεσιών (διοίκηση, εκπαίδευση, πρόνοια, αθλητισμός, πολιτισμός) που επισκέπτονται συχνά οι πολίτες, καθώς και των υπόλοιπων σημείων που είναι απαραίτητα για την καθημερινή διαβίωση (supermarkets, τράπεζες).
- Την αξιολόγηση της αντιληπτής ποιότητας και της επισκεψιμότητας των δημοσίων χώρων του Δήμου με βάση πληθοποριστικά δεδομένα.
- Την καταγραφή των θέσεων των σηματοδοτούμενων κόμβων.
- Τον εντοπισμό όλων των βατών κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) που είναι εγκατεστημένα στο οδικό δίκτυο του Δήμου.
- Τον εντοπισμό των οδηγών τυφλών που είναι εγκατεστημένοι στους άξονες του βασικού οδικού δικτύου του Δήμου.

Για την υλοποίηση των παραπάνω καταγραφών θα αξιοποιηθούν συνδυαστικά ένας μεγάλος αριθμός πηγών, με τις κυριότερες να είναι: επιτόπιες αυτοψίες, πρόσφατες τοπογραφικές αποτυπώσεις, πρόσφατες σχετικές μελέτες (πχ. ΣΦΗΟ), ορθοφωτογραφίες υψηλής ανάλυσης/ευκρίνειας, η διαδικτυακή πύλη του Δήμου, τα γεωχωρικά δεδομένα του Δήμου, διαδικτυακές υπηρεσίες και εφαρμογές όπως για παράδειγμα το Google Maps και το HERE Maps, Διασυνδέσεις Προγραμματισμού Εφαρμογών (Application Programming Interfaces-APIs) όπως για παράδειγμα το Google Places API, η υπηρεσία Google Street View κλπ.

Τα συλλεχθέντα στοιχεία θα οργανωθούν σε λογιστικά φύλλα και σε σημειακά, γραμμικά και πολυγωνικά feature classes (οντότητες) σε περιβάλλον Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών.

Στάδιο 1



Σχήμα 2.1: Απεικόνιση του βασικού οδικού δικτύου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Οι παραπάνω περιγραφόμενες ενέργειες θα λάβουν χώρα κατά το χρονικό διάστημα 06/2022 – 09/2022 και η ολοκλήρωση των αναλύσεων αναμένεται να υλοποιηθεί έως τα τέλη του 10/2022.

3. Απογραφή μηχανοκίνητων μετακινήσεων

Είναι πλέον κοινά αποδεκτό ότι η συνεχιζόμενη διόγκωση της αυτοκίνησης προκαλεί έντονες πιέσεις στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Στο πλαίσιο αυτό η απογραφή των μηχανοκίνητων μετακινήσεων θεωρείται καθοριστικής σημασίας στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ. Η απογραφή των μηχανοκίνητων μετακινήσεων από την μια συμβάλλει στη βελτιστοποίηση της χρήσης του οδικού δικτύου και από την άλλη σκιαγραφεί τις δυνατότητες επέμβασης στην υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση με στόχο την προώθηση των μη-μηχανοκίνητων μέσων. Με βάση τα παραπάνω, στο ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου θα πραγματοποιηθεί εκτενής συλλογή στοιχείων μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας.

Αναλυτικότερα, θα πραγματοποιηθούν μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας σε 20 κόμβους (Πίνακας 3.1 & Σχήμα 3.5) της περιοχής μελέτης με παρατηρητές (με τον αριθμό των παρατηρητών ανά κόμβο να κυμαίνεται από ένας (1) έως τέσσερις (4) και να είναι συνάρτηση του αριθμού των κινήσεων), με τη χρήση κατάλληλων εντύπων (Σχήμα 3.1) και αν κριθεί απαραίτητο με τη χρήση των χειροκίνητων μετρητών Tally Counters (Σχήμα 3.2).

Η διάρκεια των μετρήσεων σε κάθε κόμβο θα είναι συνολικά έξι (6) ώρες και θα καλύπτει την πρωινή (07:30-09:30), μεσημεριανή (13:30-15:30) και απογευματινή (18:00-20:00) αιχμή κατά τη διάρκεια μιας τυπικής ημέρας (με πρωινό και απογευματινό ωράριο καταστημάτων), ενώ οι ενδείξεις θα καταγράφονται τουλάχιστον ανά 15λεπτο.

Η σύνθεση κυκλοφορίας θα γίνει σε επτά (7) κατηγορίες και συγκεκριμένα θα διακριθεί σε: α) Δίκυκλα, β) ΙΧ οχήματα, γ) Ταξί, δ) Αστικά λεωφορεία, ε) Λοιπά Λεωφορεία, στ) Ελαφρά Φορτηγά, ζ) Βαρέα Φορτηγά (Διαξονικά -Τριαξονικά Φορτηγά).

Πίνακας 3.1: Οι 20 κόμβοι στην περιοχή μελέτης όπου θα πραγματοποιηθούν μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης της κυκλοφορίας με παρατηρητές

A/A	Κωδικός Κόμβου	Περιγραφή	X (ΕΓΣΑ 87)	Y (ΕΓΣΑ 87)
1	K-01	Μοναστηρίου – Ανδ. Παπανδρέου	406416.47	4501880.71
2	K-02	Καραολή Δημητρίου – Επτανήσου	407240.86	4501825
3	K-03	Αγαμέμνονος – Θωμά Χατζίκου	407556.66	4501326.06
4	K-04	Αριστοτέλους – Μακεδονίας – Ιπποδρομίου	407858.1	4501472.69
5	K-05	Καραολή Δημητρίου – Τζαβέλα – Αριστοτέλους	407880.98	4502055.05
6	K-06	Καραολή Δημητρίου – Μεγ. Αλεξάνδρου – Σαλαμίνας	408153.2	4502058.62
7	K-07	Καραολή Δημητρίου – Στρατηγού Παπάγου	408596.32	4502023.17
8	K-08	Μικράς Ασίας – Κλεισούρας – Βυζαντίου	409065.18	4501816.96
9	K-09	Μεγ. Αλεξάνδρου – 28ης Οκτωβρίου	407585.8	4502362.89
10	K-10	Μεγ. Αλεξάνδρου – Μαιάνδρου	407281.48	4502448.02
11	K-11	Κατσαντώνη – Μανώλη Ανδρόνικου – Φιλίππου Φλώρου	406829.62	4502634.46
12	K-12	25ης Μαρτίου – Γεωργίου Παπανδρέου – Αθανασίου Διάκου	406187.9	4502708.71
13	K-13	Μαιάνδρου – Αναγεννήσεως	407411.15	4503968.46
14	K-14	Μαιάνδρου – 25ης Μαρτίου	407382.23	4502844.3

[illegible]

Four orange electronic foot pedals are shown side-by-side. Each pedal has a black footplate on top and a digital display on the front showing the number 0000. The pedals are connected to a central unit on the right.

27
«CONSORTIS»

Τα αποτελέσματα των μετρήσεων θα εισαχθούν σε λογιστικά φύλλα και θα μετατραπούν σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ) με βάση τους συντελεστές του ΥΠΕΧΩΔΕ που απεικονίζονται στον Πίνακα 3.2.

Πίνακας 3.2: Συντελεστές μετατροπής σε ΜΕΑ

A/A	Κατηγορία οχήματος	Συντελεστής Μετατροπής σε ΜΕΑ
1	Σκούτερ, μοτοποδήλατα, μοτοσυκλέτες	0,5
2	Επιβατικά ΙΧ, ταξί, ημιφορτηγά, μικρά φορτηγά	1,0
3	Επιβατικά με τροχοσπίτα, μικρά λεωφορεία, φορτηγά, λεωφορεία και πούλμαν	2,0
4	Φορτηγά επικαθήμενα, φορτηγά ειδικού φορτίου, τρόλεϊ, αρθρωτά λεωφορεία	3,0

Όσον αφορά τις μετρήσεις σε οδικά τμήματα, θα πραγματοποιηθούν 48ώρες μετρήσεις με αυτόματους μετρητές κυκλοφορίας σε 17 διατομές (Πίνακας 3.3 & Σχήμα 3.4) του οδικού δικτύου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου κατά τη διάρκεια τυπικών καθημερινών ημερών.

Οι μετρητές κυκλοφορίας που θα χρησιμοποιηθούν είναι πνευματικού σωλήνα (Peek Traffic ADR-1000 plus) (Σχήμα 3.3) και έχουν την δυνατότητα να μετρούν την κυκλοφορία ταυτόχρονα ανά κατεύθυνση, καθώς και να κατηγοριοποιούν τα οχήματα ανάλογα με το πλήθος και την απόσταση των αξόνων.

Η σύνθεση κυκλοφορίας θα γίνει σε τέσσερις (4) κατηγορίες και συγκεκριμένα θα διακριθεί σε: α) Δίκυκλα, β) ΙΧ οχήματα – Ημιφορτηγά – Μικρά Λεωφορεία, γ) Διαξονικά Φορτηγά – Λεωφορεία, δ) Τριαξονικά Φορτηγά. Η εγκατάσταση των αυτόματων μετρητών θα πραγματοποιηθεί τηρώντας όλα τα απαιτούμενα μέτρα ασφαλείας (πχ. αντανakλαστικά γιλέκα, προειδοποιητικοί κώνοι, ειδικά διαμορφωμένο όχημα κλπ.) και πάντα κατόπιν συνεννόησης με την οικεία Διεύθυνση Τροχαίας Θεσσαλονίκης.

Πίνακας 3.3: Τα 17 οδικά τμήματα (διατομές) στην περιοχή μελέτης όπου θα πραγματοποιηθούν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης της κυκλοφορίας με αυτόματους μετρητές

A/A	Κωδικός	Θέση	X (ΕΓΣΑ 87)	Y (ΕΓΣΑ 87)
1	Δ-1	Ανδρέα Παπανδρέου (μεταξύ Μελίνας Μερκούρη – Εθν. Αντίστασης)	406407.03	4502298.26
2	Δ-2	Φιλίππου Φλώρου (μεταξύ Κωνσταντίνου Καραμανλή – Στρατηγού Παπάγου)	407014.76	4502551.44
3	Δ-3	25ης Μαρτίου (μεταξύ Μουσών - Θάλειας)	407236.91	4502860.21
4	Δ-4	Μαιάνδρου (μεταξύ Διαγόρα – Ορεστιάδας)	407408.76	4503750.15
5	Δ-5	Μαιάνδρου (μεταξύ Αστυπάλαιας - Αδμήτου)	407403.5	4503169.36
6	Δ-6	Καραολή Δημητρίου (στο ύψος της Φιλίππου)	407323.88	4501860.53
7	Δ-7	Επτανήσου (μεταξύ Δωδεκανήσου – Θερμαϊκού)	407600.63	4501688.57
8	Δ-8	Μεγάλου Αλεξάνδρου (μεταξύ Σμύρνης - Αχιλλέως)	407680.27	4502343.14
9	Δ-9	Αριστοτέλους (μεταξύ Παρθενώνος – Αλαμάνας)	407868.98	4501777.81
10	Δ-10	Εθνικής Αντίστασης (μεταξύ Αντώνη Τρίτση – Δημοκρατίας)	408402.41	4503147.52

A/A	Κωδικός	Θέση	X (ΕΓΣΑ 87)	Y (ΕΓΣΑ 87)
11	Δ-11	Αντώνη Τρίτση (μεταξύ Ολυμπιάδος – Γεωρ. Θεοτοκά)	408260.66	4503210.66
12	Δ-12	25ης Μαρτίου (μεταξύ Νίκου Καζαντζάκη – Ιοκάστης)	408260.47	4502698.4
13	Δ-13	Καραολή Δημητρίου (μεταξύ Λεχόβου - Ιωνίας)	408253.43	4502050.6
14	Δ-14	Ιθάκης (μεταξύ Αντώνη Τρίτση – 2η Πάροδος Νιόβης)	408863.36	4503130.8
15	Δ-15	Μακρυγιάννη (μεταξύ Ιππολύτης – Βοσπόρου)	409013.15	4503547.22
16	Δ-16	Κλειούς (πριν τη Σπύρου Λούη)	406752.13	4503213.28
17	Δ-17	23ης Ιουλίου 1974 (μεταξύ Ι. Γρυπάρη – Άγγελου Σικελιανού)	406180.83	4502945.89



Σχήμα 3.3: Απεικόνιση των αυτόματων μετρητών κυκλοφορίας τύπου πνευματικού σωλήνα που θα χρησιμοποιηθούν για την εκπόνηση μετρήσεων σε οδικά τμήματα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Το σύνολο των συλλεχθέντων δεδομένων από τη συλλογή στοιχείων μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας θα εισαχθούν σε λογιστικά φύλλα, όπου θα λάβει χώρα και η επεξεργασία τους και η δημιουργία σχετικών πινάκων και γραφημάτων προς εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων.

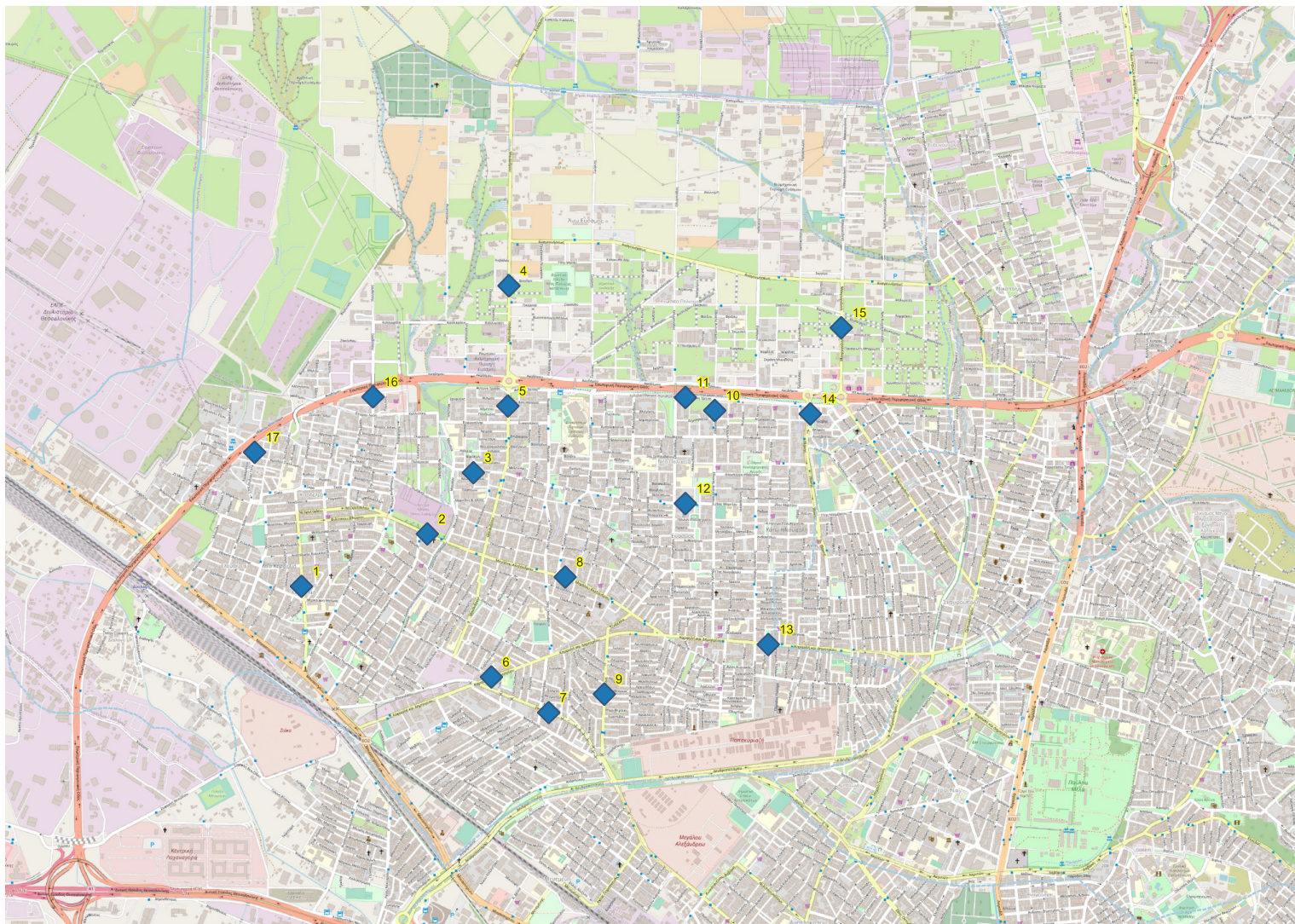
Αξίζει να σημειωθεί δε ότι τα συλλεχθέντα στοιχεία –τόσο των κόμβων όσο και των οδικών τμημάτων– θα αποτελέσουν σημαντικά δεδομένα εισόδου για την αποτύπωση των συνθηκών κινητικότητας στην περιοχή μελέτης, θα αξιοποιηθούν για τη βαθμονόμηση του μαθηματικού υποδείγματος προσομοίωσης της

κυκλοφορίας, ενώ τέλος, θα συμβάλλουν τόσο στην ανάλυση οδικής ασφάλειας πέραν των σχολικών συγκροτημάτων όσο και στην τεκμηρίωση τυχόν επιλογής κόμβων για μετατροπής τους σε κυκλικό.

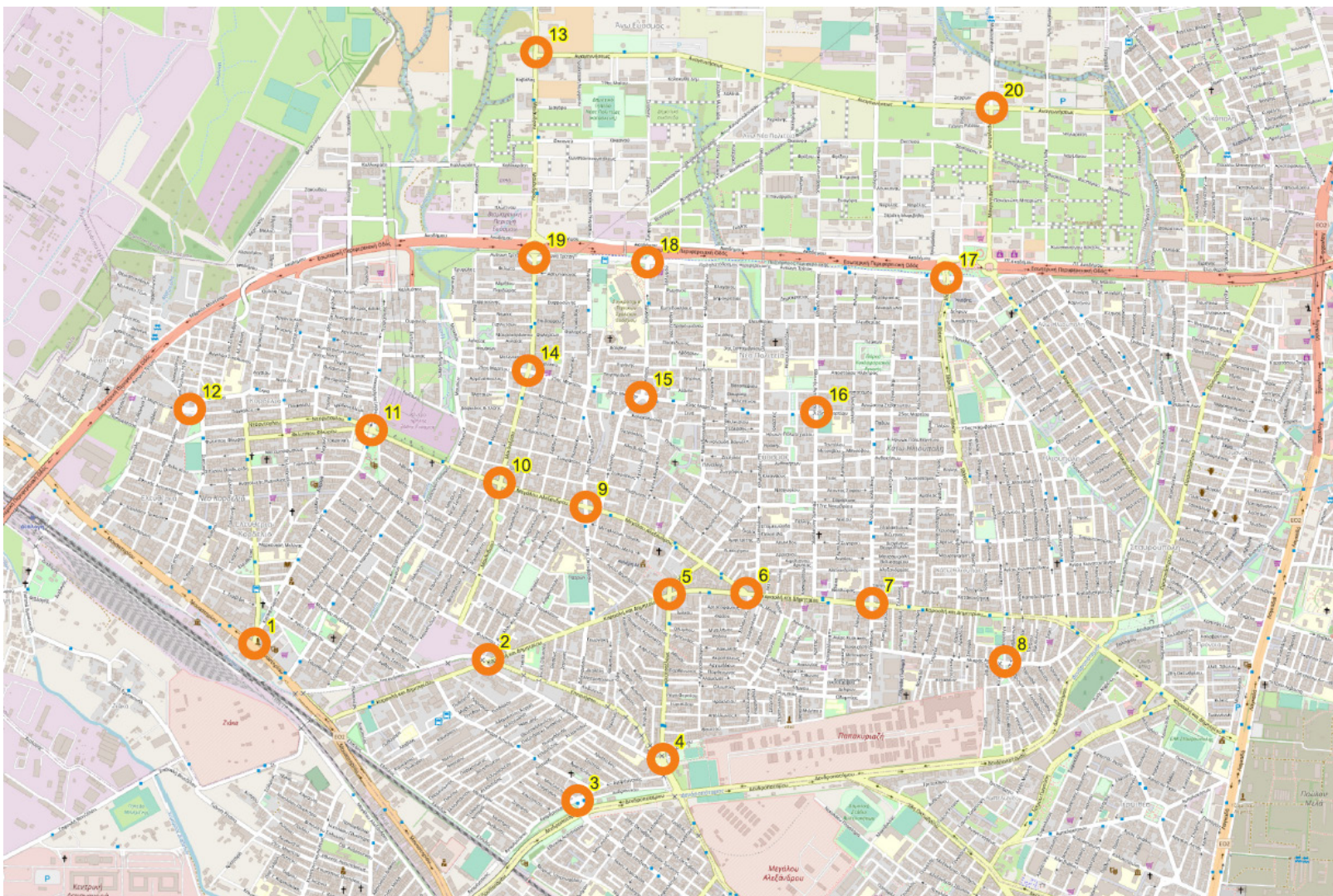
Γενικότερος στόχος του πλάνου συλλογής δεδομένων αποτελεί η κάλυψη/καταγραφή των κυριότερων ροών μηχανοκίνητης κυκλοφορίας του Δήμου αξιοποιώντας τα δυο διαθέσιμα «εργαλεία μετρήσεων» συνεργατικά. Ειδικότερα:

- Ελέγχονται οι βασικότερες εισοδοι και εξοδοι στο Δήμο (Δ1, Δ4, Δ5, Δ6, Δ7, Δ9, Δ13, Δ14, Δ15, Δ16, Δ17).
- Η κυκλοφορία στην εσωτερική περιφερειακή οδό ελέγχεται μέσω μετρήσεων στα σημεία εισόδου – εξόδου στο Δήμο (Κ17, Κ19, Δ5, Δ14, Δ15) και δεν αποτελεί αντικείμενο διερεύνησης η διερχόμενη κατά μήκος κυκλοφορία της.
- Επιδιώκεται η διαμόρφωση γραμμών ελέγχου (Screen Lines) στο οδικό δίκτυο του Δήμου, οι οποίες βασίζονται κυρίως στις διατομές
 - ο Α γραμμή ελέγχου: Δ16, Δ5, Δ10, Δ14
 - ο Β γραμμή ελέγχου: Δ11, Δ12 και Δ13
- Οι θέσεις των διατομών επιλέχθηκαν στο πλάνο συλλογής δεδομένων με στόχο να αποφεύγουν τα τυπικά μήκη ουράς σε διασταυρώσεις και γενικότερα να εξασφαλίζουν την ορθότερη μέτρηση. Η οριστική τους θέση θα ορισθεί στο πεδίο από το συνεργείο μετρήσεων.
- Για την καλύτερη υλοποίηση του και τη διασφάλιση ολιστικής προσέγγισης στο πλάνο μετρήσεων, υπάρχουν σημεία «συνεργασίας» μεταξύ των κόμβων και των διατομών προκειμένου να επιτρέπονται με σχετική ασφάλεια η αναγωγή/ συμπλήρωση των μεγεθών κυκλοφορίας (π.χ. Δ5 – Κ19, Δ14 – Κ17, Δ8 – Κ9, Δ13 – Κ6). Τα παραπάνω δεν αποτελούν πλεονασμό καθώς επιτρέπουν σε δεύτερο χρόνο την «ασφαλέστερη/ αποτελεσματικότερη» διεξαγωγή συνεντεύξεων σε οδηγούς (βλ. Κεφάλαιο 5) σε ορισμένα σημεία.

Τέλος, αναφορικά με τον χρονοπρογραμματισμό των περιγραφόμενων ενεργειών αυτές προβλέπεται να λάβουν χώρα κατά το χρονικό διάστημα 09/2022 – 10/2022, ενώ η ολοκλήρωση των αναλύσεων αναμένεται να υλοποιηθεί έως τα τέλη του 10/2022.



Σχήμα 3.4: Απεικόνιση των οδικών τμημάτων (διατομών) στην περιοχή μελέτης όπου θα πραγματοποιηθούν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου



Σχήμα 3.5: Απεικόνιση των κόμβων στην περιοχή μελέτης όπου θα πραγματοποιηθούν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου, στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης της κυκλοφορίας

4. Εκπόνηση ερευνών Προέλευσης-Προορισμού και χαρακτηριστικών των μετακινήσεων

Η γνώση των ζευγών Προέλευσης-Προορισμού καθώς και των βασικών χαρακτηριστικών των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται σε μια περιοχή αποτελούν στοιχεία κομβικής σημασίας για κάθε ΣΒΑΚ. Έτσι στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου θα πραγματοποιηθούν δύο έρευνες για την αποτύπωση των βασικών χαρακτηριστικών των μετακινήσεων και την καταγραφή των ζευγών Προέλευσης – Προορισμού των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται στην περιοχή μελέτης.

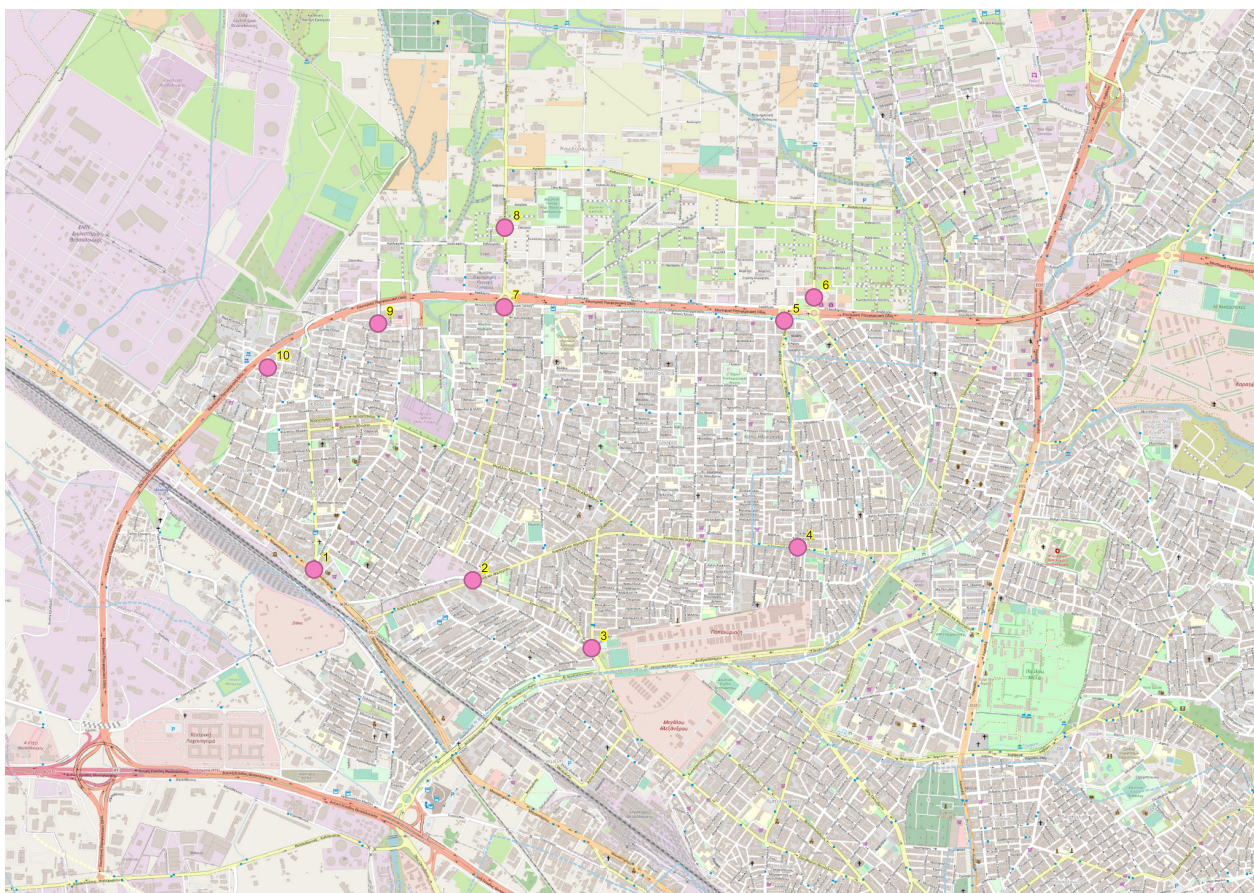
Η πρώτη έρευνα θα πραγματοποιηθεί παρά την οδό (Road Side Interviews-RSI) από εξειδικευμένους συνεντευκτές και θα λάβει χώρα στις δέκα (10) κύριες πύλες εισόδου/εξόδου από την περιοχή μελέτης που περιγράφονται στον Πίνακα 4.1 και απεικονίζονται στο Σχήμα 4.1. Στην περίπτωση του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου η χωροθέτηση σταθμών διεξαγωγής ερευνών σε οδηγούς είναι εξαιρετικά δύσκολη, καθώς το οδικό δίκτυο δεν έχει ικανούς χώρους εκτός οδού για την ασφαλή στάση οχημάτων και ως εκ τούτου σε κάποιες θέσεις θα πρέπει να ζητηθεί η συνδρομή της τροχαίας.

Η διάρκεια των ερευνών σε κάθε πύλη θα είναι συνολικά έξι (6) ώρες, οι οποίες θα αφορούν την πρωινή (07:00-10:00) και μεσημεριανή (13:00-16:00) αιχμή κατά τη διάρκεια μιας τυπικής καθημερινής ημέρας. Ο αριθμός των ερωτηματολογίων που θα συμπληρωθεί σε κάθε πύλη θα είναι ανάλογος του κυκλοφοριακού φόρτου που εισέρχεται/εξέρχεται από την εκάστοτε διατομή. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία ένα τυπικό ερωτηματολόγιο απαιτεί 50 – 70 δευτερόλεπτα για τη συμπλήρωσή του και ως εκ τούτου το μέγεθος του δείγματος στις περιπτώσεις αυτές πρέπει να είναι οπωσδήποτε πάνω από 15% της κυκλοφορίας της οδού με επιθυμητό το 20 έως 30% ή και περισσότερο φυσικά. Η επιλογή του δείγματος θα ακολουθήσει τυχαία δειγματοληψία, στην οποία όμως τίθεται σαν κανόνας να επιλέγεται το πρώτο όχημα που θα περνάει μόλις τελειώνει τη συνέντευξή του ένα προηγούμενο, και «ελευθερώνεται» ένας συνεντευκτής.

Το ερωτηματολόγιο που θα χρησιμοποιηθεί στο πλαίσιο της έρευνας RSI απεικονίζεται στο Σχήμα 4.2 που ακολουθεί παρακάτω.

Πίνακας 4.1: Πύλες εισόδου/εξόδου στις οποίες θα πραγματοποιηθεί η έρευνα Προέλευσης-Προορισμού παρά την οδό (RSI)

A/A	Κωδικός	Οδός	X (ΕΓΣΑ 87)	Y (ΕΓΣΑ 87)
1	RSI-1	Μοναστηρίου – Ανδρέα Παπανδρέου	406416.47	4501880.71
2	RSI-2	Καραολή Δημητρίου – Επτανήσου	407240.86	4501825.00
3	RSI-3	Αριστοτέλους – Μακεδονίας – Ιπποδρομίου	407858.1	4501472.69
4	RSI-4	Καραολή Δημητρίου – Αρκαδίου	408927.96	4501996.00
5	RSI-5	Αντώνη Τρίτση – Ιθάκης	408858.40	4503172.28
6	RSI-6	Μακρυγιάννη – Ακαδήμου	409012.35	4503293.54
7	RSI-7	Αντώνη Τρίτση – Μαιάνδρου	407404.02	4503242.83
8	RSI-8	Μαιάνδρου – Ωκεανού	407407.15	4503655.34
9	RSI-9	Κλειούς (πριν τη Σπύρου Λούη)	406749.58	4503157.82
10	RSI-10	23ης Ιουλίου 1974 (πριν την Άγγελου Σικελιανού)	406176.45	4502929.16



Σχήμα 4.1: Απεικόνιση των πυλών εισόδου/εξόδου στις οποίες θα πραγματοποιηθεί η έρευνα Προέλευσης-Προορισμού παρά την οδό (RSI)

Στάδιο 1

ΣΤΑΘΜΟΣ:

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ:

ΑΠΟΓΡΑΦΕΑΣ:

(1: ΠΡΟΣ "ΠΟΛΗ", 2: ΑΠΟ "ΠΟΛΗ")

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:

ΩΡΑ ΕΝΑΡΞΗΣ:

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΕΛΙΔΑΣ:

Α/Α	ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ								ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΟ ΟΧΗΜΑ (ΜΑΖΙ ΜΕ ΤΟΝ ΟΔΗΓΟ)	ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ			ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ							ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ			
	ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΔΙΚΥΚΛΟ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ	ΤΑΞΙ	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΟ	ΜΙΚΡΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ (έως 12 θέσεις)	ΜΕΓΑΛΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	ΦΟΡΤΗΓΟ 2-αξόνιο		ΦΟΡΤΗΓΟ 3+ αξόνια ή Πολυαξονικό	ΣΤΗΝ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΤΟΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ	ΑΛΛΟΥ	ΕΡΓΑΣΙΑ	ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΕΚΤΑΙΔΕΥΣΗ	ΨΩΝΙΑ	ΑΤΟΜΙΚΕΣ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ	ΑΝΑΨΥΧΗ	ΑΛΛΟΣ ΣΚΟΠΟΣ ή ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΑΝΩ ΑΠΟ 4 ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ	1 ΕΩΣ 4 ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ	1 ΕΩΣ 3 ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ	ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 1 ΦΟΡΑ ΤΟ ΜΗΝΑ	
1	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
2	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
3	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
4	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
5	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
6	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
7	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
8	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
9	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
10	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4

Σχήμα 4.2: Απεικόνιση του ερωτηματολογίου που θα χρησιμοποιηθεί στο πλαίσιο της έρευνας ερωτηματολογίου RSI

Όσον αφορά τη δεύτερη έρευνα, η συμπλήρωση των ερωτηματολογίων σε νοικοκυριά, λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών που έχει δημιουργήσει η συνεχιζόμενη πανδημία της Covid-19, αλλά και της μικρής δεκτικότητας των πολιτών σε τέτοιου είδους έρευνες, θα πραγματοποιηθεί με δύο τρόπους, ήτοι τόσο σε νοικοκυριά όσο και από εξειδικευμένους συνεντευκτές σε πολυσύχναστες οδούς και δημόσιους χώρους του Δήμου (πχ. πλατείες). Το ερωτηματολόγιο που θα χρησιμοποιηθεί αποτελεί μια εκτεταμένη «παραλλαγή» του ερωτηματολογίου που θα χρησιμοποιηθεί στο πλαίσιο της πρώτης έρευνας και απεικονίζεται στο Σχήμα 4.3 που ακολουθεί.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ	Α/Α ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ:				
Οδός Αριθμός ή Διασταύρωση οδών ή Γνωστό Σημείο ή Δημοτική Κοινότητα	ΚΩΔ. ΕΡΕΥΝΗΤΗ:				
	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	___ / ___ / ____			
	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:				
Α' ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ					
1. Το σπίτι αυτό είναι η κύρια κατοικία σας στον Δήμο Κορδελιού - Ευόσμου;					
	ΝΑΙ	1			
	ΟΧΙ	2			
	(Αν ΟΧΙ ΤΕΛΟΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ)				
2. Πόσα άτομα ζουν μόνιμα στο νοικοκυριό σας;					
3. Πόσα από τα μόνιμα μέλη του νοικοκυριού είναι άνω των 5 ετών;					
4. Τύπος Κατοικίας					
	Μονοκατοικία	1			
	Διπλοκατοικία	2			
	Διαμέρισμα πολυκατοικίας	3			
	Άλλος (περιγράψτε)	4			
5. Κατηγορία Συνολικού ("καθαρού") Μηνιαίου Εισοδήματος Νοικοκυριού					
	Έως 500 ευρώ	1			
	Από 500 έως 1.000 ευρώ	2			
	Από 1.000 έως 2.000 ευρώ	3			
	Άνω των 2.000 ευρώ	4			
	Δεν απάντησε	5			
6. Πόσα οχήματα διαθέτει η οικογένεια/το νοικοκυριό σας;					
1	ΔΙΚΥΚΟ	0	1	2	>2
2	ΙΧ	0	1	2	>2
3	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΟ/ΦΟΡΤΗΓΟ	0	1	2	>2
4	ΠΟΔΗΛΑΤΟ	0	1	2	>2
5	ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΣΚΟΥΤΕΡ	0	1	2	>2
7. Τι ποσοστό του ("καθαρού") μηνιαίου εισοδήματός σας δαπανάτε για μετακινήσεις για το σύνολο του νοικοκυριού σας:.....%					

Β' ΑΤΟΜΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΜΕΛΩΝ (ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΡΕΥΝΗΤΗ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΜΟΝΙΜΟ ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ ΗΛΙΚΙΑΣ > 5 ΕΤΩΝ)						
1. Α/Α ΜΕΛΟΥΣ:						
2. ΦΥΛΟ						
Ανδρας	1	1	1	1	1	1
Γυναίκα	2	2	2	2	2	2
3. ΗΛΙΚΙΑ						
<18	1	1	1	1	1	1
18-24	2	2	2	2	2	2
25-34	3	3	3	3	3	3
35-44	4	4	4	4	4	4
45-54	5	5	5	5	5	5
55-64	6	6	6	6	6	6
>=65	7	7	7	7	7	7
4. Α.ΜΕ.Α. (ή εμποδιζόμενο στη μετακίνηση)						
ΝΑΙ	1	1	1	1	1	1
ΟΧΙ	2	2	2	2	2	2
5. ΚΥΡΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ (ΠΡΟΗΓ. ΕΒΔΟΜΑΔΑ)						
Εργασία	1	1	1	1	1	1
Εκπαίδευση	2	2	2	2	2	2
Αναζήτηση Εργασίας	3	3	3	3	3	3
Οικιακά	4	4	4	4	4	4
Συνταξιούχος/ Εισοδηματίας	5	5	5	5	5	5
Άλλο	6	6	6	6	6	6
6. ΜΕΤΑΚΙΝΗΘΗΚΕ ΤΟ ΜΕΛΟΣ ΧΘΕΣ;						
ΝΑΙ	1	1	1	1	1	1
ΟΧΙ						
Μετακίνηση πεζή < 300μ	1	1	1	1	1	1
Λόγοι υγείας	2	2	2	2	2	2
Μόνιμη ενασχόληση σπίτι	3	3	3	3	3	3
Έκτακτη ενασχόληση σπίτι	4	4	4	4	4	4
Ήταν εκτός Δήμου	5	5	5	5	5	5
Άλλος λόγος	6	6	6	6	6	6

Στάδιο 1

Γ' ΑΤΟΜΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ (ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΑΤΟΜΟ ΑΝΩ ΤΩΝ 5 ΕΤΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΜΟΝΙΜΟ ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ)																															
1. Α/Α ΜΕΛΟΥΣ																															
2. Α/Α ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ																															
3. ΟΡΑ ΑΝΑΚΩΡΗΣΗΣ																															
4. ΣΗΜΕΙΟ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ																															
Οδός Αριθμός ή Διασταύρωση οδών ή Γνωστό Σημείο ή Δημοτική Κοινότητα																															
5. ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ																															
6. ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ																															
7. ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ																															
8. ΠΛΗΘΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΟ ΟΧΗΜΑ (ΕΑΝ Ι.Χ.)																															
9. ΟΡΑ ΑΦΙΞΗΣ																															
10. ΣΗΜΕΙΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ																															
Οδός Αριθμός ή Διασταύρωση οδών ή Γνωστό Σημείο ή Δημοτική Κοινότητα																															
12. ΧΡΟΝΟΣ ΠΕΡΙΠΑΤΗΜΑΤΟΣ																															
Από την προέλευση προς το σημείο επιβίβασης/στάθμευσης																															
Από σημείο αποβίβασης/στάθμευσης προς τον προορισμό																															
ΑΝ ΟΔΗΓΟΣ Ι.Χ. Ή ΑΛΛΟ ΜΕΣΟΥ																															
13. ΤΥΠΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ																															
14. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ																															
15. ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ																															
16. ΚΑΝΑΤΕ ΑΛΛΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ;																															

Κωδικοί Χρήσεων Γής	
1 Κατοικία	6 Βιομηχανία / Βιοτεχνία
2 Γραφεία/επιχειρήσεις/εργασίες	7 Μεταφορές
3 Εμπορικά Καταστήματα	8 Αναψυχή - Αθλητισμός - Τουρισμός
4 Εκπαίδευση, Παιδικοί Σταθμοί	9 Ψυχαγωγία - Εστίαση
5 Περιβάλλον / Πρόνοια	10 Άλλες Χρήσεις

Κωδικοί Σταθμεύσεως	
1 Στην οδό χωρίς πληρωμή	
2 Στην οδό με πληρωμή	
3 Σε ιδιωτικό χώρο (Κατοικία-επιχείρηση)	
4 Σε ιδιωτικό χώρο με πληρωμή	
5 Σε δωρεάν δημόσιο οργανωμένο χώρο	
7 Σε στάθμευση	

Σχήμα 4.3: Απεικόνιση του ερωτηματολογίου που θα χρησιμοποιηθεί στο πλαίσιο της έρευνας ερωτηματολογίου σε νοικοκυριά

Αναλυτικότερα, η δεύτερη αυτή έρευνα ερωτηματολογίου αρχικά θα υλοποιηθεί πιλοτικά με στόχο τον εντοπισμό τυχόν αδυναμιών και κενών. Εν συνεχεία, μετά τις όποιες αλλαγές ή διευκρινήσεις κριθούν απαραίτητες, η εκπόνηση της έρευνας θα λάβει χώρα σε διάφορα σημεία σε όλη την έκταση του Δήμου με στόχο τα συλλεχθέντα ερωτηματολόγια να είναι κατανοητά στις κυκλοφοριακές ζώνες της περιοχής μελέτης όπως θα καθορισθούν σε επόμενο στάδιο κατά τη δόμηση του υποδείγματος προσομοίωσης της κυκλοφορίας.

Ως ελάχιστο πληθυσμιακό δείγμα ορίζονται τα 1500 ερωτηματολόγια. Για την κατανομή και στάθμιση του δείγματος στις διάφορες κυκλοφοριακές ζώνες θα χρησιμοποιηθούν ως κριτήρια επιλεγθέντα δεδομένα

όπως για παράδειγμα ο πληθυσμός ή ο αριθμός νοικοκυριών, ενώ άλλα δεδομένα (πχ. φύλο, ηλικία) θα χρησιμοποιηθούν ως μεταβλητές ελέγχου κατά τη συγκέντρωση των αποτελεσμάτων της έρευνας. Ιδιαίτερη βαρύτητα για την επιτυχή έκβαση της έρευνας θα δοθεί τόσο στην κατάλληλη προετοιμασία και οργάνωση της δουλειάς των συνεντευκτών όσο και στην ενημέρωση των πολιτών μέσω διαφόρων παραδοσιακών και σύγχρονων διαύλων επικοινωνίας. Τα συλλεχθέντα δεδομένα των δύο ερευνών, αφού πρώτα υποστούν στατιστικούς ελέγχους και εξασφαλιστεί η αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος, θα αξιοποιηθούν τόσο για την εξαγωγή χρήσιμων στοιχείων όπως για παράδειγμα ο βαθμός ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων, η κατανομή μετακινήσεων κατά μέσο και σκοπό, η χρονική-χωρική κατανομή των μετακινήσεων, η μέση διάρκεια μετακίνησης, η συχνότητα χρήσης ΜΜΜ κλπ., όσο και για τη δόμηση των μητρώων Προέλευσης-Προορισμού που θα ενσωματωθούν στο μαθηματικό υπόδειγμα προσομοίωσης της κυκλοφορίας και τη διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων οργάνωσης της κινητικότητας. Τα συλλεχθέντα δεδομένα θα οργανωθούν σε λογιστικά φύλλα.

Τέλος, αναφορικά με τον χρονοπρογραμματισμό των περιγραφόμενων ενεργειών αυτές προβλέπεται να λάβουν χώρα κατά το χρονικό διάστημα 09/2022 – 10/2022, ενώ η ολοκλήρωση των αναλύσεων αναμένεται να υλοποιηθεί έως τα τέλη του 10/2022. Σε περίπτωση καθυστερήσεων λόγω αναζωπύρωσης της πανδημίας της COVID-19 (νόσηση προσωπικού, μειωμένη κινητικότητα πολιτών κλπ.) μέρος των ενεργειών θα μεταφερθεί κατά τους μήνες 11/2022 και 12/2022 και ο Ανάδοχος θα αιτηθεί την αντίστοιχη τροποποίηση χρονοδιαγράμματος και παράτασης υλοποίησης της Φάσης Α' του ΣΒΑΚ.

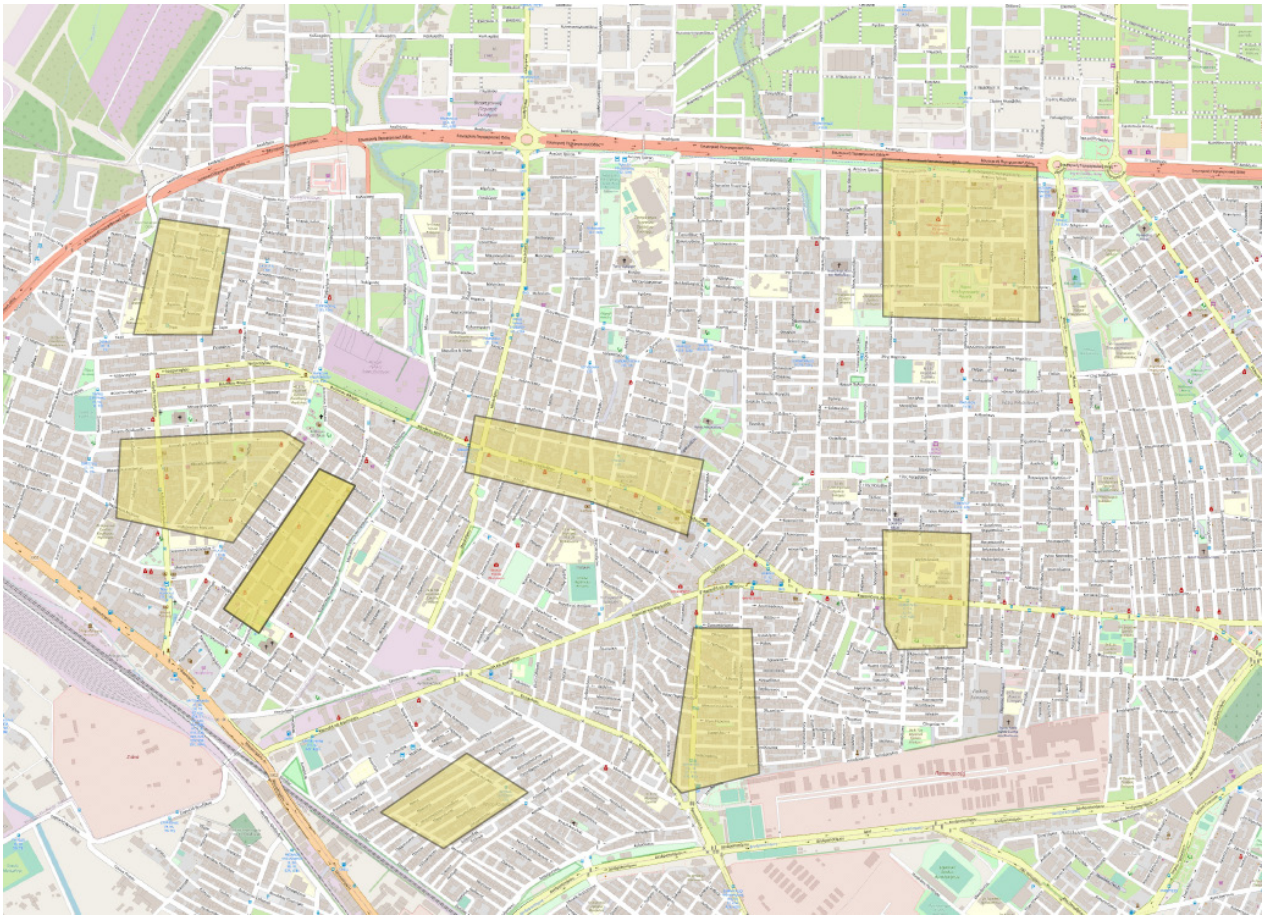
5. Απογραφή των χαρακτηριστικών της στάθμευσης

Αναγνωρίζοντας ότι η προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας διέρχεται –μεταξύ των υπολοίπων– από τη βελτιστοποίηση του συστήματος της στάθμευσης και λαμβάνοντας υπόψη ότι η αποτύπωση των χαρακτηριστικών αυτής συνιστά ένα σύνθετο και πολυπαραμετρικό πρόβλημα, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου θα εκπονηθούν διάφοροι τύποι ερευνών και θα συλλεχθεί ένα μεγάλο εύρος στοιχείων. Τα στοιχεία αυτά θα οργανωθούν τόσο σε περιβάλλον λογιστικών φύλλων όσο και σε Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών και αναμένεται να οδηγήσουν στην εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων για την υφιστάμενη κατάσταση, καθώς και στη διαμόρφωση μιας νέας πολιτικής στάθμευσης στην περιοχή μελέτης.

Αναλυτικότερα, έχοντας ως στόχο την εξέταση της λειτουργίας του συστήματος της στάθμευσης στις υποπεριοχές του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου που χαρακτηρίζονται είτε από αυξημένη ένταση χρήσεων γης και υψηλή προσέλκυση/δημιουργία μετακινήσεων (π.χ. διοικητικό και οικονομικό κέντρο του Δήμου), είτε άλλα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά (π.χ. αμιγής κατοικία) οι έρευνες που θα πραγματοποιηθούν συνίστανται στην:

- Απογραφή της προσφοράς στάθμευσης στις οδούς των κεντρικών περιοχών των δύο Δημοτικών Ενοτήτων και σε τμήματα/ γειτονίες στο σύνολο της περιοχής μελέτης.
- Απογραφή της συσσώρευσης (ζήτησης) στάθμευσης στις οδούς των κεντρικών περιοχών των δύο Δημοτικών Ενοτήτων και σε τμήματα/ γειτονίες στο σύνολο της περιοχής μελέτης.
- Απογραφή της νυκτερινής συσσώρευσης στις οδούς των κεντρικών περιοχών των δύο Δημοτικών Ενοτήτων και σε τμήματα/ γειτονίες στο σύνολο της περιοχής μελέτης.
- Απογραφή της εναλλαγής στάθμευσης σε έξι (6) χαρακτηριστικές διαδρομές στην περιοχή μελέτης.

Όσον αφορά τους δύο πρώτους τύπους ερευνών, ήτοι της απογραφής της προσφοράς και της ζήτησης στάθμευσης θα πραγματοποιηθούν σε επιλεγμένες περιοχές του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου όπως παρουσιάζονται στο Σχήμα 5.1. Οι εν λόγω περιοχές επιλέχθηκαν με στόχο να καλύψουν περιοχές/γειτονίες με διαφορετικά χαρακτηριστικά και ανάγκες στάθμευσης.



Σχήμα 5.1: Περιοχή στην οποία θα πραγματοποιηθούν οι απογραφές της προσφοράς και της συσσώρευσης στάθμευσης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου

Συγκεκριμένα, αφού αρχικά προετοιμαστεί το αντίστοιχο έντυπο (βλ. Σχήμα 5.2) και δημιουργηθούν οι αναλυτικοί χάρτες με την κωδικοποίηση των πλευρών οικοδομικού τετραγώνου, θα γίνει κατάλληλη εκπαίδευση των ειδικών απογραφών. Εν συνεχεία, κατά τη διάρκεια της πρωινής περιόδου αιχμής μιας τυπικής καθημερινής ημέρας, οι ειδικοί απογραφείς θα αποτυπώσουν ανά πλευρά οικοδομικού τετραγώνου τόσο την προσφορά στάθμευσης στην οδό (ήτοι τις νόμιμες σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας-ΚΟΚ θέσεις) όσο και τη συσσώρευση στάθμευσης (αριθμός σταθμευμένων οχημάτων με διάκριση σε νόμιμα και παράνομα σταθμευμένα). Οι βασικές κατηγορίες/αιτίες απαγόρευσης στάθμευσης βάσει του ΚΟΚ παρουσιάζονται στον Πίνακα 5.1 που ακολουθεί.

Τα συλλεχθέντα στοιχεία θα οργανωθούν σε λογιστικά φύλλα καθώς και σε ένα γραμμικό feature class σε περιβάλλον Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, και θα οδηγήσουν στον υπολογισμό μεγεθών κομβικής σημασίας για το σύστημα της στάθμευσης, όπως είναι για παράδειγμα ο λόγος της συσσώρευσης προς την προσφορά στάθμευσης, το ποσοστό των παράνομα κατά τον ΚΟΚ σταθμευμένων οχημάτων στην περιοχή (π.χ. σε διπλή σειρά, σε διάβαση, επί του πεζοδρομίου κ.ά.) κλπ.

Απογραφείας

Σελίδα

[illegible]

Κατηγορίες Απαγόρευσης

1. Κίτρινη γραμμή - Πινακίδα απαγόρευσης
2. Φωτεινός σηματοδότης (20 μέτρα)
3. Πινακίδα STOP (12 μέτρα)
4. Στάση λεωφορείου (12 μέτρα πριν και μετά)
5. Διάβαση πεζών
6. Χώρος στάθμευσης
7. Πεζοδρόμιο
8. Διπλά σειρά
9. Γωνία σε διασταύρωση (5 μέτρα)
10. Γεωμετρία (μικρό πλάτος οδού)
11. Ράμπες

Κατηγορίες Ειδικής Στάθμευσης

1. Ταξί
2. Ανάπηροι
3. Δημόσια υπηρεσία
4. Φορτοεκφόρτωση
5. Τράπεζα
6. Αστυνομία
7. Φαρμακεία
8. Άλλο

Σχήμα 5.2: Έντυπο που θα χρησιμοποιηθεί για τις απογραφές της προσφοράς και της συσσώρευσης της στάθμευσης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Πίνακας 5.1: Βασικές αιτίες απαγόρευσης στάθμευσης βάσει του ΚΟΚ

A/A	Αιτία απαγόρευσης
1	Ύπαρξη σήμανσης P-39, P-40
2	Είσοδος/Εξοδος σε χώρο στάθμευσης εκτός οδού
3	Σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων
4	Σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές
5	Σε απόσταση μικρότερη από δεκαπέντε (15) μέτρα προ και μετά τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις.
6	Στις νησίδες ασφαλείας και στις διαχωριστικές νησίδες
7	Σε απόσταση μικρότερη από είκοσι (20) μέτρα από φωτεινούς σηματοδότες και δώδεκα (12) μέτρα από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP), ως και σε θέση στην οποία το όχημα κρύβει από τους χρήστες της οδού τη θέα των πινακίδων σήμανσης και σηματοδοτών

A/A	Αιτία απαγόρευσης
8	Σε απόσταση πέντε (5) μέτρων από την τομή οικοδομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών
9	Σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και το εναπομένον πλάτος της λωρίδας μεταξύ οχήματος και απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από τρία (3) μέτρα
10	Σε πεζοδρόμια, πλατείες, ειδικά ερείσματα που προορίζονται για πεζούς και ποδηλατοδρόμους
11	Σε πλευρές οικοδομικού τετραγώνου όπου το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων
12	Σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης Ατόμων με Αναπηρία

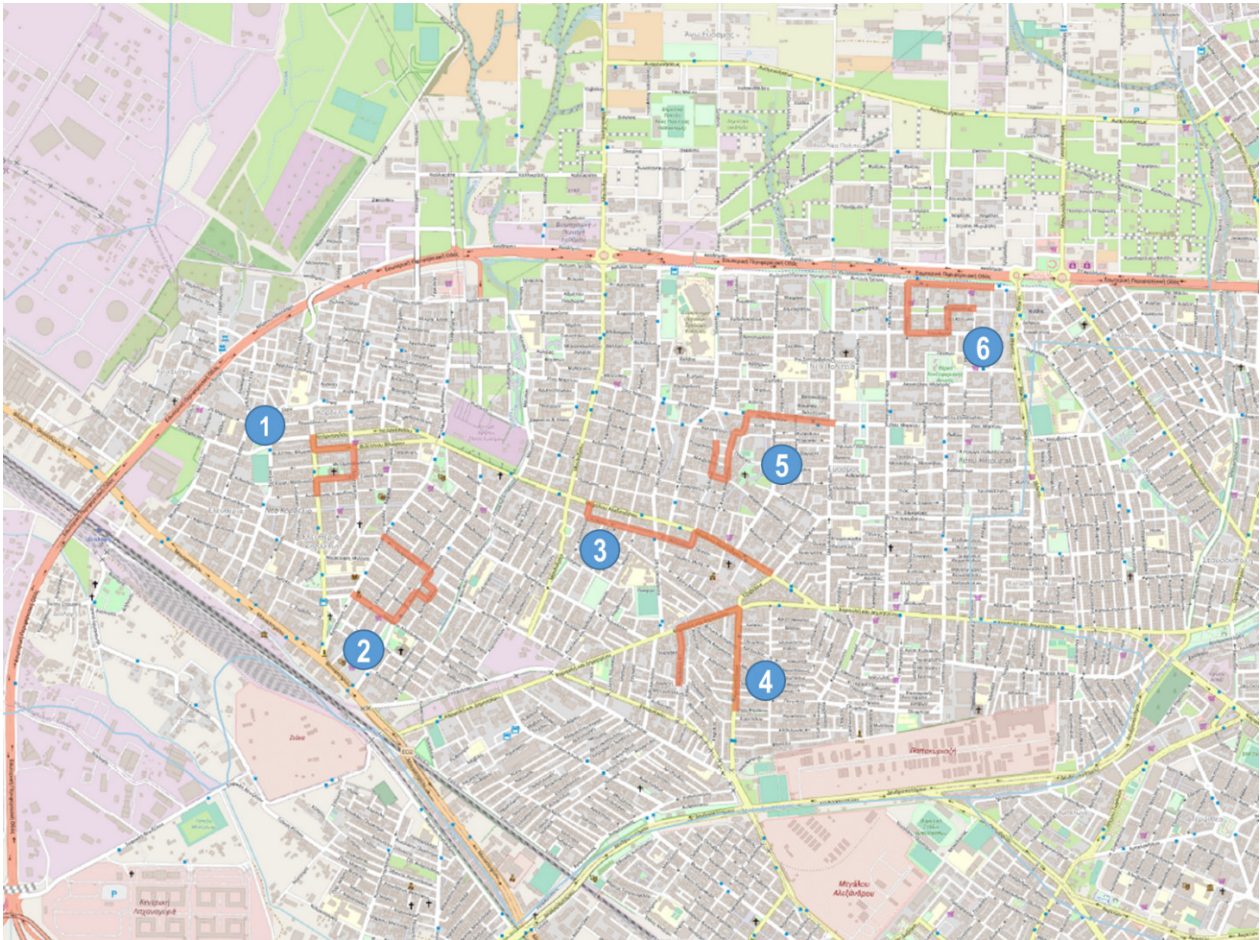
Αναφορικά με τον τρίτο τύπο έρευνας, η νυκτερινή συσσώρευση στάθμευσης θα πραγματοποιηθεί στα ίδια τμήματα/ υποπεριοχές όπου θα λάβουν χώρα και οι δύο προηγούμενοι τύποι ερευνών με σκοπό την εκτίμηση των αναγκών στάθμευσης των μόνιμων κατοίκων στην περιοχή. Συγκεκριμένα, ειδικοί απογραφείς, χρησιμοποιώντας τα ίδια έντυπα και τους ίδιους χάρτες με παραπάνω, θα καταγράψουν ανά πλευρά οικοδομικού τετραγώνου τον αριθμό των οχημάτων που είναι σταθμευμένα κατά τις βραδινές ώρες 00:00-02:00 μιας τυπικής καθημερινής. Τα εν λόγω στοιχεία θα επεξεργαστούν εντός λογιστικών φύλλων, ενώ θα προστεθούν και ως πληροφορία στο γραμμικό feature class της προσφοράς και συσσώρευσης στάθμευσης που αναφέρθηκε παραπάνω.

Συνεχίζοντας με τον τέταρτο τύπο έρευνας, η εναλλαγή στάθμευσης θα πραγματοποιηθεί σε έξι (6) διαδρομές με διαφορετικά χαρακτηριστικά και συγκεκριμένα θα λάβει χώρα στις οδούς:

- Διαδρομή 1: Ανδρέα Παπανδρέου - Φλώρου - Πολυτεχνείου - Γιαννούλη - Ανδ. Παπανδρέου (μήκος: 470μ.)
- Διαδρομή 2: Μεγ. Αλεξάνδρου - Κων. Καραμανλή - Καραϊσκάκη - Αριστοτέλους - Μακεδονίας - Κων. Καραμανλής - Σαμψούντος (μήκος: 680μ.)
- Διαδρομή 3: Μεγ. Αλεξάνδρου - Αχιλλέως - Μετ. Ταύρου- Κύπρου - Κασσάνδρου (μήκος: 820μ.)
- Διαδρομή 4: Αριστοτέλους - Καραολή και Δημητρίου – Ιερομάρτυρος Αντώνη Ιωσηφίδη (μήκος: 770μ.)
- Διαδρομή 5: Αχιλλέως - Χρυσ. Σμύρνης - Αγ. Αθανασίου -Κολοκοτρώνη - Αγ. Αθανασίου - 25ης Μαρτίου (μήκος: 740μ.)
- Διαδρομή 6: Αντ. Τρίτση - Κέδρων - Ελευθερίας - Λεύκης - Δημοκρατίας (μήκος: 790μ.)

Στον εν λόγω τύπο έρευνας, ο οποίος έχει ως σκοπό την εκτίμηση του αριθμού των διαφορετικών οχημάτων που εξυπηρετεί μια θέση στάθμευσης κατά τη διάρκεια μιας χρονικής περιόδου αναφοράς, ο απογραφέας καλείται για 16 συνεχόμενες ώρες (06:00-22:00) μιας τυπικής καθημερινής (πχ. Τρίτη, Πέμπτη) –οπότε και τα καταστήματα της περιοχής παραμένουν ανοιχτά και κατά το απόγευμα– να πραγματοποιεί ωριαίες απογραφές κατά μήκος μιας συγκεκριμένης διαδρομής (αφετηρία, τέρμα, και πάλι πίσω στην αφετηρία), καταγράφοντας τα τρία (3) τελευταία αριθμητικά ψηφία των πινακίδων κυκλοφορίας των σταθμευμένων παρά το κράσπεδο οχημάτων, ενώ ειδική εγγραφή στο έντυπο καταγραφής θα υπάρχει για τα διπλοσταθμευμένα οχήματα. Τα συλλεχθέντα στοιχεία θα επεξεργαστούν ομοίως με προηγουμένως σε λογιστικά φύλλα, ενώ το τελικό αποτέλεσμα της ανάλυσης (δείκτης εναλλαγής: μέσος αριθμός οχημάτων που εξυπηρετούνται από μία θέση ανά ώρα) θα εισαχθεί ως πληροφορία και στο γραμμικό feature class της εναλλαγής στάθμευσης. Οι ακριβείς διαδρομές απεικόνισης της εναλλαγής στάθμευσης που καθορίστηκαν λαμβάνοντας πάντα υπόψη το κριτήριο της χρονικής διάρκειας (ήτοι ο απογραφέας να

μπορεί να ολοκληρώσει μια διαδρομή σε λιγότερο από μια ώρα) απεικονίζονται στο Σχήμα 5.3, ενώ το αντίστοιχο έντυπο που θα χρησιμοποιηθεί παρουσιάζεται στο Σχήμα 5.4 που ακολουθεί.



Σχήμα 5.3: Διαδρομές όπου θα πραγματοποιηθεί η εναλλαγή στάθμευσης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου

Πέρα από τις παραπάνω έρευνες, για την καλύτερη απεικόνιση της υφιστάμενης οργάνωσης του συστήματος της στάθμευσης στο σύνολο της περιοχής μελέτης θα υλοποιηθεί απογραφή των ειδικών θέσεων στάθμευσης (πχ. των θέσεων φορτοεκφόρτωσης, ΑμεΑ, τουριστικών λεωφορείων, ταξί κλπ.), αξιοποιώντας τα στοιχεία της οικείας Τεχνικής Υπηρεσίας και πραγματοποιώντας επιτόπιες αυτοψίες. Τα στοιχεία αυτά θα οργανωθούν σε σχετικό σημειακό feature class σε περιβάλλον Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΕΥΡΑΣ ΟΔΟΣ ΑΠΟ ΕΩΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ		ΕΡΕΥΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (ΕΝΑΛΛΑΓΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ)																	
Α/Α ΘΕΣΗΣ		ΕΙΔΟΣ* ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	ΩΡΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ																
			06.00	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	22.00
1																			
2																			
3																			
4																			
5																			
6																			
7																			
8																			
9																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
20																			
21																			
22																			
23																			
24																			
25																			
26																			
27																			
28																			
29																			
30																			
31																			
32																			

* Ν = Νόμιμη, Π = Παράνομη, Ε = Ειδική, Μ = Με περιορισμό μηνών
 XXXX ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ 3 ΨΗΦΙΑ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
 ✓ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ
 - ΚΕΝΗ ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Σχήμα 5.4: Έντυπο που θα χρησιμοποιηθεί για την απογραφή της εναλλαγής στάθμευσης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου

Τέλος, μια επιτυχημένη πολιτική στάθμευσης δεν δύναται να μην λαμβάνει υπόψη και τη στάθμευση εκτός οδού, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου θα συλλεχθούν στοιχεία σχετικά με τους (δημόσιους και ιδιωτικούς) χώρους στάθμευσης δημοσίας χρήσης εκτός οδού (θέση, χωρητικότητα, τιμολογιακή πολιτική), τα οποία θα οργανωθούν σε ένα σημειακό feature class σε περιβάλλον Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών. Κύρια πηγή των στοιχείων αυτών αναμένεται να αποτελέσει το διαδίκτυο, η Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου και οι υπηρεσίες της οικείας Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας.

Τέλος, αναφορικά με τον χρονοπρογραμματισμό των περιγραφόμενων ενεργειών αυτές προβλέπεται να λάβουν χώρα κατά το χρονικό διάστημα 09/2022 – 10/2022, ενώ η ολοκλήρωση των αναλύσεων αναμένεται να υλοποιηθεί έως τα τέλη του 10/2022.

6. Καταγραφή του συστήματος των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Η ενθάρρυνση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM) βρίσκεται στον πυρήνα της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Στο πλαίσιο αυτό και με απώτερο στόχο τη συμπεριφορική αλλαγή των μετακινουμένων προς όφελος των MMM, στο ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου θα συγκεντρωθεί πληθώρα διαφορετικών στοιχείων για τις λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης. Τα στοιχεία αυτά αφορούν:

- την όδευση των δρομολογίων,
- τις υποδομές των τερματικών σταθμών,
- τα χαρακτηριστικά του στόλου,
- τον βαθμό πλήρωσης,
- τις συχνότητες εξυπηρέτησης,
- την αξιολόγηση της γεωγραφικής κάλυψης της ευρύτερης αστικής περιοχής από το δίκτυο MMM με τη χρήση ζώνης επιρροής στάσης,
- την χωροθέτηση των στάσεων και την κάλυψη του πληθυσμού από το σύστημα των MMM (χωρική διαθεσιμότητα),
- την προσβασιμότητα των οχημάτων και των στάσεων από άτομα ΑμεΑ και άτομα με μειωμένη κινητικότητα,
- τα χαρακτηριστικά των στάσεων (ύπαρξη ή μη στεγάστρων, ύπαρξη ή μη ITS) κλπ.,
- την επιβατική κίνηση.

Τα παραπάνω στοιχεία θα συγκεντρωθούν από τον συνδυασμό ποικίλων πηγών, με τις κυριότερες να αποτελούν οι πάροχοι μεταφορικού έργου στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, ήτοι ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) και ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) σε συνδυασμό με επιτόπιες αυτοψίες, ορθοφωτογραφίες, διαδικτυακές υπηρεσίες και εφαρμογές κλπ.

Έπειτα από την συλλογή και την ανάλυση των παραπάνω δεδομένων, ειδικότερα σε ό,τι αφορά την καταγραφή της επιβατικής κίνησης των MMM, θα εξεταστεί το ενδεχόμενο πραγματοποίησης μετρήσεων με παρατηρητές σε λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης. Οι συγκεκριμένες έρευνες γίνονται με παρατηρητές με τη χρήση κατάλληλων εντύπων (Σχήμα 6.1) και σαν σκοπό έχουν την καταγραφή της επιβατικής κίνησης από στάση σε στάση, σε περίπτωση που τα εν λόγω στοιχεία δεν είναι διαθέσιμα από άλλους φορείς, κατά τη διάρκεια της ώρας αιχμής.

Τα συλλεχθέντα στοιχεία θα οργανωθούν αρχικά σε λογιστικά φύλλα, ενώ στη συνέχεια θα εισαχθούν και σε περιβάλλον Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών δομώντας τα αντίστοιχα σημειακά και γραμμικά feature classes.

Τέλος, αναφορικά με τον χρονοπρογραμματισμό των περιγραφόμενων ενεργειών η συλλογή και αξιολόγηση των δεδομένων είναι σε εξέλιξη και θα ολοκληρωθεί έως το μήνα 10/2022, ενώ τυχόν μετρήσεις επιβατικής κίνησης θα λάβουν χώρα κατά το μήνα 09/2022, ενώ η ολοκλήρωση των αναλύσεων αναμένεται να υλοποιηθεί έως τα τέλη του 10/2022. Στην περίπτωση των μετρήσεων επιβατικής κίνησης τυχόν καθυστερήσεις λόγω της πανδημίας της COVID-19 (νόσηση προσωπικού, μειωμένη κινητικότητα πολιτών κ.λπ.) θα μεταφέρουν την εν λόγω ενέργεια κατά το μήνα 10/2022.

**ΕΝΤΥΠΟ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ –
ΧΡΟΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ & ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΣΤΙΣ ΣΤΑΣΕΙΣ**

Ημερομηνία: / /	Ημέρα: ΔΕ ΤΡ ΤΕ ΠΕ ΠΑ	Καιρός (*): Καλός 1 Βροχή 2
Κωδ. Ερευντή: / /	Συμπληρώνονται στο γραφείο ΠΡΙΝ τη διεξαγωγή της έρευνας	Χρονική Περίοδος Μέτρησης:
Ον/μο Ερευντή:	Αρθ. Γραμμής: /	
Θύρα Ερευντή: 1 2 3 4	Περιγραφή γραμμής:	
Ένδειξη ακυρωτικής συσκευής διαδρομής (*):	Αρθ. Δρομολογιακής Γραμμής: / / / /	
Αρχή:	Περιγρ. δρομ/κής γραμμής:	
Τέλος:	Κατεύθυνση: Μ (Μετάβαση) Ε (Επιστροφή)	
	Α/Α Δρομολογίου: / /	

Α/Α ΣΤΑΣΗΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΣΤΑΣΗΣ	ΕΠΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΑΠΟΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΩΡΑ ΑΦΙΕΞΗΣ ΣΤΗ ΣΤΑΣΗ (*)			ΩΡΑ ΑΝΑΧΟΡΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΣΤΑΣΗ (*)			ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΣΤΑΣΕΩΝ	ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΣΤΙΣ ΣΤΑΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΑ
				ώρα	λεπτά	δλπτ	ώρα	λεπτά	δλπτ			
0												
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												

(*) Συμπληρώνεται μόνο από τον επικεφαλής της ομάδας

Σχήμα 6.1: Ενδεικτικό έντυπο Καταγραφής Επιβατικής Κίνησης Αστικών Λεωφορείων

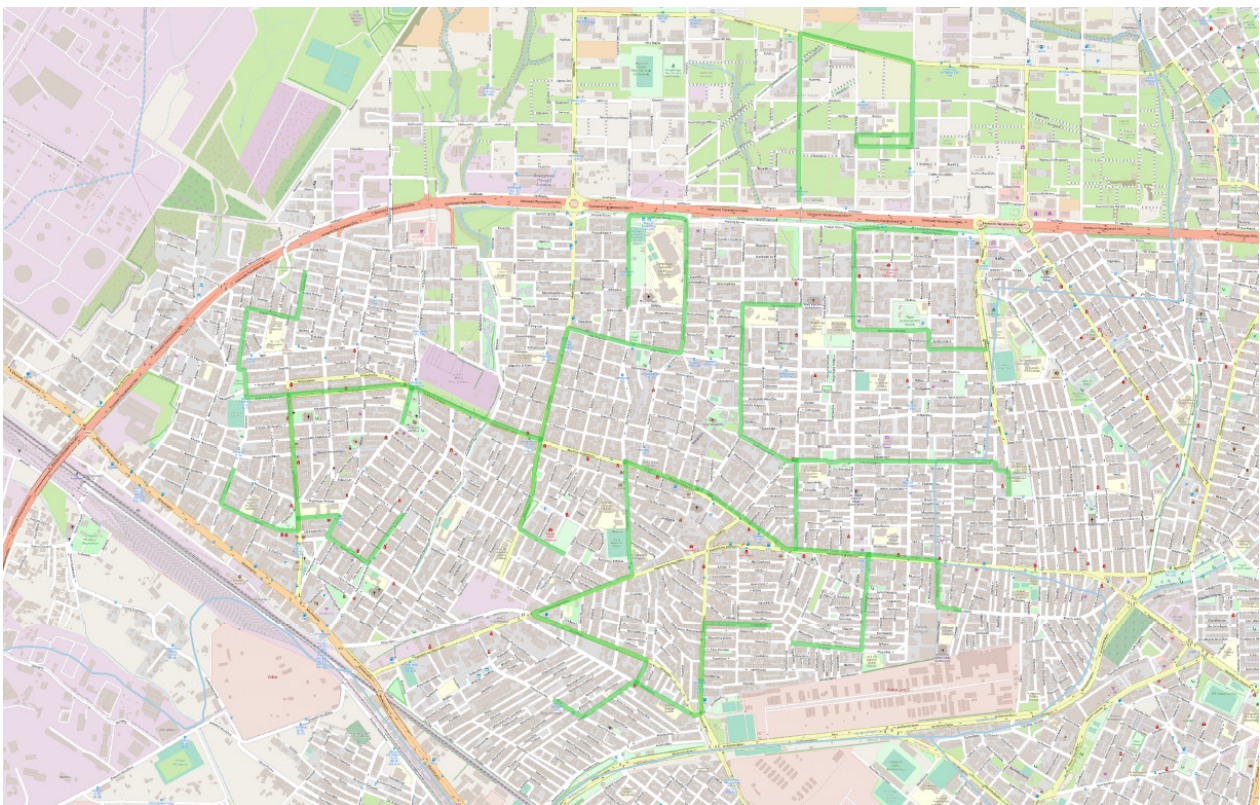
7. Καταγραφή δεδομένων για ήπιους τρόπους μετακίνησης

Δεδομένου ότι η προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης όπως το ποδήλατο και η μετακίνηση πεζή βρίσκεται στην κορυφή των αρχών της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου θα πραγματοποιηθεί εκτενής συλλογή στοιχείων για τα εν λόγω μέσα. Η ανάλυση των στοιχείων αυτών σε συνδυασμό και με τις απόψεις των μετακινουμένων που θα καταγραφούν από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου (βλ. κεφάλαιο 9) θα καταστήσει εφικτή τη διεξοδική αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης, θα συμβάλει στην ανάδειξη των προβλημάτων, και τέλος θα οδηγήσει στην πρόταση βελτιωτικών μέτρων και επεμβάσεων.

Πιο αναλυτικά, για την αξιολόγηση των υποδομών της μετακίνησης πεζή θα πραγματοποιηθεί μια σειρά από επιμέρους δράσεις, οι οποίες συνίστανται:

- στη συμπλήρωση καταλόγων ελέγχου βαδισιμότητας (walkability audit) στο σύνολο των τμημάτων πεζοδρόμων του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου,
- στην συμπλήρωση καταλόγων ελέγχου βαδισιμότητας σε τμήματα των πεζοδρομίων του διοικητικού και εμπορικού κέντρου των δύο δημοτικών ενοτήτων που συνδέουν σημαντικά σημεία ενδιαφέροντος (πλατείες, υπηρεσίες, εγκαταστάσεις εκπαίδευσης κλπ.)
- στην ωριαία μέτρηση του φόρτου των πεζών σε οκτώ (8) χαρακτηριστικά σημεία του Δήμου στο επίπεδο σημαντικών διασταυρώσεων ή κρίσιμων διατομών σε κεντρικές περιοχές των δύο Δ.Ε.

Οι διαδρομές που θα πραγματοποιηθούν οι συγκεκριμένοι έλεγχοι παρουσιάζονται στο παρακάτω Σχήμα 7.1.



Σχήμα 7.1: Διαδρομές αξιολόγησης επιπέδου εξυπηρέτησης πεζή μετακίνησης

Όσον αφορά τις δύο (2) πρώτες ενέργειες, η συμπλήρωση των καταλόγων ελέγχου βαδισιμότητας θα γίνει μέσω επιτόπιων καταγραφών, ενώ η μέτρηση του φόρτου πεζών στην τρίτη δράση θα πραγματοποιηθεί μέσω παρατηρητών.

Αναφορικά με τους κατάλογους ελέγχου βαδισιμότητας (walkability audit), είναι μία τεχνική μελέτης πεδίου που βασίζεται στην επιτόπια παρατήρηση, καταγραφή και βαθμολόγηση, δηλαδή 0: κακή κατάσταση, 1: μέτρια κατάσταση και 2: καλή κατάσταση, των παραγόντων που συνθέτουν την ποιότητα εξυπηρέτησης σε ένα τμήμα πεζόδρομου/ πεζοδρομίου. Περιλαμβάνει την αξιολόγηση παραγόντων για τις εξής θεματικές ενότητες: Περιβάλλον πεζόδρομου/ πεζοδρομίου. Οδός και μηχανοκίνητη κυκλοφορία, Υποδομή και χαρακτηριστικά πεζόδρομου/ πεζοδρομίου, Χαρακτηριστικά κίνησης πεζών. Σημειώνεται ότι οι κατάλογοι ελέγχου βαδισιμότητας που θα χρησιμοποιηθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου απεικονίζουν με τον πληρέστερο δυνατό τρόπο τις παραμέτρους που επηρεάζουν το περιβάλλον κίνησης των πεζών στα ελληνικά αστικά κέντρα και απεικονίζονται παρακάτω στα Σχήματα 7.2 και 7.3.

Αναφορικά με τις μετρήσεις πεζών αυτές αφορούν τον αριθμό των ατόμων που διέρχονται στη μονάδα του χρόνου από ένα σημείο του δικτύου και συνήθως γίνονται με καθολική δειγματοληψία, δηλαδή μετρώντας όλοι οι πεζοί που περνάνε από το σημείο εκείνο. Ακριβέστερα μετρώνται οι πεζοί που διασχίζουν μια νοητή γραμμή κάθετη προς τον άξονα του δρόμου ή του πεζοδρομίου. Ανάλογα δε με το πλάτος του δρόμου και το σκοπό της μέτρησης μετρώνται οι πεζοί που διασχίζουν τη νοητή γραμμή είτε στο ένα είτε και στα δύο πεζοδρόμια. Οι ενδείξεις καταγράφονται ανά 5λεπτο.

Τα σημεία μετρήσεων φόρτου πεζών θα προκύψουν εν συνεχεία του ελέγχου βαδισιμότητας σε συνδυασμό με τα δεδομένα της καταγραφής των χρήσεων γης και της έρευνας Π-Π έτσι ώστε να εντοπιστούν οι θέσεις με σημαντικές ροές πεζών. Σημειώνεται δε ότι οι εν λόγω μετρήσεις θα πραγματοποιηθούν για μία (1) ώρα κατά την πρωινή περίοδο.

1. Περιβάλλον πεζοδρομίου: Οδός και Μηχανοκίνητη κυκλοφορία				
Κατηγορία	Παράγοντες	Βαθμολογία		
		0	1	2
Παράγοντες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Στάση/ στάθμευση οχημάτων	συχνή (απαιτούνται ελιγμοί για διέλευση)	μέτρια (αισθητή παρουσία)	σπάνια
	Κατά μήκος διέλευση οχημάτων	σχετικά συχνή (επιπλέον άνεση και ασφάλεια)	μέτρια (επιπλέον άνεση και προκαλεί όχληση)	σπάνια
	Κάθετες διελούσεις οδών / οχημάτων (ασυνέχειες στο βάθισμα πεζών)	συνχές (διάστημα < 100 μ)	μέτριες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	σπάνιες (διάστημα ≥ 200 μ)
2. Υποδομή και χαρακτηριστικά πεζοδρομίου				
Κατηγορία	Παράγοντες	Βαθμολογία		
		0	1	2
Παράγοντες πεζοδρομίου	Μικτό πλάτος πεζοδρομίου	μικτό πλάτος ≤ 2 μ	4 μ > μικτό πλάτος > 2μ	μικτό πλάτος ≥ 4 μ
	Ελεύθερο ύψος οδού πεζών (αφαίρεση εμποδίων καθ' ύψος π.χ. τέντες, σκέπαστρα, πινακίδες)	ελεύθερο ύψος ≤ 1,8 μ	2,20 μ > ελεύθερο ύψος > 1,8 μ	ελεύθερο ύψος ≥ 2,20 μ
	Οδηγός οδούσης τυφλών	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από προδιαγραφές	ύπαρξη σύμφωνη με προδιαγραφές
	Δάπεδο πεζοδρομίου (αντιολισθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντίστροφη στις καιρικές συνθήκες, συχνή συντήρηση)	κακή κατάσταση	μέτρια με μικρές ασταχίες	καλή κατάσταση
	Ράμπες	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από προδιαγραφές	ύπαρξη σύμφωνη με προδιαγραφές
	Φυτεύσεις	μη ύπαρξη	ύπαρξη που μειώνει το ελεύθερο πλάτος πέραν του 1,5 μ	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)
	Άλλα εμποδιά (τραπέζοκαθίσματα, πινακίδες κτλ)	ύπαρξη που μειώνει το ελεύθερο πλάτος πέραν του 1,5 μ	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)	μη ύπαρξη
3. Χαρακτηριστικά κίνησης πεζών				
Κατηγορία	Παράγοντες	Βαθμολογία		
		0	1	2
Παράγοντες κίνησης πεζών	Φόρτος πεζών	έντονος	μέτριος	άνετη κίνηση
	Αίσθημα ασφάλειας (π.χ. επάρκεια φωτισμού, πολυσύχναστος δρόμος)	ανεπάρκεια / έργο πεζοδρόμιο	φωτισμός αλλά με συχνά σκοτεινά σημεία	επάρκεια φωτισμού / πολυσύχναστο πεζοδρόμιο
	Ελιγμοί για αποφυγή εμποδίων	συχνοί	μέτρια συχνότητα	σπάνιοι
	Ελιγμοί για αποφυγή κάθετων κινήσεων προς εισόδους	συχνοί	μέτριοι	σπάνιοι
	Δημιουργία ουράς σε στάσεις / διασταυρώσεις	συχνή	μέτρια	σπάνια
	Ενίσχυση πολυτροπικής μετακίνησης	ανυπαρξία εγκαταστάσεων	περιορισμένες εγκαταστάσεις (π.χ. στάσεις Δ.Σ.)	σημαντικές εγκαταστάσεις (π.χ. στάσεις Δ.Σ., παγκάκια, σχάρες ποδηλάτων)

Σχήμα 7.2: Απεικόνιση του καταλόγου ελέγχου βαδισιμότητας σε τμήματα πεζοδρομίων που θα χρησιμοποιηθεί στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου (Πηγή: Χριστοπούλου, Π. 2012. Ανάπτυξη μεθοδολογίας υπολογισμού επιπέδου εξυπηρέτησης πεζών στο πλαίσιο των πολυτροπικών μετακινήσεων, Διδακτορική Διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, Ελλάδα).

1. Περιβάλλον πεζοδρομίου. Οδός και Μηχανοκίνητη κυκλοφορία				
Κατηγορία	Παράγοντες	Βαθμολογία		
		0	1	2
Παράγοντες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Απόσταση από μηχανοκίνητη κυκλοφορία	περιορίζεται στο ρείθρο	≤ πλάτος ενός οχήματος	> πλάτος ενός οχήματος
	Ταχύτητα οχημάτων εξωτερικής λωρίδας	ταχύτητα > 60 χλμ/ώρα	60 χλμ/ώρα ≥ ταχύτητα > 30 χλμ/ώρα	ταχύτητα ≤ 30 χλμ/ώρα
	Διαχωρισμός από μηχανοκίνητη κυκλοφορία	κανένας	γραμμικός με δυνατότητα διάσχισης (π.χ. δέντρα, κολωνάκια)	γραμμικός χωρίς δυνατότητα διάσχισης (π.χ. κάγκελα)
	Κυκλοφοριακός θόρυβος	δυνατός	ανεκτός	ανεπιθύμητος
	Φόρτος μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	συμφόρηση	συνεχής ροή	άνετη αλλαγή λωρίδας
	Κάθιστες διελεύσεις οδών / οχημάτων (ασυνέχειες στο βόδισμα πεζών)	συχνές (διάστημα < 100 μ)	μέτρες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	σπάνιες (διάστημα ≥ 200 μ)
2. Υποδομή και χαρακτηριστικά πεζοδρομίου				
Κατηγορία	Παράγοντες	Βαθμολογία		
		0	1	2
Παράγοντες πεζοδρομίου	Μικτό πλάτος πεζοδρομίου	μικτό πλάτος ≤ 1,5 μ	2,05 μ > μικτό πλάτος > 1,5 μ	μικτό πλάτος ≥ 2,05 μ
	Ελεύθερο ύψος οδού πεζών (αφαίρεση εμποδίων καθ' ύψος π.χ. τέντες, σκέπαστρα, πινακίδες)	ελεύθερο ύψος ≤ 1,8 μ	2,20 μ > ελεύθερο ύψος > 1,8 μ	ελεύθερο ύψος ≥ 2,20 μ
	Οδηγός οδού πεζών	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από προδιαγραφές	ύπαρξη σύμφωνα με προδιαγραφές
	Δάπεδο πεζοδρομίου (αντολίσθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή στις καιρικές συνθήκες, συχνή συντήρηση)	κακή κατάσταση	μέτρια με μικρές αποκλίσεις	καλή κατάσταση
	Ράμπες	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από προδιαγραφές	ύπαρξη σύμφωνα με προδιαγραφές
	Φυτεύσεις (εντός πεζοδρομίου)	μη ύπαρξη	ύπαρξη που μειώνει το ελεύθερο πλάτος πέραν του 1,5 μ	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)
3. Χαρακτηριστικά κίνησης πεζών				
Κατηγορία	Παράγοντες	Βαθμολογία		
		0	1	2
Παράγοντες κίνησης πεζών	Φόρτος πεζών	έντονος	μέτριος	άσχητη κίνηση
	Αίσθημα ασφάλειας (π.χ. απόρριψη φωτισμού, πολυσύχναστος δρόμος)	ανεπαρκές / έφημο πεζοδρόμιο	φωτισμός αλλά με συχνά σκοτεινά σημεία	επαρκές φωτισμού / πολυσύχναστο πεζοδρόμιο
	Ελλείψεις για αποφυγή εμποδίων	συχνοί	μέτρια συχνότητα	σπάνιοι
	Ελλείψεις για αποφυγή κάθετων κινήσεων προς οδόους	συχνοί	μέτριοι	σπάνιοι
	Δημιουργία ουράς σε στάσεις / διασταυρώσεις	συχνή	μέτρια	σπάνια
	Ενίσχυση πολυτροπικής μετακίνησης	ανυπαρξία εγκαταστάσεων	περιορισμένες εγκαταστάσεις (π.χ. στάσεις Δ.Σ.)	σημαντικές εγκαταστάσεις (π.χ. στάσεις Δ.Σ., παγκάκια, σκάλες ποδηλάτων)

Σχήμα 7.3: Απεικόνιση του καταλόγου ελέγχου βαδισιμότητας σε τμήματα πεζοδρόμων που θα χρησιμοποιηθεί στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου (Πηγή: Χριστοπούλου, Π. 2012. Ανάπτυξη μεθοδολογίας υπολογισμού επιπέδου εξυπηρέτησης πεζών στο πλαίσιο των πολυτροπικών μετακινήσεων, Διδακτορική Διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, Ελλάδα).

Αναφορικά με την αξιολόγηση των υποδομών ποδηλάτου, το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων θα αποτιμηθεί με:

- τη συμπλήρωση του εκτενούς καταλόγου ελέγχου ποδηλατισιμότητας (bikeability audit) μέσω επιτόπιων καταγραφών.

Το σύνολο των συλλεχθέντων δεδομένων θα οργανωθεί τόσο σε λογιστικά φύλλα, όσο και σημειακά, γραμμικά και πολυγωνικά feature classes σε περιβάλλον Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών.

Τέλος, αναφορικά με τον χρονοπρογραμματισμό των περιγραφόμενων ενεργειών οι έλεγχοι βαδισιμότητας προβλέπεται να λάβουν χώρα κατά το χρονικό διάστημα 09/2022 – 10/2022, ενώ η ολοκλήρωση των αναλύσεων αυτών αναμένεται να υλοποιηθεί έως τα τέλη του 10/2022, ενώ οι μετρήσεις φόρτου πεζών προβλέπεται να λάβουν χώρα κατά τον μήνα 10/2022.

8. Καταγραφή οδικών τροχαίων ατυχημάτων και προσδιορισμός μελανών σημείων

Λαμβάνοντας υπόψη τον ρόλο που διαδραματίζει η οδική ασφάλεια στην προώθηση των βιώσιμων προτύπων κινητικότητας, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου θα πραγματοποιηθεί διεξοδική ανάλυση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων και προσδιορισμός των επικίνδυνων σημείων του οδικού δικτύου (μελανών κόμβων και μελανών οδικών τμημάτων).

Αναλυτικότερα, πρώτο βήμα για την αποτίμηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην περιοχή μελέτης είναι η συλλογή από την αρμόδια Διεύθυνση Τροχαίας Θεσσαλονίκης των στοιχείων των ΔΟΤΑ για τα οδικά τροχαία ατυχήματα που έχουν συμβεί στην περιοχή αρμοδιότητας του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου κατά την τελευταία τριετία (δηλ. κατά τα έτη 2019, 2020, 2021). Τα στοιχεία αυτά αφορούν τα ατυχήματα με σωματικές βλάβες και περιλαμβάνουν μια σειρά από πολύτιμες πληροφορίες για την εξαγωγή ουσιαστών συμπερασμάτων όπως για παράδειγμα:

- η ακριβής θέση του κάθε ατυχήματος,
- η ακριβής ώρα και η ημέρα κατά την οποία συνέβη κάθε ατύχημα,
- το είδος κάθε ατυχήματος,
- το αίτιο κάθε ατυχήματος,
- ο τύπος και ο αριθμός των εμπλεκόμενων οχημάτων/χρηστών της οδού (πχ. ΙΧ όχημα, ποδήλατο κλπ.) κάθε ατυχήματος,
- το φύλο και η ηλικία των εμπλεκόμενων χρηστών σε κάθε ατύχημα,
- η ύπαρξη ή μη παθόντων σε κάθε ατύχημα,
- ο αριθμός των παθόντων σε κάθε ατύχημα και η σοβαρότητα των επιπτώσεων (πχ. x νεκροί, y σοβαρά τραυματίες, z ελαφρά τραυματίες),
- το φύλο και η ηλικία των παθόντων κλπ.

Στη συνέχεια, δεύτερο βήμα αποτελεί η διενέργεια στατιστικής ανάλυσης, η ομογενοποίηση του τρόπου καταγραφής των στοιχείων (πχ. εξάλειψη ασυνεπειών στον τρόπο αναφοράς των οδών, των τύπων των οχημάτων κλπ.) και η κωδικοποίησή τους με τρόπο που διευκολύνει την εισαγωγή τους σε περιβάλλον Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών.

Ακολούθως, στο τρίτο βήμα θα ακολουθηθούν δύο παράλληλες ροές εργασίας οι οποίες θα οδηγήσουν: α) στην ανάλυση με όρους περιγραφικής στατιστικής των χαρακτηριστικών και των διαχρονικών τάσεων των οδικών τροχαίων ατυχημάτων που συνέβησαν στην περιοχή μελέτης, και β) στην ανάλυση της χωρικής υπόστασης των ατυχημάτων αυτών. Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά με την πρώτη, ο υπολογισμός συνθετικών μεγεθών και δεικτών (πχ. ετήσιος αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων), η εκτίμηση της ποσοστιαίας κατανομής των ατυχημάτων (πχ. ανά τύπο, αιτία, ημέρα), η αποτύπωση των διαχρονικών τάσεων κλπ. θα λάβει χώρα σε περιβάλλον λογιστικών φύλλων, με τελικό εξαγόμενο πίνακες και γραφήματα.

Όσον αφορά τη δεύτερη, τα συλλεχθέντα στοιχεία για κάθε ατύχημα θα εισαχθούν σε περιβάλλον Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών και θα οργανωθούν στο αντίστοιχο σημειακό feature class, δίνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη δυνατότητα για την εκπόνηση εξειδικευμένων χωρικών αναλύσεων (πχ. εντοπισμός ατυχημάτων περίξ σχολικών συγκροτημάτων) και την παραγωγή μιας σειράς θεματικών χαρτών. Αναφορικά με τους θεματικούς χάρτες ενδεικτικά αναφέρονται:

- Οδικά τροχαία ανά έτος,
- Οδικά τροχαία ατυχήματα πέριξ σχολικών συγκροτημάτων,
- Χωρική κατανομή οδικών τροχαίων ατυχημάτων και πλήθος εμπλεκόμενων οχημάτων,
- Χωρική κατανομή οδικών τροχαίων ατυχημάτων και πλήθος παθόντων,
- Χωρική κατανομή οδικών τροχαίων ατυχημάτων ανά ημέρα,
- Χωρική κατανομή οδικών τροχαίων ατυχημάτων και κατηγοριοποίηση ανά είδος,
- Μελανά σημεία,
- Χωρική κατανομή οδικών τροχαίων ατυχημάτων και διάκριση ημέρας,
- Χωρική κατανομή οδικών τροχαίων ατυχημάτων και διάκριση σοβαρότητας.

Αξιοποιώντας και πάλι τα Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών, στο τέταρτο βήμα θα πραγματοποιηθεί προσδιορισμός και απεικόνιση σε σχετικούς χάρτες των μελανών κόμβων και των μελανών οδικών τμημάτων του δικτύου του Δήμου Κορδελίου – Ευόσμου. Προς αυτό τον σκοπό, θα ακολουθηθούν δύο διακριτές μεθοδολογικές προσεγγίσεις, με την πρώτη να προσδιορίζει τα μελανά σημεία βάσει του πλήθους των οδικών τροχαίων ατυχημάτων, και τη δεύτερη να εστιάζει μόνο στα ατυχήματα με σωματικές βλάβες και να σταθμίζει τη σοβαρότητα τους (θανατηφόρο, σοβαρό, ελαφρύ) με τη χρήση συγκεκριμένων συντελεστών βαρύτητας. Σημειώνεται δε ότι εν προκειμένω για τα μελανά οδικά τμήματα αμφότερες οι μεθοδολογικές προσεγγίσεις σταθμίζουν την επικινδυνότητα κάθε τμήματος με το μήκος του.

Τέλος, για την ανάλυση του επιπέδου οδικής ασφάλειας πέριξ σχολικών συγκροτημάτων (σχολικοί δακτύλιοι) και την πρόταση βελτιωτικών μέτρων και παρεμβάσεων με στόχο την ασφαλέστερη μετακίνηση των μαθητών θα εξεταστούν επιπλέον όλα όσα ορίζονται στις προδιαγραφές που περιγράφονται στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο (ΦΕΚ 2302/Β/16-09-2013).

Αναφορικά δε με τον χρονοπρογραμματισμό των περιγραφόμενων ενεργειών, η συλλογή των δεδομένων έχει ολοκληρωθεί, ενώ οι αναλύσεις αναμένεται να ολοκληρωθούν έως τα τέλη του 10/2022.

9. Εκπόνηση ερευνών ερωτηματολογίου αποκαλυπτόμενης και δηλωμένης προτίμησης

Δεδομένου ότι ο σχεδιασμός για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα είναι εξ' ορισμού συμμετοχικός, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου θα πραγματοποιηθούν δύο έρευνες ερωτηματολογίου αποκαλυπτόμενης και δηλωμένης προτίμησης.

Οι εν λόγω έρευνες ερωτηματολογίου θα υλοποιηθούν ηλεκτρονικά, αρχικά σε πιλοτικό στάδιο προκειμένου να εντοπιστούν τυχόν αδυναμίες και κενά, και εν συνεχεία θα δημοσιευτούν στην επίσημη ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ προκειμένου να συμπληρωθούν από τους πολίτες ηλεκτρονικά (Computer-Assisted Self Interviewing-CASI). Ο λόγος που προτιμήθηκε η ηλεκτρονική έναντι της έντυπης μορφής, ήταν η δυνατότητα διάχυσης του ερωτηματολογίου σε μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού και σε μικρότερο χρόνο καθώς και η βελτιστοποίηση της διαδικασίας επεξεργασίας των αποτελεσμάτων.

Η πρώτη έρευνα ερωτηματολογίου σχετίζεται με την αξιολόγηση των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (MMM, πεζή, ποδήλατο, μικροκινητικότητα) και παραμέτρων που σχετίζονται με την ασφάλεια, την προσβασιμότητα, την πληροφόρηση, την ποιότητα του δημόσιου χώρου, κλπ. Η συγκεκριμένη έρευνα έχει ως στόχο την καταγραφή των απόψεων των πολιτών για το σύστημα κινητικότητας του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου και ως ελάχιστο απαιτούμενο πληθυσμιακό δείγμα ορίζονται τα 300 ερωτηματολόγια. Η εν λόγω έρευνα θα ενταχθεί στο πρώτο ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο που θα πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της 1^{ης} Διαβούλευσης καθώς και τα ερωτηματολόγια Προέλευσης – Προορισμού είναι ήδη αρκετά χρονοβόρα και φορτωμένα με πλήθος ερωτήσεων.

Η δεύτερη έρευνα ερωτηματολογίου σχετίζεται με την πρόθεση αλλαγής τρόπου μετακίνησης ή διενέργειας επεμβάσεων στο οδικό δίκτυο και τον δημόσιο χώρο με έρευνα δηλωμένων προτιμήσεων. Θα διατυπωθούν εναλλακτικά σενάρια, με τη μορφή παιγνίων, με διαφορετικές συνθήκες κόστους και χρόνου διαδρομής για μία τυπική μετακίνηση που πραγματοποιούν οι ερωτώμενοι. Βάσει των δοθέντων απαντήσεων, θα εκτιμηθούν οι κρίσιμοι παράγοντες κόστους και χρόνου που καθορίζουν κατά μέσο όρο την πιθανή μεταστροφή των ερωτώμενων. Η εν λόγω έρευνα θα λάβει χώρα κατά τη Φάση Β' του ΣΒΑΚ προκειμένου να συσχετιστούν οι ερωτήσεις με την διαμόρφωση και την ανάπτυξη των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας. Για τη συγκεκριμένη έρευνα το ελάχιστο απαιτούμενο πληθυσμιακό δείγμα ορίζεται στα 300 ερωτηματολόγια.

Σημειώνεται δε ότι σημαντικό στοιχείο για την επιτυχή διεξαγωγή των εν λόγω ερευνών αποτελεί η διάχυση αυτών μέσω ποικίλων διαύλων επικοινωνίας (έντυπος & ηλεκτρονικός τύπος, κοινωνικά δίκτυα κ.λπ.) στο ευρύ κοινό.

Τέλος, αναφορικά με τον χρονοπρογραμματισμό των περιγραφόμενων ενεργειών, η έρευνα ερωτηματολογίου αποκαλυπτόμενης προτίμησης προβλέπεται να λάβει χώρα κατά το χρονικό διάστημα 07/2022 – 09/2022, ενώ η ολοκλήρωση των αναλύσεων αναμένεται να υλοποιηθεί έως τα τέλη του 10/2022, ενώ η έρευνα ερωτηματολογίου δηλωμένης προτίμησης θα λάβει χώρα κατά τον 2^ο μήνα εκπόνησης της Φάσης Β' του ΣΒΑΚ.

10. Ανάπτυξη και προσαρμογή κυκλοφοριακού μοντέλου

Η ανάπτυξη ενός κυκλοφοριακού μοντέλου αποτελεί σημαντική συνιστώσα της μεθοδολογίας υλοποίησης των ΣΒΑΚ. Η ανάπτυξη και η προσαρμογή του κυκλοφοριακού μοντέλου έχει ως στόχο την προσομοίωση της υφιστάμενης κατάστασης, την αξιολόγησή της, καθώς και την προσομοίωση και αξιολόγηση των προτεινόμενων εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας. Έτσι, η χρήση του κυκλοφοριακού μοντέλου θα δώσει τη δυνατότητα ποσοτικοποιημένης αξιολόγησης των παρεμβάσεων που θα προταθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.

Για την ανάπτυξη του κυκλοφοριακού μοντέλου στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου θα χρησιμοποιηθεί το ευρέως διαδεδομένο λογισμικό μακροσκοπικής προσομοίωσης VISUM. Για την ανάπτυξη, προσαρμογή και βαθμονόμηση του μοντέλου απαιτούνται μια σειρά από στάδια και διαδικασίες, οι οποίες παρουσιάζονται επιγραμματικά στη συνέχεια.

10.1. Μεθοδολογία ανάπτυξης προσφοράς

Η έννοια της «προσφοράς» στο Συγκοινωνιακό Σχεδιασμό, αναφέρεται στην ικανότητα που παρέχουν οι μεταφορικές υποδομές στα πλαίσια ενός γεωγραφικά καθορισμένου συστήματος μεταφορών και όσον αφορά μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Πιο συγκεκριμένα, η προσφορά εκφράζεται από την ικανότητα των μεταφορικών υποδομών και την ποιότητα των μεταφορικών υπηρεσιών και δικτύων. Στο πλαίσιο της ανάπτυξης κυκλοφοριακών μοντέλων, ο όρος «προσφορά» αναφέρεται στο σύνολο των οντοτήτων που αφορούν τη δόμηση των μαθηματικών υποδειγμάτων, πλην αυτών που αφορούν τον υπολογισμό δεδομένων ζήτησης. Για την δόμηση των επιμέρους στοιχείων όσον αφορά την προσφορά του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, ενδεικτικά θα πραγματοποιηθούν οι παρακάτω διεργασίες:

- Ανάπτυξη ζωνικού συστήματος.
- Ανάπτυξη συγκοινωνιακού δικτύου.
- Ιεράρχηση οδικού δικτύου.
- Κυκλοφοριακή οργάνωση οδικού δικτύου.
- Ανάπτυξη Δικτύου Δημοσίων Συγκοινωνιών.

10.2. Μεθοδολογία ανάπτυξης ζήτησης

Για την αναπαράσταση της σημερινής, αλλά και της μελλοντικής κυκλοφοριακής κατάστασης απαιτείται πέραν της αναπαράστασης της προσφοράς (οδική υποδομή και χαρακτηριστικά της) και ο υπολογισμός της ζήτησης για μετακινήσεις στην περιοχή μελέτης.

Για την πρόβλεψη της μελλοντικής ζήτησης για κάθε είδους μετακινήσεις στην περιοχή μελέτης χρησιμοποιείται υπόδειγμα των τεσσάρων σταδίων. Τα 4 στάδια του υποδείγματος πρόβλεψης είναι τα ακόλουθα:

1. Γένεση των μετακινήσεων (Trip Generation), με αντικειμενικό σκοπό την εξακρίβωση του συνολικού αριθμού επιθυμιών μετακινήσεων προς και από κάθε μικρότερο τμήμα (κυκλοφοριακή ζώνη) στα οποία χωρίζεται η περιοχή μελέτης.
2. Κατανομή των μετακινήσεων (Trip Distribution), όπου γίνεται η εκτίμηση της προέλευσης και του προορισμού των μετακινήσεων, δηλαδή η κατανομή τους στο χώρο, μεταξύ των κυκλοφοριακών ζωνών της περιοχής μελέτης.

3. Καταμερισμός μετακινήσεων κατά μέσο (modal split), δηλαδή ο διαχωρισμός των μετακινήσεων κατά το είδος του μεταφορικού μέσου που θα χρησιμοποιηθεί.
4. Καταμερισμός στο δίκτυο (traffic ή trip assignment), όπου εκτιμώνται οι διαδρομές που θα ακολουθηθούν, και υπολογίζονται οι φόρτοι στα επιμέρους τμήματα του δικτύου του μεταφορικού μέσου που εξετάζεται (και για το οποίο μεταφορικό δίκτυο έχουν υπολογιστεί οι προβλεπόμενες μετακινήσεις από το προηγούμενο στάδιο).

Η διαδικασία που θα ακολουθηθεί για τον υπολογισμό της ζήτησης περιγράφεται στη συνέχεια. Το κυκλοφοριακό υπόδειγμα των 4 σταδίων, θα βαθμονομηθεί για τρεις σκοπούς μετακίνησης: την μετακίνηση από το σπίτι για την εργασία (Home Based Work – HBW), την μετακίνηση από το σπίτι για άλλο σκοπό πλην εργασία (Home Based Other – HBO) και μετακίνηση εκτός σπιτιού (Non Home Based – NHB).

Γένεση Μετακινήσεων

Κατά το στάδιο αυτό γίνεται η πρόβλεψη του αριθμού των μετακινήσεων που παράγονται και έλκονται από κάθε ζώνη, γίνεται πρόβλεψη δηλαδή των συνολικών ροών. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την παραγωγή και την έλξη των μετακινήσεων πηγάζουν από τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά των ζωνών, από τη θέση και τις χρήσεις γης και από την «προσιτότητα» κάθε κυκλοφοριακής ζώνης από το σύστημα των Δημόσιων Συγκοινωνιών.

Καταμερισμός των Μετακινήσεων στο Χώρο

Κατά το στάδιο της κατανομής στο χώρο γίνεται πρόβλεψη των ροών μεταξύ των ζωνών προέλευσης – προορισμού (Π – Π). Με τον τρόπο αυτό προκύπτουν μητρώα προέλευσης – προορισμού μεταξύ ζωνών της περιοχής μελέτης. Ο αριθμός των μετακινήσεων εξαρτάται από την παραγωγικότητα της ζώνης προέλευσης καθώς και από την ελκυστικότητα της ζώνης προορισμού, όπως αυτές εκφράζονται από το μέγεθος της ζώνης, τις χρήσεις γης και το κόστος μετακίνησης μεταξύ κάθε ζεύγους Προέλευσης - Προορισμού.

Καταμερισμός των Μετακινήσεων κατά Μέσο Μεταφοράς

Ο καταμερισμός των μετακινήσεων κατά μεταφορικό μέσο έχει σαν στόχο του την κατανομή των μετακινήσεων προσώπων στα διάφορα μεταφορικά μέσα ώστε να προκύψουν, με βάση το βαθμό πλήρωσης κάθε μέσου, οι μετακινήσεις οχημάτων μεταξύ ζωνών. Ο καταμερισμός των μετακινήσεων προσώπων ή αγαθών στα μεταφορικά μέσα γίνεται με βάση ορισμένους βασικούς παράγοντες επηρεασμού της συμπεριφοράς του μετακινούμενου. Στη μεγάλη τους πλειοψηφία οι παράγοντες αυτοί έχουν σχέση με το κόστος, τη χρονική διάρκεια, την άνεση ή την ασφάλεια μεταφοράς, κλπ.

Καταμερισμός των Μετακινήσεων στο Δίκτυο

Ο καταμερισμός των μετακινήσεων στο δίκτυο, αποτελεί το ουσιαστικότερο και σημαντικότερο βήμα στη διαδικασία ανάπτυξης ενός κυκλοφοριακού προτύπου προσομοίωσης της κυκλοφορίας. Στο στάδιο αυτό γίνεται μία κατανομή στο αντίστοιχο δίκτυο, του αριθμού των μετακινήσεων κατά ζεύγος Προέλευσης – Προορισμού όπως έχει προκύψει από προηγούμενο στάδιο.

Η όλη διαδικασία ολοκληρώνεται όταν θεωρείται ότι το κυκλοφοριακό υπόδειγμα αναπαριστά με ακρίβεια τις κυκλοφοριακές συνθήκες της περιοχής ανάλυσης και ως εκ τούτου μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αξιολόγηση παρεμβάσεων μεσοπρόθεσμου ή/και μακροπρόθεσμου χαρακτήρα.

Αναφορικά δε με τον χρονοπρογραμματισμό της ανάπτυξης του κυκλοφοριακού προτύπου αν δεν καταγραφούν καθυστερήσεις στις έρευνες πεδίου εξαιτίας εξωγενών παραγόντων (π.χ. πανδημία COVID-19) βάσει του ισχύοντος χρονοδιαγράμματος η προσομοίωση της υφιστάμενης κατάστασης αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί στις 15/11/2022 (λήξη Φάσης Α' του ΣΒΑΚ).

11. Στρατηγική Διαβούλευσης: Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ

11.1. Διαδικασία ανάπτυξης μιας στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού

11.1.1. Σκοπιμότητα στρατηγικής εμπλοκής των φορέων

Ο σχεδιασμός των μεταφορών επηρεάζει σημαντικό πλήθος ατόμων, τα οποία χαρακτηρίζονται από διαφορετικά οικονομικά και κοινωνικά συμφέροντα γεγονός που οδηγεί σε περίπλοκες σχέσεις μεταξύ των τοπικών αρχών, των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Η έκβαση των σχέσεων αυτών μπορεί να επηρεάσει το αποτέλεσμα του σχεδιασμού. Συνεπώς, η διαχείριση των παραπάνω ομάδων στην πορεία του σχεδίου αποτελεί σημαντικό χαρακτηριστικό για την αποτελεσματικότητα, την υιοθέτηση, την εφαρμοσιμότητα και την έκβαση του σχεδιασμού.

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

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

Ανταλλαγή πληροφοριών	Υποστήριξη της διαδικασίας
Εκπαίδευση	Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων

Ενώ ταυτόχρονα επιτυγχάνει :

Κοινωνική συνεργασία	Αυξημένη δικαιοδοσία στην δημοτική αρχή να
Πιο δημοκρατική λήψη αποφάσεων	εφαρμόσει τον σχεδιασμό

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

11.1.2. Πλαίσιο διαμόρφωσης της στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού

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

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

- προωθείται η αλληλεπίδραση μεταξύ των κέντρων λήψης αποφάσεων και των εμπλεκόμενων ομάδων, με στόχο τη λήψη απόφασης και τη χάραξη πολιτικής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της κοινωνίας μέσα από συναινετικές διαδικασίες,

- η αλληλεπίδραση αυτή γίνεται στη βάση ενός συγκεκριμένου μεθοδολογικού πλαισίου για την εφαρμογή των συμμετοχικών διαδικασιών με συστηματικό και οργανωμένο τρόπο,
- επιστρατεύεται ένα φάσμα μεθόδων και εργαλείων συμμετοχής (π.χ. πλατφόρμες επικοινωνίας, μέθοδοι, μοντέλα), τα οποία προσαρμόζονται στις συνθήκες που επικρατούν, για την επίτευξη μεγαλύτερης αποτελεσματικότητας.

Αντίστοιχα, οι διαδικασίες αξιοποιούν ένα σύνολο μεθόδων και εργαλείων που προσαρμόζονται ανάλογα με τις ανάγκες του εκάστοτε σχεδιασμού. Στον Πίνακα 11.1 που ακολουθεί παρουσιάζονται ομαδοποιημένα μέθοδοι και εργαλεία του Συμμετοχικού Σχεδιασμού που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανάλογα με τα χαρακτηριστικά κάθε περίπτωσης. Η προσέγγιση διαφοροποιείται ανάλογα με το αν ο σκοπός είναι η παροχή ή η συλλογή πληροφορίας, όταν αλληλεπιδρούν πολίτες και όταν επιδιώκεται η συμμετοχή δύσκολα προσεγγίσιμων ομάδων.

Πίνακας 11.1: Πρότυπο οργάνωσης, ανάλυσης και αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού

Παροχή και Συλλογή Πληροφορίας	
Έντυπα ενημέρωσης κοινού	Αλληλογραφία Αφίσες, Σημειώματα και πινακίδες Φυλλάδια Fact sheets – Χρήσιμοι Οδηγοί Newsletters Τεχνικές Αναφορές
Τηλεπικοινωνίες	Τηλεφωνικές τεχνικές Τοπικά ραδιοφωνικά Τηλεοπτικά προγράμματα
Internet	Τεχνικές Internet Διαδικτυακά forums Διαδικτυακές Δημοσκοπήσεις
Έρευνες	Ερωτηματολόγια Συνεντεύξεις με ειδικούς
Προσέγγιση με αλληλεπίδραση των πολιτών	
Εκδηλώσεις Ενημέρωσης	Έκθεση Κέντρο πληροφόρησης Σημεία πληροφόρησης Συνέδρια Τοπικές εκδηλώσεις
Προσέγγιση επιλεγμένων ομάδων συμμετεχόντων	Επισκέψεις σε γειτονίες & συναντήσεις εργασίας Ομάδες Εστίασης Συναντήσεις Στρογγυλής τραπέζης Διαδραστικά Εργαστήρια Επιτροπές Πολιτών Τεχνικές ομάδες εργασίας
Προσέγγιση ευρύτερων ομάδων	Συνέδριο εμπλεκόμενων Εκδήλωση οράματος (A transport visioning event) «Planning for Real» μέθοδος Ανοικτές εκδηλώσεις
Δύσκολα προσεγγίσιμες ομάδες	
Ειδικές ομάδες	Εθνικές μειονότητες Άνθρωποι με αναπηρία

	Νέοι και Ηλικιωμένοι άνθρωποι Άνθρωποι χαμηλού μορφωτικού επιπέδου
--	---

11.1.3. Στοιχεία στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού για τα ΣΒΑΚ

Η Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού θεωρείται αναπόσπαστο στοιχείο στην διαδικασία εκπόνησης των ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Προδιαγραφές του Eltis. Ο Πίνακας 11.2 που ακολουθεί περιλαμβάνει ένα σύνολο ενδεικτικών στοιχείων που μπορούν να δομήσουν μια αποτελεσματική Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού για τα ΣΒΑΚ.

Πίνακας 11.2: Ενδεικτικά περιεχόμενα στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού

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

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός προσαρμόζεται στη διαδικασία εκπόνησης των ΣΒΑΚ, όπως περιγράφεται στις προδιαγραφές του Eltis, μέσω ενός συγκεκριμένου οδηγού², ο οποίος αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού έργου CH4LLENGE. Ο εν λόγω οδηγός αντιστοιχίζει τα εργαλεία και τις μεθόδους των προηγούμενων Πινάκων με τις δραστηριότητες του ΣΒΑΚ στις οποίες θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν.

11.1.4. Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων

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

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

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

² CH4LLENGE Participation Manual: Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility, March 2016

Η αναζήτηση της «βέλτιστης πρακτικής» για το πλάνο εμπλοκής φορέων και πολιτών είναι άσκοπη, καθώς η συγκεκριμένη δραστηριότητα εκτελείται αποτελεσματικά μέσω της ικανοποίησης των εξατομικευμένων αναγκών κάθε φορέα εκπόνησης.

11.1.5. Κανόνες συμμετοχής

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

- Φυσικών προσώπων/ Ομάδων μεταξύ τους.
- Φορέων & Θεσμών μεταξύ τους.
- Φυσικών προσώπων/ Ομάδων με Φορείς και Θεσμούς.

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

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

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

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

11.2. Στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

11.2.1. Αρχικές ενέργειες διαμόρφωσης στρατηγικής για το ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

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

- Το πλήθος των συμμετεχόντων.
- Το επίπεδο οργάνωσης των εμπλεκόμενων φορέων και ομάδων.
- Η υφιστάμενη υποδομή του & το επίπεδο οργάνωσης του φορέα εκπόνησης.
- Οι ανθρωπίνι και χρηματικοί πόροι που μπορεί να διαθέσει ο φορέας εκπόνησης στον συμμετοχικό σχεδιασμό.
- Ο βαθμός εξοικείωσης του φορέα εκπόνησης με την εφαρμογή συμμετοχικών διαδικασιών.
- Ο βαθμός εξοικείωσης της τοπικής κοινωνίας με τις κείμενες διαδικασίες.
- Ο χρονικός προγραμματισμός.

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

Προκειμένου να διαμορφωθεί η στρατηγική του συμμετοχικού σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, πραγματοποιήθηκε διά ζώσης συνάντηση μεταξύ μελών της ομάδας μελέτης και της εκπροσώπου της ΟΕΣ και της ομάδας επίβλεψης. από την ομάδα έργου μέσα από την οποία προέκυψε η Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου μέσα από την οριστικοποίηση του δικτύου φορέων, των κανόνων συμμετοχής, του πλάνου συμμετοχής και του σύμφωνου φορέων.

11.2.2. Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Οι φάσεις του συμμετοχικού σχεδιασμού, έτσι όπως επιλέχθηκαν από την ομάδα έργου, ώστε να προσαρμόζονται στα χαρακτηριστικά του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, παρουσιάζονται ακολούθως.

Πίνακας 11.3: Φάσεις συμμετοχικού σχεδιασμού

Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων	
Προπαρασκευαστικές ενέργειες	<u>Χαρτογράφηση Φορέων</u> Αναγνώριση των εμπλεκόμενων φορέων και επιλογή αυτών που θα προσκληθούν να συμμετάσχουν στο Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ³.
	<u>Πρόσκληση συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων – Σύμφωνο Συμμετοχής</u> Στο πλαίσιο προετοιμασίας των σταδίων εμπλοκής των φορέων αποστέλλεται ενημερωτικό έντυπο - πρόσκληση προς τους φορείς το οποίο τους πληροφορεί για την πρόθεση του Δήμου να συγκροτήσει το δίκτυο εμπλεκόμενων φορέων το οποίο θα έχει ενεργή συμμετοχή στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Στο συγκεκριμένο ενημερωτικό έντυπο παρουσιάζονται οι υποχρεώσεις και αρμοδιότητες τους στο πλαίσιο της συμμετοχής τους στο ΣΒΑΚ όπως επίσης και το κυρίως κείμενο του συμφώνου.
	Ο Δήμος θα αποστείλει εγγράφως το ενημερωτικό – έντυπο πρόσκληση σύμφωνα και με τις διατάξεις του Ν.4784/21 (άρθρο 6): α) στους όμορους ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και σε όσους έχουν χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής και οι οποίοι δεν συμμετέχουν στον φορέα εκπόνησης για την κατάρτιση ενιαίου ΣΒΑΚ, β) στην Υπηρεσία Τροχαίας Αστυνομίας της οικείας αστυνομικής διεύθυνσης της Ελληνικής Αστυνομίας, για τη συνδρομή της, κατά λόγο αρμοδιότητας.
	Λαμβανομένου λοιπόν υπόψη την ως άνωθεν διάταξη, αλλά και το ευρύτερο περιβάλλον και χαρακτηριστικά του Δήμου, το έντυπο – πρόσκληση προτείνεται να αποσταλεί ενδεικτικά στους παρακάτω φορείς τοπικής και μητροπολιτικής εμβέλειας: <u>Υπερτοπικό επίπεδο</u> Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας Θράκης – Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού – Τμήμα Περιβαλλοντικού και Χωρικού Σχεδιασμού Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (Γενική Διεύθυνση Προγραμματισμού και Υποδομών, Δ/ση Τεχνικών Έργων)

³ Ακολουθούνται τα οριζόμενα στο άρθρο 6, Ν. 4784/16-03-2021.

	Αττικό Μετρό Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ) – Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής (Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών) πρώην Μητροπολιτική Αναπτυξιακή Θεσσαλονίκης (ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ) Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος – ΤΕΕ Κεντρικής Μακεδονίας Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων – ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ Πανελλήνιος Σύλλογος Παραπληγικών – Παράρτημα Μακεδονίας –Θράκης Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Δυτικής Θεσσαλονίκης Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Δυτικής Θεσσαλονίκης <u>Τοπικοί φορείς</u> Σωματεία Ταξί / Φορτοταξί Εμπορικός Σύλλογος Ευόσμου – Κορδελιού Εμπορικός Σύλλογος Ελευθερίου Κορδελιού Αθλητικοί & Πολιτιστικοί Σύλλογοι Σύλλογος ΑμεΑ Ενώσεις πολιτών (πεζοί / ποδηλάτες) Επιτροπή Διαβούλευσης Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου <u>Όμοροι Δήμοι</u> Δήμος Παύλου Μελά Δήμος Αμπελοκήπων – Μενεμένης Δήμος Ωραιοκαστρου Δήμος Δέλτα Τέλος, το εν λόγω έντυπο αναρτάται και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ.
Α΄ Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού	<u>1^η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου</u> Μέθοδος: Συνάντηση δια ζώσης / τηλεδιάσκεψη Έντυπα τοποθέτησης Διαδικτυακό ερωτηματολόγιο Εκτύπωση ενημερωτικού υλικού (αφίσα – banner – φυλλάδια) Διάρκεια: 2 βδομάδες (για έντυπα τοποθέτησης) Περιγραφή: Στο πλαίσιο της 1^{ης} διαβούλευσης πραγματοποιείται η πρώτη επαφή με το Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων και η ενημέρωση τους σχετικά με το αντικείμενο και τα χαρακτηριστικά των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Για την πραγματοποίηση της πρώτης φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού επιλέχθηκε η μέθοδος της δημόσιας συνάντησης. <u>Δημόσια Συνάντηση</u> Αρχικά οι φορείς που επιλέχθηκαν να συμμετάσχουν στη δημόσια συνάντηση ενημερώνονται μέσω προσκλήσεων, συνοδευόμενων από ατζέντα θεμάτων και ενημερωτικό υλικό σχετικά με όσες πληροφορίες πρόκειται να τους ζητηθούν. Κατά την πραγματοποίηση της συνάντησης, η ομάδα μελέτης θα πραγματοποιήσει μια σειρά από παρουσιάσεις αναφορικά με τις αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και την πορεία

	υλοποίησης του έργου. Οι φορείς, στην συνέχεια, καθοδηγούμενοι από την ομάδα μελέτης, καλούνται να παρουσιάσουν το ρόλο και το έργο τους στη λειτουργία της περιοχής μελέτης και να τοποθετηθούν σχετικά με τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν στις δραστηριότητες τους στο υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας. Επίσης καλούνται να αξιολογήσουν το μεταφορικό σύστημα του Δήμου ως προς διαφορετικούς τομείς κινητικότητας. <u>Δελτία τοποθέτησης</u> Στους φορείς που θα συμμετάσχουν στην διαβούλευση, θα κοινοποιηθεί πλούσιο ενημερωτικό υλικό υπό μορφή δελτίου, βάσει του οποίου θα περιγράφονται οι αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και η πορεία υλοποίησης του έργου ενώ θα υπάρχει και πεδίο τοποθέτησης μέσω του οποίου ο εκάστοτε φορέας θα περιγράψει τα προβλήματα που εντοπίζει σχετικά με τους διαφορετικούς τομείς κινητικότητας της πόλης. Συνολικά θα δοθεί χρονικό περιθώριο τοποθέτησης ίσο με 2 βδομάδες. <u>Διαδικτυακό ερωτηματολόγιο μετακινήσεων</u> Για την εμπλοκή των πολιτών στο πρώτο στάδιο της Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ θα προετοιμαστεί διαδικτυακό ερωτηματολόγιο που θα έχει ως στόχο τη διερεύνηση των βασικών χαρακτηριστικών των μετακινήσεών τους, όπως επίσης και την ποιοτική αξιολόγηση κρίσιμων παραμέτρων των συνιστωσών του συστήματος κινητικότητας του Δήμου (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία, μηχανοκίνητη κυκλοφορία και στάθμευση, οδική ασφάλεια κλπ.). Η έρευνα θα προωθηθεί μέσω κατάλληλων δράσεων δημοσιότητας και θα αναρτηθεί στην πλατφόρμα του ΣΒΑΚ. <u>Ενημερωτικό φυλλάδιο – Αφίσα</u> Για τις ανάγκες της διαβούλευσης και της διάδοσης των μηνυμάτων της βιώσιμης κινητικότητας θα ετοιμαστούν αφίσες και banner που θα αναρτηθούν στον χώρο της εκδήλωσης, ενώ αφίσες θα τοποθετηθούν τις προηγούμενες μέρες σε δημοτικά κτίρια και κεντρικά σημεία του Δήμου. Τέλος, ενημερωτικά φυλλάδια που θα διανέμονται σε φορείς και πολίτες. <u>Δημοσίευση αποτελεσμάτων:</u> Η δημοσίευση των αποτελεσμάτων της 1^{ης} διαβούλευσης θα πραγματοποιηθεί στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ.
Προκαταρκτικές Δράσεις Β' Φάσης Συμμετοχικού Σχεδιασμού	<u>Προεργασία 2^{ης} Θεματικής Διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου</u> Μέθοδος: Συνάντηση/ηλεκτρονική διασκέψη με δίκτυο φορέων Διάρκεια: 20 μέρες Περιγραφή: Θα πραγματοποιηθεί με τη μορφή συνάντησης στην οποία θα συμμετέχουν οι εμπλεκόμενοι φορείς και στους οποίους θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της Α' φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού με έμφαση στα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτό-αξιολόγησης όπως και τα αποτελέσματα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας. Οι στρατηγικοί στόχοι και το όραμα που θα προκύψουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και από τα αποτελέσματα της 1^{ης} Διαβούλευσης, επίσης θα παρουσιαστούν σε αυτή την φάση. Στην συνέχεια θα ακολουθήσει περιγραφή των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας προκειμένου να επιτευχθούν οι στρατηγικοί στόχοι. Οι συμμετέχοντες θα μπορούν να κάνουν τροποποιήσεις ή/και να προτείνουν επιπλέον σενάρια και σε επόμενο στάδιο να επιλέξουν το ιδανικότερο για αυτούς. Στο εν λόγω στάδιο θα συμμετέχει όλο το δίκτυο εμπλεκόμενων φορέων και δύναται να υπάρχει και συμμετοχή πολιτών χωρίς να κρίνεται απαραίτητη. Η προσέγγιση των συμμετεχόντων για

	ψηφισή του επιθυμητού σεναρίου θα γίνει μέσω προσκλήσεων, με αναρτήσεις στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, δελτίο τύπου και προβολή σε τοπικά μέσα επικοινωνίας.
Β΄ Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού	<u>2^η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου</u> Μέθοδος: Συνάντηση/τηλεδιάσκεψη με δίκτυο φορέων και εκπροσώπους του Δημοτικού Συμβουλίου Περιγραφή: Το βασικό αντικείμενο της 2^{ης} διαβούλευσης αποτελεί η διαμόρφωση των μέτρων του ΣΒΑΚ που θα υλοποιηθούν όσα περιγράφει το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας. Οι συμμετέχοντες θα ενημερωθούν σχετικά με το είδος των μέτρων, τον τρόπο εφαρμογής και τα χαρακτηριστικά τους, ενώ παράλληλα όπου αυτά παρουσιάζουν εναλλακτικές λύσεις, θα ζητηθεί να τοποθετηθούν ως προς ενδεικτικά σημεία χωροθέτησης των μέτρων. Τελικό αποτέλεσμα προβλέπεται να είναι η διαμόρφωση ενός κοινώς αποδεκτού πακέτου μέτρων. <u>Δημοσίευση αποτελεσμάτων:</u> Η δημοσίευση των αποτελεσμάτων της 2^{ης} διαβούλευσης θα πραγματοποιηθεί στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ μετά το πέρας της διαδικασίας και της επεξεργασίας των σχολίων και των τοποθετήσεων και θα αποτελεί το τελικό πακέτο παρεμβάσεων του έργου.
Σε όλα τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ	<u>Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων</u> Η έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων αφορά τους πολίτες του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Πραγματοποιείται εξ ολοκλήρου μέσω διαδικτυακής πλατφόρμας τοποθέτησης και ενώ η έναρξή της συμπίπτει με την έναρξη της πρώτης φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού, δύναται να συνεχίζεται καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Τα αποτελέσματά της παρουσιάζονται τόσο στις διαβουλεύσεις όσο και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και ενημερώνονται τακτικά. <u>Επιπλέον επικοινωνίες με φορείς</u> Η ομάδα έργου δύναται να πραγματοποιεί συναντήσεις με συγκεκριμένους φορείς όταν καθίσταται σκόπιμο για την πορεία του ΣΒΑΚ. Τέτοιου είδους συναντήσεις δεν αντικαθιστούν τις φάσεις συμμετοχικού σχεδιασμού και έχουν σαν σκοπό την υποβοήθηση της ομάδας έργου.

Σχηματικά το Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων παρουσιάζεται στον παρακάτω **Πίνακα 11.4:**

Πίνακας 11.4: Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων

Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων			
Α Φάση	Προκαταρκτικές δράσεις Β Φάσης	Β Φάση	Σε όλα στάδια
Αντικείμενο			
Ενημέρωση για το ΣΒΑΚ, την διαδικασία με την οποία θα εκπονηθεί και τους τρόπους με τους οποίους οι φορείς μπορούν να συνεισφέρουν. Τοποθετήσεις φορέων σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και τους στόχους τους. Αξιολόγηση της	Οριστικοποίηση από τους φορείς του οράματος και των στρατηγικών στόχων που διαμορφώθηκαν με βάση τα προβλήματα που αναδείχθηκαν στην Α Φάση. Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας και αξιολόγηση τους. Διαβούλευση σεναρίων	Παρουσίαση του προσχεδίου μέτρων του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας. Αξιολόγηση των μέτρων από τους φορείς.	Συναντήσεις με «ειδικούς φορείς» και συζήτηση για συλλογή δεδομένων/πληροφοριών για το υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας ή και για το σχεδιασμό νέων μέτρων. Διαδικτυακή έρευνα για τα χαρακτηριστικά μετακινήσεων των πολιτών.

υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος κινητικότητας από τους φορείς	με τους φορείς και τους πολίτες		
Συμμετοχή			
Ομάδα μελέτης	Ομάδα μελέτης	Ομάδα ελέτης	Ομάδα μελέτης
Δίκτυο Εμπλεκομένων	Δίκτυο Εμπλεκομένων	Δίκτυο Εμπλεκομένων	Δίκτυο Εμπλεκομένων
Πολίτες	Πολίτες	Πολίτες	Πολίτες
Υπόμνημα			
<u>Χρώμα Συμμετοχής</u>		<u>Χρώμα Μη-Συμμετοχής</u>	
Μέθοδοι Συμμετοχικού Σχεδιασμού			
• Διαδραστικό Εργαστήριο • Συναντήσεις Εργασίας • Διαδικτυακό ερωτηματολόγιο	• Δημόσια Συνάντηση • Διαδικτυακή Διαβούλευση	• Δημόσια Συνάντηση • Διαδικτυακή Διαβούλευση	• Συναντήσεις εργασίας • Διαδικτυακό ερωτηματολόγιο
Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού			
• Στρογγυλές τράπεζες • Έντυπα χορήγησης δεδομένων • Προσκλήσεις • Ενημερωτικό Υλικό • Φόρμα τοποθέτησης	• Προσκλήσεις • Ανακοινώσεις • Ανάρτηση Ενημερωτικού Υλικού • Πλατφόρμα Διαδικτυακής Δημοσκοπήσης	• Προσκλήσεις • Ανακοινώσεις • Ανάρτηση Ενημερωτικού Υλικού • Πλατφόρμα Διαδικτυακής Δημοσκοπήσης	• Προσκλήσεις • Συναντήσεις στρογγυλής τραπέζης • Πλατφόρμα διαδικτυακής δημοσκοπήσης

11.2.3. Κανόνες Συμμετοχής

Καθορισμός παραμέτρων συμμετοχής

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

Υποχρεώσεις Ομάδας Εργασίας

Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ:

- Θα ενημερώσει το δίκτυο συμμετεχόντων σχετικά με τις Αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τη διαδικασία εκπόνησης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και την αξία του Συμμετοχικού Σχεδιασμού στην εκπόνηση ανάλογων στρατηγικών σχεδίων.

- Αναλαμβάνει να επικοινωνεί με το δίκτυο συμμετεχόντων στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ και να τους ενημερώνει για τις δράσεις κάθε σταδίου υλοποίησης.
- Είναι υπεύθυνη για την απάντηση των ερωτημάτων, την παροχή διευκρινήσεων και την καθοδήγηση των συμμετεχόντων, όταν αυτό χρειασθεί.
- Είναι υπεύθυνη για τη δημοσίευση των αποτελεσμάτων κάθε δράσης συμμετοχικού σχεδιασμού.
- Θα παρέχει ανάλογες ευκαιρίες και δυνατότητες τοποθέτησης και συμμετοχής σε κάθε μέλος του δικτύου των συμμετεχόντων του ΣΒΑΚ.
- Θα σέβεται και θα ενσωματώνει στο βαθμό του εφικτού κάθε άποψη /πρόταση /προτροπή των συμμετεχόντων, αρκεί αυτή να συμβάλει ουσιαστικά στην βιώσιμη λειτουργία του συστήματος κινητικότητας και να μην αντικρούει σε «στέρεα» (αποδεδειγμένα μέσω υπολογισμών ή/και μετρήσεων) συμπεράσματα.

Υποχρεώσεις Συμμετεχόντων

Το κάθε μέλος του δικτύου των συμμετεχόντων για το ΣΒΑΚ:

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

Πλαίσιο Επικοινωνίας

- Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ είναι υπεύθυνη για την οργάνωση και την διαχείριση των επικοινωνιών.
- Κάθε εκπρόσωπος οφείλει να συμπεριφέρεται με φιλικό και συνεργατικό τρόπο σε όλες τις δραστηριότητες του συμμετοχικού σχεδιασμού.
- Η αρχή του αμοιβαίου σεβασμού είναι βασικό χαρακτηριστικό για γόνιμο και αποδοτικό διάλογο.
- Οι γραπτές και οι ρητές τοποθετήσεις των συμμετεχόντων πρέπει να έχουν κοινό περιεχόμενο.

11.2.4. Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Το Σύμφωνο Συμμετοχής (Σχήμα 11.1) οριστικοποιήθηκε από την ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ με την συνδρομή της πολιτικής ηγεσίας του Δήμου. Η διαδικασία υπογραφής του συμφώνου από το δίκτυο εμπλεκομένων συμφωνήθηκε να λάβει χώρα τόσο στο πλαίσιο της 1^{ης} Φάσης Συμμετοχικού Σχεδιασμού όσο και στις επόμενες φάσεις του συμμετοχικού σχεδιασμού.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Π.Ε. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ_ΕΥΟΣΜΟΥ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ

Παύλου Μελά 24, Τ.Κ. 56224

Πληροφορ.: Σ.ΡΑΠΤΟΠΟΥΛΟΥ 2310 700433

E-mail: sofia.raptopoulou@dke.gr

Εύοσμος 23/05/2022

Αρ. Πρωτ.: 21337

Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

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

Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Αποτελεί καθήκον των τοπικών αρχών για τη βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και απαίτηση των ευρωπαϊκών οδηγιών και των διεθνών συμβάσεων. Οι πολίτες θα πρέπει να συμμετάσχουν από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού.

Η συμμετοχή των πολιτών έχει 4 βασικούς στόχους:

1. Ανταλλαγή πληροφοριών
2. Εκπαίδευση συμμετεχόντων
3. Υποστήριξη της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ
4. Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων.

Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου δεσμεύεται να εκπονήσει το ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες και κατευθύνσεις, καθώς και με το εθνικό πλαίσιο, ενσωματώνοντας τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού σε κάθε στάδιο διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ και υιοθετώντας πλήρως τους τρεις πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης (κοινωνία, περιβάλλον, οικονομία) με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικά συστήματος κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης, η οποία περιλαμβάνει τα διοικητικά όρια του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.

Προκειμένου να εφαρμοστούν οι αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού, οι εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετέχουν στο Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ και ο Δήμος Κορδελιού - Ευόσμου συν-υπογράφουν το ακόλουθο κείμενο συμφωνίας συμμετοχής:

Εμείς, οι κάτωθι φορείς τόσο εθνικής, όσο και περιφερειακής και τοπικής εμβέλειας, θεσμικοί (κεντρικής διοίκησης και τοπικής αυτοδιοίκησης) και μη-θεσμικοί (ενώσεις πολιτών, κτλ.), που σχετιζόμαστε με τις μετακινήσεις πολιτών, επισκεπτόν

και προϊόντων στην περιοχή παρέμβασης, συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα και συνεργατικά και να συμβάλλουμε με κάθε δυνατό τρόπο στη διαδικασία εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού- Ευόσμου, ώστε οι ανωτέρω μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλίζουν και να ικανοποιούν, παράλληλα και ισόρροπα, τους κατωτέρω τρεις βασικούς άξονες – στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της αειφορίας πάντα σε συνδυασμό με το διαμορφούμενο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προοπτικές βιωσιμότητάς του:

- *Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής*
- *Εφαρμογή της βέλτιστης περιβαλλοντικά λύσης*
- *Εφαρμογή της βέλτιστης οικονομικά λύσης – πρότασης*

Ειδικότερα, ο σχεδιασμός στον οποίο οι κάτωθι υπογεγραμμένοι συμφωνούμε, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα στοχεύουν στα ακόλουθα:

- *Εξασφάλιση της προσβασιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους.*
- *Βελτίωση της προστασίας και της ασφάλειας.*
- *Μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας.*
- *Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων.*
- *Ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.*

Το κάθε μέλος του Δικτύου Φορέων για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού - Ευόσμου συμφωνεί να:

- ορίζει έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την επικοινωνία με την ομάδα εργασίας,
- συμμετέχει στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ μέσω της συμμετοχής του στις διαβουλεύσεις που θα πραγματοποιηθούν και να υποστηρίξει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ,
- παρέχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης,
- υποστηρίζει τον Δήμο Κορδελιού- Ευόσμου στον σχεδιασμό και την υλοποίηση δράσεων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Συντονιστής του Δικτύου Φορέων ορίζεται ο Δήμος Κορδελίου- Ευόσμου μέσω του εκπροσώπου του, του Δημάρχου Κορδελίου - Ευόσμου.

Το παρόν Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού προβλέπεται από το Νόμο 4784/21, Άρθρο 6.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ

ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ



ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ

11.3. Δημιουργία ενημερωτικής πλατφόρμας του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο σχεδιασμός για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα είναι εξ' ορισμού συμμετοχικός, έχει δημιουργηθεί ιστοσελίδα ΣΒΑΚ ως εσωτερική σελίδα στην κεντρική σελίδα του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Η εν λόγω ιστοσελίδα ΣΒΑΚ έχει δημιουργηθεί και θα συντηρείται από το αρμόδιο τμήμα Τεχνολογιών Πληροφορικής & Επικοινωνιών του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ενώ ο Ανάδοχος θα τροφοδοτεί την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ με συνεχή υλικό. Σκοπός της ιστοσελίδας αυτής είναι να ξεκινήσει ένας ουσιαστικός διάλογος με τους πολίτες και τους φορείς, οι οποίοι θα μπορούν να καταθέσουν τις απόψεις τους σε σχετικά ερωτήματα που θα σχεδιάζει και θα αναρτά ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα αρχή ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Μέσω της ιστοσελίδας οι πολίτες θα συμβάλλουν δυναμικά στη διαμόρφωση του οράματος και των στόχων που θέλει να επιτύχει ο Δήμος, πετυχαίνοντας έτσι τη συμμετοχική προσέγγιση που είναι και το ζητούμενο κάθε ΣΒΑΚ. Η σελίδα θα εμπλουτίζεται με νέο υλικό (έρευνες και ερωτηματολόγια, γεγονότα και δράσεις που σχετίζονται άμεσα με τη βιώσιμη κινητικότητα στην πόλη, κλπ.).

Η δημιουργία της ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ θα ολοκληρωθεί πριν από την πραγματοποίηση της 1^{ης} Διαβούλευσης, ενώ μέσω της ιστοσελίδας αυτής θα πραγματοποιούνται οι εξής ενέργειες:

- Συστηματική και τακτική ενημέρωση του κοινού για την εξέλιξη του έργου.
- Διαβούλευση με το κοινό στα διάφορα στάδια του έργου.
- Ανάρτηση παραδοτέων και σχετικών παρουσιάσεων όπως αυτά προκύπτουν από την ολοκλήρωση των εκάστοτε σταδίων και διαβουλεύσεων.

Αναφορικά με τη δομή και το περιεχόμενο, η ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου θα περιλαμβάνει τις παρακάτω βασικές ενότητες:

- **Γιατί ΣΒΑΚ;;;** Ενημερωτικό υλικό σχετικά με το τι είναι ΣΒΑΚ, αντικείμενο, στόχοι, κλπ.
- **Στάδια εξέλιξης ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου:** Ενημερωτικό υλικό σχετικά με την εξέλιξη του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.

Στάδια εξέλιξης ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.

Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων.

Στάδιο 3 : Ανάπτυξη και προσδιορισμός Κοινού Οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων

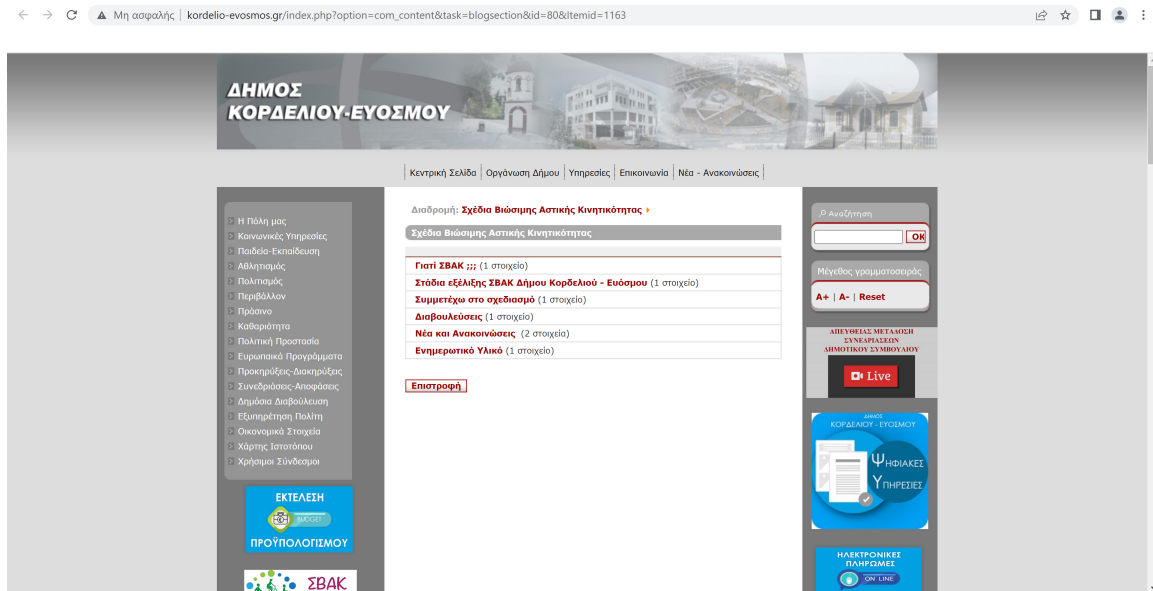
Στάδιο 5: Κατάρτιση Σχεδίου Δράσης

Στάδιο 6: Εξέταση Σ.Β.Α.Κ.

- **Συμμετέχω στο σχεδιασμό** Στοιχεία για τις δράσεις ενεργού συμμετοχής του κοινού (διαδικτυακά ερωτηματολόγια κλπ.).
- **Διαβουλεύσεις:** Αναλυτικά στοιχεία για τις διαβουλεύσεις (πρόσκληση, πρόγραμμα, φωτογραφίες, δελτία τύπου, παρουσιάσεις κλπ.).

- **Ενημερωτικό Υλικό:** Λοιπά σχετικά με το έργο έγγραφα.
- **Νέα – Ανακοινώσεις:** Σχετικές αναρτήσεις-προσκλήσεις για διαβουλεύσεις, δελτία τύπου, κλπ.

Ο σχεδιασμός της ιστοσελίδας θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 4727/2020 (Α' 184) προκειμένου να διασφαλιστεί η ψηφιακή προσβασιμότητα της ιστοσελίδας από άτομα με αναπηρία.



Σχήμα 11.2: Ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Τέλος, η ομάδα μελέτης προχώρησε σε συνεργασία με την Αναθέτουσα αρχή στη δημιουργία του λογότυπου του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, το οποίο θα συνοδεύει από εδώ και στο εξής το σύνολο των εγγράφων του ΣΒΑΚ (Σχήμα 11.3).



Σχήμα 11.3: Λογότυπο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου