

**ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ**

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 5:

Καθορισμός Στόχων και Λίστα Προτεινόμενων Μέτρων ΣΒΑΚ

ΕΡΓΟ:

«Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Παιονίας»

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα.....	1
Εικόνες.....	1
Πίνακες.....	2
Πρόλογος.....	3
Αντικείμενο	6
1. Μεθοδολογία προσέγγισης του 5 ^{ου} Παραδοτέου	9
2. Προσδιορισμός ολοκληρωμένου πακέτου μέτρων	13
3. Σχέδιο δράσης και προϋπολογισμός	16
3.1 Δελτία Μέτρων.....	17
3.1.1 Δημιουργία Περιφερειακής Οδού – Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας.....	18
3.1.2 Δημιουργία Ζωνών Ήπιας Κυκλοφορίας.....	20
3.1.3 Βελτίωση Υποδομής για ΑΜΕΑ - Προσβασιμότητα	23
3.1.4 Διαμόρφωση Ισόπεδων Διασταυρώσεων σε Κυκλικό Κόμβο.....	26
3.1.5 Διαμόρφωση Ισόπεδων Κόμβων.....	28
3.1.6 Σχολικές Διαδρομές/ Σχολικοί Δακτύλιοι.....	30
3.1.7 Διατάξεις μετριασμού ταχύτητας	33
3.1.8 Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών και διατάξεις ασφαλούς διάσχισης της οδού	37
3.1.9 Διαχείριση Ζήτησης Στάθμευσης	40
3.1.10 Έξυπνη Στάθμευση	42
3.1.11 Προώθηση Οχημάτων «Καθαρής Ενέργειας» στον τομέα των Logistics.....	44
3.1.12 Δημιουργία Κανονισμού Φορτοεκφόρτωσης	46
3.1.13 Παρεμβάσεις το σύστημα ΔΑΣ.....	47
3.1.14 Ενημέρωση και Ευαισθητοποίηση.....	49
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	51
ΧΑΡΤΗΣ ΜΕΤΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΠΑΙΟΝΙΑΣ.....	51

Εικόνες

Εικόνα 1: Βήματα υλοποίησης του σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ Δ. Παιονίας	7
Εικόνα 2: Διάγραμμα Δραστηριοτήτων της Μεθοδολογίας Εφαρμογής του ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας	10

Εικόνα 3: Διαδικασία διαμόρφωσης αρχικών στρατηγικών στόχων και οράματος.....13

Πίνακες

Πίνακας 1: Πακέτα Παρεμβάσεων και Μέτρα Παρέμβασης.....14

Πρόλογος

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Παιονίας αποτελείται στο σύνολό του από 6 παραδοτέα, καθένα εκ των οποίων αντιστοιχεί στα κάτωθι επιμέρους τμήματα:

- **Παραδοτέο 1:** Αξιολόγηση του αντικτύπου των εθνικών/περιφερειακών πλαισίων, στοιχεία εναρμόνισης των τοπικών πολιτικών με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης, πλάνο εμπλοκής ενδιαφερομένων φορέων, χρονοδιάγραμμα, Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της ΟΕΔ και Δημιουργία Ιστοσελίδας / Πλατφόρμας
- **Παραδοτέο 2:** Έκθεση Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και 1η Διαβούλευση – Πρακτικά
- **Παραδοτέο 3:** Έκθεση Ανάλυσης Σεναρίων Κινητικότητας
- **Παραδοτέο 4:** Όραμα και Προτεραιότητες για την κινητικότητα του Δήμου και 2^η Διαβούλευση - Πρακτικά
- **Παραδοτέο 5:** Στόχοι και Λίστα Προτεινόμενων Μέτρων ΣΒΑΚ
- **Παραδοτέο 6:** Οριστικό ΣΒΑΚ και 3η Διαβούλευση - Πρακτικά

Το παρόν Παραδοτέο αποτελεί το πέμπτο από τα έξι (6) Παραδοτέα της «Παροχής υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Παιονίας».

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν την πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός της Παιονίας. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ έχει σαν αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου Παιονίας. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις Κατευθύνσεις του Πράσινου ταμείου και τις διατάξεις του Νόμου 4784/21 «Η Ελλάδα σε κίνηση. Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα – Μικροκινητικότητα -Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις»

Στο πρώτο Παραδοτέο εκτελέστηκαν οι δραστηριότητες και παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα που εμπίπτουν στο Στάδιο 0 της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ, δηλαδή, η εξασφάλιση των προαπαιτούμενων για την εκκίνηση της διαδικασίας εκπόνησης, όπως η στελέχωση και εκπαίδευση της ομάδας έργου και η συγκρότηση της ομάδας εμπλεκόμενων φορέων που θα συμβάλλουν στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Επίσης, περιλαμβάνει τα εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS, το Σύμφωνο δέσμευσης στις γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας, τον καθορισμό της περιοχής παρέμβασης, την αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών σχεδίων και στρατηγικών, καθώς και των τοπικών σχεδίων και στρατηγικών καθώς και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Τέλος, συμπεριλαμβάνει τα εργαλεία διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου Παιονίας.

Στο δεύτερο Παραδοτέο εκτελέστηκαν οι δραστηριότητες και παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα που εμπίπτουν στα Στάδια 1: «Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου, του χρονοδιαγράμματος & της συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών και πολιτών» & 2: «Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης». Οι πληροφορίες που περιλαμβάνει αφορούν την Ανάλυση και Εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την

ολοκληρωμένη προσέγγιση του σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ, το Πλάνο Συμμετοχής των ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, την προετοιμασία και τα αποτελέσματα της Α΄ Διαβούλευσης, την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης, την ανάλυση SWOT και την ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας.

Το τρίτο Παραδοτέο περιλαμβάνει τις δραστηριότητες που εμπίπτουν στα Στάδια 3: «Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων» και 4: «Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων». Πιο συγκεκριμένα αφορά την ανάπτυξη του κοινού οράματος για την ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος της πόλης που θα θέσει τη βάση προσδιορισμού των στόχων και των μέτρων του ΣΒΑΚ, τη διοργάνωση και την ανάλυση των αποτελεσμάτων των δύο σταδίων της 2ης Φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού (συνάντηση με φορείς και διαδικτυακή διαβούλευση) για τη διαμόρφωση των στρατηγικών στόχων και των προσχεδίων των μελλοντικών σεναρίων κινητικότητας και την επιλογή του πιο επιθυμητού που θα αποτελέσει και τη βάση για το σύστημα μετακινήσεων της πόλης, την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων για την κινητικότητα ως αποτέλεσμα των αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης και των συμμετοχικών διαδικασιών και την ποσοτικοποίηση των στόχων λαμβάνοντας υπόψη και τις τάσεις σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Στη συνέχεια περιγράφονται τα πακέτα μέτρων που συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων καθώς και την αντίστοιχη ανάλυση του κόστους και των ωφελειών που θα προκύψουν από την εφαρμογή τους. Αξίζει να σημειωθεί πως η πρόταση του πακέτου μέτρων βασίζεται και στη διερεύνηση πρακτικών από πόλεις του εξωτερικού και της Ελλάδος που έχουν σχεδιάσει, εφαρμόσει και παρακολουθήσει την πορεία αντίστοιχων μέτρων.

Το τέταρτο Παραδοτέο περιλαμβάνει τις δραστηριότητες που εμπίπτουν στα Στάδια 1: «Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου, του χρονοδιαγράμματος & της συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών και πολιτών» & 2: «Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης». Ειδικότερα αφορά τις δραστηριότητες 1.4 «Περιγραφή μελλοντικής κατάστασης» και 2.2 «Έναρξη 2ου κύκλου διαβουλεύσεων με τους πολίτες, την Επιτροπή Διαβούλευσης ΣΒΑΚ και τη συνεργασία του Δικτύου Φορέων». Για τις ανάγκες των συγκεκριμένων δραστηριοτήτων πραγματοποιήθηκε κατά αρχάς η δεύτερη διαβούλευση με τους φορείς προκειμένου να μπορέσουν να τοποθετηθούν επί των σεναρίων κινητικότητας που προτείνονται από τον ανάδοχο και να συμμετέχουν στη τελική διαμόρφωση του περιεχομένου τους. Στη συνέχεια αυτά τέθηκαν σε διαδικτυακή δημοσκόπηση με τη συμμετοχή του συνόλου της τοπικής κοινωνίας για την ανάδειξη του σεναρίου που κρίνεται κατάλληλο για την περιοχή. Τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων (συνάντηση με φορείς & διαδικτυακή δημοσκόπηση) αναλύονται με χρήση πινάκων και διαγραμμάτων. Για την ανάλυση των σεναρίων έγινε χρήση διαδικτυακού εργαλείου (Urban Transport Roadmap) που προβλέπει τις επιπτώσεις που θα έχει στο μελλοντικό σύστημα μετακινήσεων της περιοχής η εφαρμογή μέτρων που πλαισιώνουν το περιεχόμενο κάθε σεναρίου. Οι επιπτώσεις του κάθε σεναρίου παρουσιάζονται συγκριτικά μεταξύ τους αλλά και με το σενάριο βάσης, για την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων.

Στο πέμπτο παραδοτέο περιλαμβάνονται οι δραστηριότητες που εμπίπτουν στα Στάδια 4: «Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων», 5: «Κατανομή αρμοδιοτήτων, κατάρτιση Π/Υ, εξέταση πηγών χρηματοδότησης - Καθορισμός μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης» και 6: «Υιοθέτηση και Έγκριση ΣΒΑΚ». Αναλυτικότερα θα αναπτυχθούν και θα περιγραφούν τα μέτρα και οι ρυθμιστικές διατάξεις που θα διαμορφώσουν το μέλλον της αστικής κινητικότητας στην πόλη μαζί με την πρόταση συγκεκριμένης μεθοδολογίας για τη συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγησή τους. Μέσω της

συγκεκριμένης διαδικασίας υποστηρίζεται ο εντοπισμός και η πρόληψη προβλημάτων κατά την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, και αν κριθεί απαραίτητο επαναπροσδιορίζονται τα μέτρα για την επίτευξη των στόχων πιο αποτελεσματικά και εντός του διαθέσιμου προϋπολογισμού. Επιπρόσθετα στο σχέδιο δράσης του ΣΒΑΚ θα αναφέρονται:

- η αναμενόμενη συμβολή των μέτρων στην επίτευξη των ειδικών στόχων,
- η εκτίμηση του κόστους των μέτρων συνοδευόμενη από χρονοδιαγράμματα,
- η παρουσίαση δυνητικών τρόπων χρηματοδότησης των μέτρων
- οι πιθανοί κίνδυνοι στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ,
- τα απαιτούμενα βήματα ωρίμανσης

Αντικείμενο

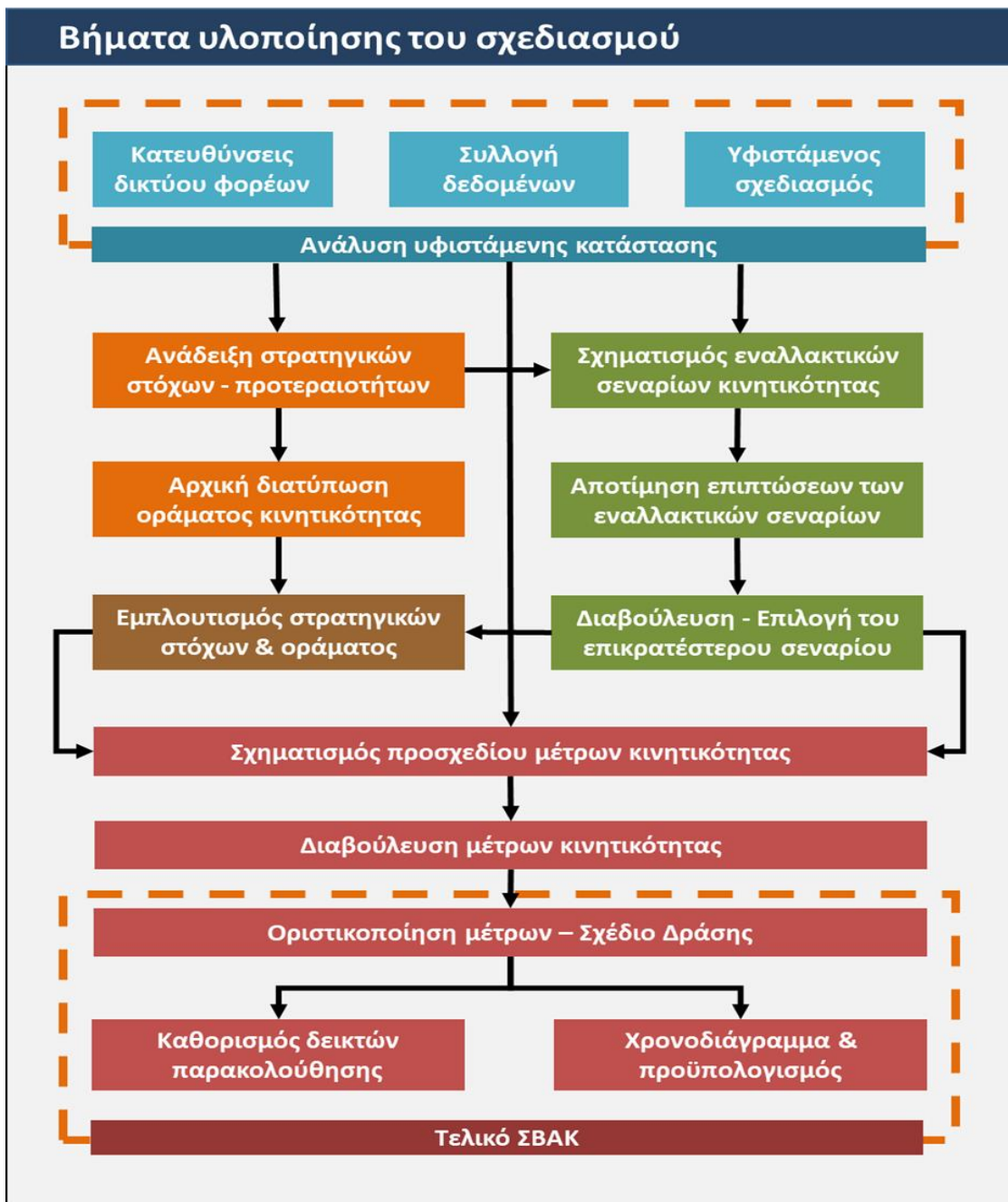
Αντικείμενο της συγκεκριμένης δραστηριότητας αποτελεί η ανάπτυξη του κοινού οράματος για την ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος του εκάστοτε Δήμου. Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος αποτελεί έναν από τους ακρογωνιαίους λίθους του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το κοινό όραμα είναι εκείνο που θα θέσει τη βάση προσδιορισμού των στόχων και των μέτρων ενός ΣΒΑΚ.

Το συγκεκριμένο παραδοτέο αποτελεί την πρώτη δραστηριότητα που αφορά τον σχεδιασμό, μετά την εκτενή συλλογή και ανάλυση πληροφοριών για την υφιστάμενη λειτουργία του συστήματός αστικής κινητικότητας στην εξεταζόμενη περιοχή.

Προκειμένου να γίνουν κατανοητά τα διακριτά βήματα των επόμενων και τελικών παραδοτέων κρίνεται σκόπιμη η παρουσίαση της ολιστικής αντίληψης του σχεδιασμού ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας, μέχρι την ολοκλήρωσή του. Η πορεία εξέλιξης του σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ του Δήμου Παιονίας παρουσιάζεται στο διάγραμμα ροής στην παρακάτω Εικόνα 1. Συνοπτικά, η υλοποίηση του ΣΒΑΚ ακολουθεί τα εξής βήματα:

- Από τις αρχικές φάσεις διαβούλευσης, αναδείχθηκαν συγκεκριμένα ζητήματα από τους φορείς του Δήμου, σχετικά με το δίκτυο και τις συνθήκες μετακίνησης στην περιοχή. Οι κατευθύνσεις των φορέων υποστηρίζονται από την πρωτογενή συλλογή δεδομένων με μετρήσεις στο πεδίο και έρευνες χαρακτηριστικών μετακινήσεων. Τα ευρήματα για την υφιστάμενη λειτουργία του συστήματος αστικής κινητικότητας σε συνδυασμό με τις κατευθύνσεις του υφιστάμενου σχεδιασμού (ώστε να διασφαλίζεται η συνέχεια στον σχεδιασμό) συντελούν την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία αποτυπώνεται στα προηγούμενα παραδοτέα.
- Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης αναδεικνύονται οι άξονες στρατηγικών στόχων. Οι άξονες βασίζονται σε μεγαλύτερο βαθμό στα αντικείμενα που αναδεικνύουν οι φορείς και στους στόχους που θέτουν τα υφιστάμενα κείμενα υπερκείμενου σχεδιασμού. Στη συνέχεια, οι άξονες στρατηγικής εξειδικεύονται σε SMART στρατηγικούς στόχους, οι οποίοι περιγράφουν τις επιδιώξεις του Δήμου για ένα βιώσιμο και αποτελεσματικό μελλοντικό σύστημα αστικής κινητικότητας. Οι στρατηγικοί στόχοι μπορούν να αντιστοιχίζονται σε ποσοτικές τιμές ή να έχουν ποιοτικό χαρακτήρα, ανάλογα τα ζητήματα που αναδείχθηκαν. Από τη διαδικασία προσδιορισμού των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ προκύπτει το αρχικό όραμα κινητικότητας το οποίο περιέχει το σκέλος του οράματος που σχετίζεται με το «που θέλουμε να πάμε;», λαμβάνοντας υπόψη και τις επιδιώξεις του Δήμου.
- Με βάσει τα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και με τελικό στόχο την επίτευξη των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ, σχηματίζονται τα εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας για την εξεταζόμενη περιοχή, τα οποία στηρίζονται στα προσφορότερα πακέτα μέτρων που αναδείχθηκαν. Τα σενάρια κινητικότητας περιλαμβάνουν διαφορετικούς συνδυασμούς λύσεων, προτεραιοτήτων ή φιλοσοφίας με την οποία πρόκειται να σχεδιαστούν τα μέτρα κινητικότητας. Η αποτίμηση των επιπτώσεων των σεναρίων αποτελεί σημαντική προϋπόθεση προκειμένου οι φορείς και οι πολίτες να μπορούν να αναδείξουν το ιδανικό σενάριο κινητικότητας μέσω των διαδικασιών συμμετοχικού σχεδιασμού. Η επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου πρόκειται να αναδείξει τους τρόπους με τους οποίους η κάθε κοινωνία επιλέγει να πετύχει του στρατηγικούς στόχους. Η επιλογή του τρόπου /προτεραιοτήτων/ φιλοσοφίας επίτευξης των στόχων μπορεί να συμπληρώσει στοιχεία στο όραμα του Δήμου.

- Στόχος είναι να συμφωνήσουν όλοι οι φορείς σε ένα κοινό όραμα για τη βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη ανάπτυξη των μεταφορών και της κινητικότητας στην εξεταζόμενη αστική περιοχή. Το όραμα που προκύπτει, θα χρησιμοποιηθεί ως καθοδηγητικό στοιχείο για τη διαδικασία σχεδιασμού. Ωστόσο, το όραμα μπορεί να είναι και από μόνο το κατευθυντήριο στοιχείο, εάν είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των φορέων και των πολιτών. Επομένως, είναι ζωτικής σημασίας η δημιουργία μιας κοινής συμμετοχής στο όραμα. Η διασφάλιση της δέσμευσης των βασικών φορέων και των υπευθύνων λήψης αποφάσεων, θα συμβάλει περαιτέρω στην αποσαφήνιση της πολιτικής αξίας του ΣΒΑΚ.



Εικόνα 1: Βήματα υλοποίησης του σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ Δ. Παιονίας

- Οι στρατηγικοί στόχοι, ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας που αναδείχθηκε από συμμετοχικές διαδικασίες, αποτελούν τα στοιχεία που διαμορφώνουν το προσχέδιο μέτρων κινητικότητας για το ΣΒΑΚ. Στο προσχέδιο μέτρων, οι προτεινόμενες λύσεις αποκτούν έναν μεγαλύτερο βαθμό λεπτομέρειας και αναδεικνύονται τα χαρακτηριστικά τους. Προκειμένου να προκύψουν τα οριστικά μέτρα του ΣΒΑΚ, το προσχέδιο των μέτρων τίθεται σε διαβούλευση με φορείς και πολίτες.
- Η τελική μορφή του ΣΒΑΚ περιλαμβάνει ένα εξειδικευμένο σχέδιο δράσης, το οποίο συνοδεύεται από το ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα των μέτρων και τον προϋπολογισμό των δράσεων. Στο τελικό ΣΒΑΚ εντάσσεται το πλαίσιο παρακολούθησης του σχεδίου, στο οποίο περιλαμβάνονται ποσοτικοί και ποιοτικοί δείκτες παρακολούθησης των μέτρων.

1. Μεθοδολογία προσέγγισης του 5^{ου} Παραδοτέου

Μετά το στάδιο προετοιμασίας προκύπτει η ανάγκη σύνθεσης μιας μεθοδολογίας εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Παιονίας η οποία θα προσαρμόζεται στις συνθήκες, τις ανάγκες και τους περιορισμούς του παρόντος έργου, ενώ ταυτόχρονα θα ικανοποιεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες του ΣΒΑΚ.

Για τον σκοπό αυτό, η ομάδα υποστήριξης έργου της Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης, ανέπτυξε μια Μεθοδολογία Εφαρμογής των οδηγιών του Eltis για την περίπτωση του ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας. Η εν λόγω μεθοδολογία περιγράφει δραστηριότητες που θα πραγματοποιηθούν ξεκινώντας από το στάδιο της προετοιμασίας και φτάνοντας έως την οριστικοποίηση του σχεδίου.

Το διάγραμμα δραστηριοτήτων της μεθοδολογίας εφαρμογής του ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας παρουσιάζεται στην Εικόνα 2.

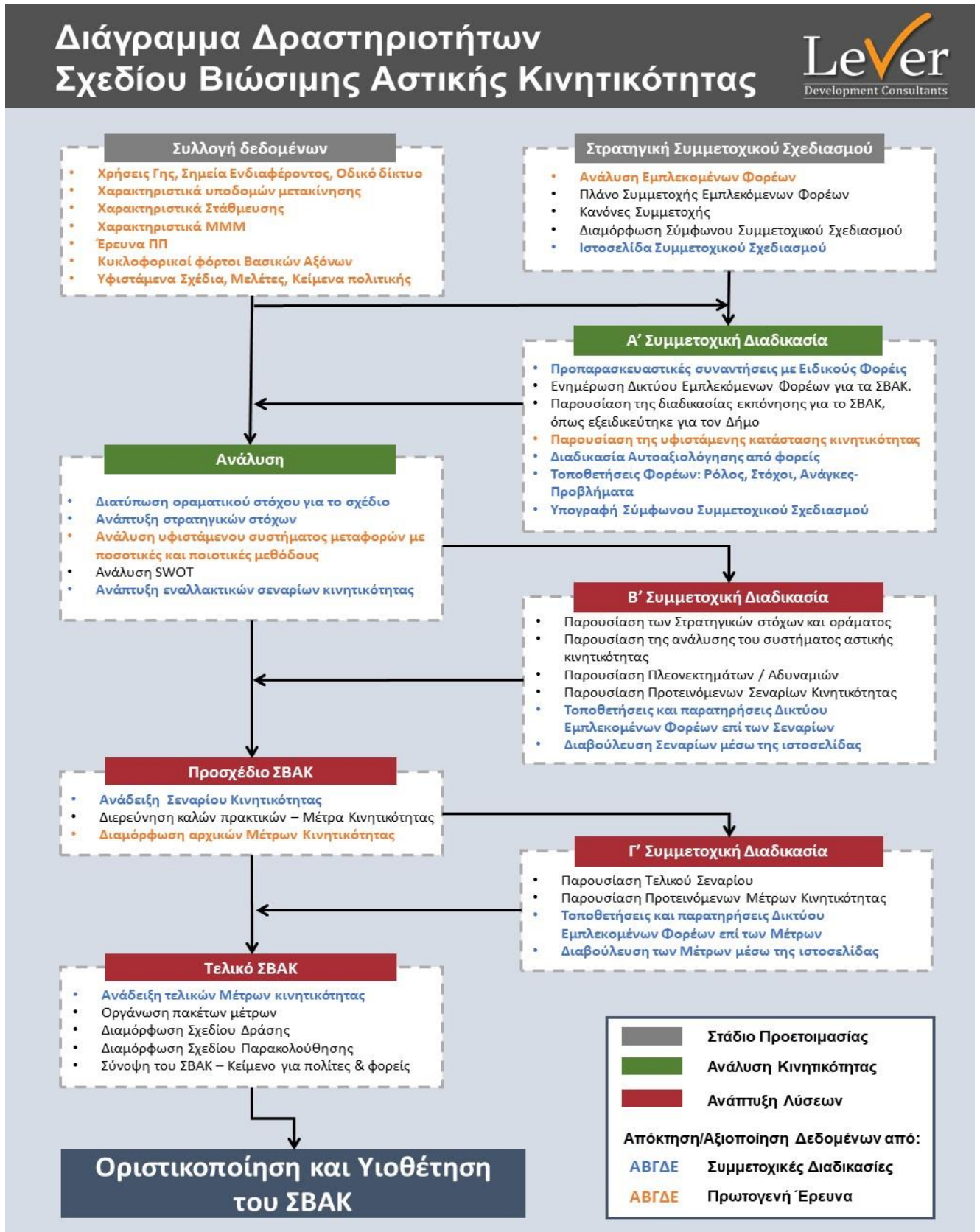
Τα διακριτά στάδια των δραστηριοτήτων περιλαμβάνουν:

- Την Προετοιμασία για το ΣΒΑΚ (Εικόνα 2, Γκρι Πλαίσιο): περιέχει δραστηριότητες που αφορούν στην γενικότερη συλλογή πληροφορίας και την προετοιμασία για την διαχείριση του σχεδιασμού. Σημαντικό τμήμα του σταδίου προετοιμασίας έχει πραγματοποιηθεί στο Α παραδοτέο, ωστόσο αυτό συνεχίζεται και στο παραδοτέο Β.
- Την Ανάλυση της Κινητικότητας (Εικόνα 2, Πράσινο Πλαίσιο): περιέχει δραστηριότητες που αφορούν στην επεξεργασία των δεδομένων και των αρχικών εισηγήσεων του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων που αφορά στην αυτο-αξιολόγηση του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας. Το μεγαλύτερο τμήμα του συγκεκριμένου σταδίου περιλαμβάνεται στο παραδοτέο Β.
- Την Ανάπτυξη Λύσεων (Εικόνα 2, Κόκκινο Πλαίσιο): περιέχει δραστηριότητες που αφορούν την σύνθεση, την διαβούλευση και την αξιολόγηση μελλοντικών Σεναρίων και Μέτρων Κινητικότητας και την διαμόρφωση του πλαισίου παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

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

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

Στο αριστερή στήλη της εικόνας 2 εντοπίζονται οι ομάδες δραστηριοτήτων που προκύπτουν από την εργασία της ομάδας έργου και των επιστημονικών συνεργατών, ενώ στην δεξιά στήλη της εντοπίζονται ομάδες δραστηριοτήτων που περιλαμβάνουν την συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας.



Εικόνα 2: Διάγραμμα Δραστηριοτήτων της Μεθοδολογίας Εφαρμογής του ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας

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

Στάδιο Προετοιμασίας:

Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ σε συνεργασία με την ομάδα υποστήριξης και έχοντας διευθετήσει τα διαχειριστικά ζητήματα του σχεδιασμού (παραδοτέο 1) προχωρά στην Συλλογή δεδομένων για το υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας. Οι παλαιότερες μελέτες, η στατιστική υπηρεσία και οι δομές του Δήμου αποτελούν πηγές παροχής χρήσιμων πληροφοριών οι οποίες πλαισιώνονται με ποσοτικές και ποιοτικές μετρήσεις στο πεδίο και έρευνες κινητικότητας.

Ταυτόχρονα, η ομάδα έργου δομεί την Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού για την αποτελεσματική διαχείριση των ενδιαφερομένων μερών κατά την εκπόνηση και υλοποίηση του σχεδίου. Η στρατηγική περιλαμβάνει την αναγνώριση και ανάλυση του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων, διαμόρφωση Πλάνου Συμμετοχής και Κανόνων Συμμετοχής στην διαδικασία σχεδιασμού και την δημιουργία ιστοσελίδας ενημέρωσης και διαβούλευσης.

Στάδιο Ανάλυσης:

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

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

Στάδιο Ανάπτυξης Λύσεων

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

Το επικρατέστερο σενάριο που ανάδειξε η διαδικασία διαβούλευσης αξιολογείται και βάσει των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης και της ανασκόπησης των καλών ευρωπαϊκών πρακτικών, διαμορφώνονται τα αρχικά μέτρα κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα οργανώνονται σε ένα προσχέδιο του ΣΒΑΚ το οποίο παρουσιάζεται και διαβουλεύεται με την κοινωνία της Παιονίας στο πλαίσιο της Γ' Συμμετοχικής διαδικασίας. Σε αυτό το στάδιο οι συμμετέχοντες μπορούν να διατυπώσουν την άποψη τους για συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των μέτρων κινητικότητας.

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

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

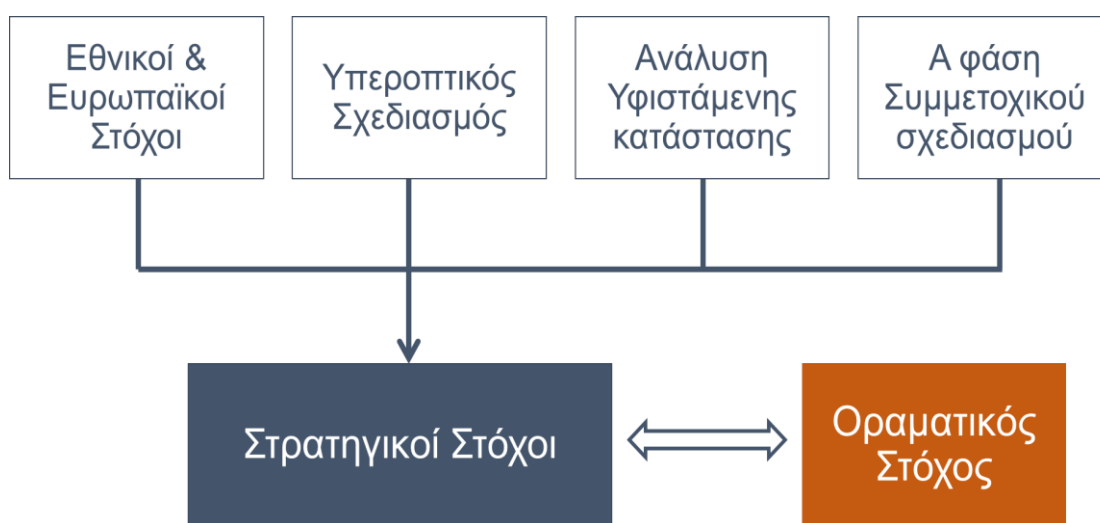
Η διαδικασία εκπόνησης ολοκληρώνεται με την διαμόρφωση ενός εντύπου που θα συνοψίζει τα αποτελέσματα του ΣΒΑΚ και θα απευθύνεται στους υπαλλήλους του Δήμου, στους μελετητές που θα ασχοληθούν με αντικείμενα στην περιοχή επιρροής του ΣΒΑΚ για τα επόμενα έτη και γενικότερα σε κάθε ενδιαφερόμενο.

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

2. Προσδιορισμός ολοκληρωμένου πακέτου μέτρων

Η μεθοδολογία υλοποίησης ενός ΣΒΑΚ είναι μια διαδικασία με συγκεκριμένα βήματα υλοποίησης αλλά και ικανό βαθμό ευελιξίας έτσι ώστε να προσαρμόζεται στις συγκεκριμένες ιδιαίτερες συνθήκες της περιοχής μελέτης. Επιπρόσθετα η πληθώρα διαβουλεύσεων που υπεισέρχονται σε αυτήν την καθιστούν μια *suī generis* μη ντετερμινιστική διαδικασία, με ικανό βαθμό ελευθερίας και μη μονοσήμαντες επιλογές και λύσεις.

Οι αρχικοί άξονες στρατηγικής για το ΣΒΑΚ της Παιονίας προέκυψαν από την ανάλυση και προσπάθεια εύρεση κοινής συνισταμένης ανάμεσα σε διάφορα θεσμικά πλαίσια (Εθνικά & Ευρωπαϊκά), τον τοπικό και υπερτοπικό σχεδιασμό, την υφιστάμενη κατάσταση αλλά και της διαδικασίες διαβούλευσης της Α' φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ.



Εικόνα 3: Διαδικασία διαμόρφωσης αρχικών στρατηγικών στόχων και οράματος

Από την παραπάνω διαδικασία προέκυψαν οι τέσσερις άξονες στρατηγικής:

1. **Αναβάθμιση των Δημοσίων Μεταφορών στον Δήμο**
2. **Περιορισμός, οργάνωση και αποτελεσματική αστυνόμευση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας**
3. **Ευαισθητοποίηση και Ενημέρωση των Πολιτών**
4. **Αναβάθμιση της προσπελασιμότητας και προσβασιμότητας των υποδομών Ήπιων Μορφών μετακίνησης**

Στη συνέχεια και μετά την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης καθορίστηκαν οι τομείς προτεραιότητας που θα μπορούσαν να συνδράμουν στην υλοποίηση των τεσσάρων αξόνων στρατηγικής. Οι προτεραιότητες που προέκυψαν είναι οι παρακάτω:

- **Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας**
- **Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης**
- **Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων**
- **Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας**
- **Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης**

- **Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών**
- **Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών**

Το επόμενο βήμα της μεθοδολογίας ήταν η ιεράρχηση των παραπάνω προτεραιοτήτων. Τα κριτήρια έναντι των οποίων αξιολογήθηκαν οι προτεραιότητες ήταν τα παρακάτω:

- **Εκπομπές αερίων**
- **Οδική ασφάλεια**
- **Προσβασιμότητα**
- **Υγεία**
- **Αστική ανάπλαση – αναζωογόνηση**
- **Νέες τεχνολογίες**
- **Αποσυμφόρηση οδών**

Τα κριτήρια επιλέχθηκαν ώστε να αντιπροσωπεύονται σε αυτά όλα οι βασικές συνιστώσες των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας. Η αποτίμηση και ιεράρχηση των προτεραιοτήτων έναντι αυτών έγινε με χρήση Πολυκριτηριακής ανάλυσης και της τεχνικής της Αναλυτικής Ιεραρχικής Μεθόδου. Η διαδικασία της ανάλυσης παρουσιάζεται σε όλη της την έκταση στο Γ' Παραδοτέο, τα αποτελέσματα αυτής προσδιόρισαν την ιεραρχία των πεδίων παρεμβάσεων και των μέτρων παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ Παιονίας. Η ιεράρχηση των προτεραιοτήτων που προέκυψε μετά την εφαρμογή της διαδικασίας είναι η ακόλουθη:

1. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης (βαθμολογία 0,31)
2. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας (βαθμολογία 0,23)
3. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων (βαθμολογία 0,16)
4. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης (βαθμολογία 0,12)
5. Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών (βαθμολογία 0,10)
6. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (βαθμολογία 0,05)
7. Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών (βαθμολογία 0,04)

Από την παραπάνω ανάλυση, την εφαρμογή της SWOT ανάλυσης για τον Δήμο Παιονίας και την ανασκόπηση καλών πρακτικών από την Ευρωπαϊκή πραγματικότητα προέκυψαν τα πεδία παρέμβασης και τα μέτρα παρέμβασης που παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1: Πακέτα Παρεμβάσεων και Μέτρα Παρέμβασης

Πεδίο Παρέμβασης Αστικής Κινητικότητας	Μέτρα παρέμβασης
Ιεράρχηση οδικού δικτύου	Δημιουργία ολοκληρωμένου οδικού δακτυλίου. Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας
Μετακίνηση πεζή - Προώθηση -μη μηχανοκίνητων (ενεργών) μέσων μεταφοράς	Δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας
	Πεζόδρομοι
	Βελτίωση υποδομής για ΑΜΕΑ - Προσβασιμότητας
Μετακίνηση με ποδήλατο -Προώθηση μη μηχανοκίνητων (ενεργών) μέσων	Κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων

μεταφοράς	
Οδική ασφάλεια	Διαμόρφωση ισόπεδων κόμβων
	Διαμόρφωση ισόπεδων διασταυρώσεων σε κυκλικό κόμβο
	Σχολικές διαδρομές/ Σχολικοί Δακτύλιοι
	Διατάξεις μετριασμού ταχύτητας της Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας
	Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών και διατάξεις ασφαλούς διάσχισης της οδού
Διαχείριση χώρων Στάθμευσης	Διαχείριση στάθμευσης
	Έξυπνη στάθμευση
Logistics – Εμπορευματικές Μεταφορές	Πρώθηση οχημάτων «Καθαρής Ενέργειας» - Ηλεκτρικά Οχήματα Μπαταρίας και Κυψελών Καυσίμου- στον Τομέα των Logistics
	Κανονισμός Φορτοεκφόρτωσης (Πολύκαστρο)
Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες	Παρεμβάσεις στο σύστημα ΔΑΣ – Εξέταση Δημιουργίας Συστήματος DRT
Επικοινωνιακά μέτρα	Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση

Όλα τα μέτρα που επιλέχθηκαν για το ΣΒΑΚ παρουσιάζονται σε πινακοποιημένη μορφή όπου επεξηγούνται οι βασικότερες παράμετροί τους ενώ παρέχεται συγκεντρωμένη πληροφορία που έχει σαν σκοπό να διευκολύνει την διαδικασία υλοποίησής τους. Πιο συγκεκριμένα τα πεδία που συμπληρώνονται αφορούν τον τίτλο του μέτρου, το πεδίο αστικής κινητικότητας που αφορούν, τους «έξυπνους στόχους» του ΣΒΑΚ με τους οποίους συνδέεται, την συνάφεια και συμβατότητα με προγράμματα και στρατηγικές του υπερκείμενου και υποκείμενου σχεδιασμού, τον χαρακτήρα του μέτρου (αν αποτελεί δηλαδή έργο, θεσμική παρέμβαση, διαδικασία ή συνδυασμό αυτών), το περιεχόμενο και τα χαρακτηριστικά του, τα ζητήματα που αναδείχθηκαν στις διαδικασίες ανάλυσης και διαβούλευσης και εξυπηρετούνται από την υιοθέτηση του μέτρου, το πεδίο εφαρμογής και την περιοχή επιρροής, την προτεραιότητα του, την ωριμότητα του, τα βήματα υλοποίησης του και την εκτιμώμενη διάρκεια αυτών, τους εμπλεκόμενους φορείς υλοποίησης – σχεδιασμού και εποπτείας, τα προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή, τους δείκτες προόδου, την εκτιμώμενη δαπάνη, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης και τέλος την χρονική περίοδο υλοποίησης του.

3. Σχέδιο δράσης και προϋπολογισμός

Προκειμένου να υπάρξει μια δομημένη μορφή για το σύνολο της πληροφορίας σε κάθε μέτρο, αξιοποιείται μια πρότυπη μορφή ανάλυσης των μέτρων με την μορφή δελτίου. Το «Δελτίο Ανάλυσης των Μέτρων του ΣΒΑΚ» διαμορφώθηκε για αυτόν τον σκοπό και λειτουργεί ως εργαλείο διευκρίνησης των παραμέτρων που καθορίζουν την ταυτότητα των μέτρων καθώς και το πλαίσιο υλοποίησής τους, όπως παρουσιάζεται αναλυτικά παρακάτω:

- Ταυτότητα Μέτρου:
 - **Τίτλος:** Ο τίτλος του μέτρου (αναλυτικά).
 - **Πεδίο αστικής κινητικότητας:** Το πεδίο ή τα πεδία αστικής κινητικότητας στα οποία αναφέρεται το μέτρο. Αποτελούν ευρύτερες κατηγορίες ή κλάδους που σχετίζονται με το εξεταζόμενο μέτρο ή δράση. Χρησιμοποιούνται για την ευκολότερη σύνδεση του μέτρου με το επιστημονικό αντικείμενο.
 - **Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ:** Οι Στρατηγικοί Στόχοι του ΣΒΑΚ που εξυπηρετούνται από την εφαρμογή του μέτρου.
 - **Γενικοί Στόχοι:** Οι στόχοι και στρατηγικοί άξονες σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο που εξυπηρετούνται από την υλοποίηση του μέτρου. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι στόχοι σε περιφερειακό επίπεδο αναμένεται να μεταβληθούν κατά την διάρκεια υλοποίησης του ΣΒΑΚ (νέα προγραμματική περίοδος)
 - **Χαρακτήρας:** Ο χαρακτήρας του μέτρου περιλαμβάνει συγκεκριμένες διακριτές επιλογές: (α) Έργο (π.χ. υλοποίηση ποδηλατοδρόμων, πεζοδρόμων κ.λπ.), (β) Κανονισμός/ Θεσμική παρέμβαση (π.χ. ωράριο φορτοεκφόρτωσης, απαγορεύσεις κυκλοφορίας, ελεγχόμενη στάθμευση κ.λπ.), (γ) Διαδικασίες-Υπηρεσίες (π.χ. εκστρατείες ενημέρωσης, υπηρεσίες διαχείρισης κινητικότητας, προώθηση δράσεων κ.λπ.) και (δ) επιμέρους συνδυασμοί των παραπάνω.
 - **Περιεχόμενο:** Περιγραφή του περιεχομένου του μέτρου, τον ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του και των λεπτομερειών που χρίζουν ανάδειξης.
 - **Ζήτημα προς αντιμετώπιση:** Συνοπτική περιγραφή των παραμέτρων που εξηγούν την ανάγκη υλοποίησης του μέτρου (π.χ. ανεπαρκής κάλυψη περιοχής από δημόσιες συγκοινωνίες, ανεπάρκεια πεζοδρομίων, έλλειψη θέσεων στάθμευσης ποδηλατών, Α.με.Α κ.λπ.). Αξιοποίηση των συμπερασμάτων από τον συμμετοχικό σχεδιασμό και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης
 - **Πεδίο εφαρμογής:** Η Γεωγραφική/ Λειτουργική περιοχή στην οποία προτείνεται να εφαρμοστεί το προτεινόμενο μέτρο. Το μετρώ ενδέχεται να είναι είτε οριζόντιο (για όλη την περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ) είτε να αφορά συγκεκριμένη χωρική ενότητα. Η κλιμακούμενη εφαρμογή ενός μέτρου ή η εφαρμογή υπό προϋποθέσεις σε διαφορετικές χωρικές ενότητες περιγράφεται επίσης σε αυτό το σημείο.
- Υλοποίηση Μέτρου:
 - **Προτεραιότητα:** Η προτεραιότητα που αποδίδεται στην υλοποίηση του μέτρου και μπορεί να είναι: (α) υψηλή, (β) μέση ή (γ) χαμηλή. Η προτεραιότητα προκύπτει από το πλήθος των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ και των γενικών στόχων που εξυπηρετούνται. Υπόψη

λαμβάνεται ο εκτιμώμενος αντίκτυπος του μέτρου, καθώς και οι απόψεις των φορέων και τον πολιτών κατά την διαβούλευση του προσχεδίου

- **Ωριμότητα:** Εξετάζεται η εκτιμώμενη ωριμότητα της παρέμβασης ως προς την ικανοποίηση των παρακάτω σταδίων ωριμότητας: (α) εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας, (β) εκτέλεση διαδικασιών που ορίζονται από το θεσμικό πλαίσιο, (γ) χωροθέτηση της παρέμβασης, (δ) εγκρίσεις προ εφαρμογής, (ε) άδειες εκτέλεσης απαιτούμενων εργασιών/παρεμβάσεων και (στ) δημοπράτηση.
- **Βήματα υλοποίησης:** Αναφέρονται όλα τα απαιτούμενα βήματα, από το στάδιο του διαγωνισμού και της μελέτης μέχρι την υλοποίηση και την εγκατάσταση της υποδομής/υπηρεσίας, ώστε να εφαρμοστεί το μέτρο. Κάθε βήμα αντιστοιχίζεται με την απαιτούμενη χρονική διάρκεια για την ολοκλήρωση του.
- **Εμπλεκόμενοι φορείς:** Αναφέρονται όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετέχουν στο σχεδιασμό και την υλοποίηση του μέτρου. Διαχωρισμός φορέων σε αντιστοιχία με τις αρμοδιότητες σχεδιασμού, υλοποίησης, εποπτείας.
- **Προσδοκώμενα αποτελέσματα:** Αναφορά στις θετικές επιπτώσεις από την εφαρμογή του μέτρου (π.χ. βελτίωση εξυπηρέτησης εύάλωτων χρηστών, μείωση μετακινήσεων με Ι.Χ., αναβάθμιση αστικού τοπίου κ.ά.) και στους πιθανούς κινδύνους (π.χ. πιθανότητα καταπάτησης νέων υποδομών/ υπηρεσιών κ.ά.).
- **Δείκτες παρακολούθησης:** Μεταβλητές/ Δείκτες που ελέγχουν την πρόοδο υλοποίησης του μέτρου ή/και την επιρροή του στην περιοχή εφαρμογής (π.χ. μήκος υλοποιημένων ποδηλατοδρόμων ή/και ποσοστό ποδηλατοδρόμων στο σύνολο του δικτύου, πλήθος/ποσοστό στεγάστρων σε στάσεις αστικής συγκοινωνίας, πλήθος υπηρεσιών εξυπηρέτησης μετακινουμένων κ.ά.).
- **Προεκτίμηση δαπάνης:** Προεκτίμηση δαπάνης που απαιτείται για την ολοκλήρωση κάθε βήματος υλοποίησης ή παράθεση εκτιμήσεων για μοναδιαίες δαπάνες που αφορούν το εξεταζόμενο μέτρο. Η άθροιση των επιμέρους δαπανών, η τελική εκτίμηση της δαπάνης και συνυπολογισμός απρόβλεπτων εξόδων πραγματοποιείται στο σχέδιο δράσης
- **Χρηματοδότηση:** Αναφορά στα διαθέσιμα εθνικά, περιφερειακά ή και ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά εργαλεία που μπορούν να υποστηρίξουν την υλοποίηση του μέτρου. Περιλαμβάνει χαρακτηριστικά

Σημειώνεται ότι οι παράμετροι που αφορούν: (α) στους δείκτες υλοποίησης των μέτρων του ΣΒΑΚ, (β) στα διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία και (γ) στο χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των μέτρων του ΣΒΑΚ, αποτελούν αντικείμενα που ελέγχουν συνολικά την πρόοδο υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Για το λόγο αυτό, αποτελούν και διακριτά θεματικά αντικείμενα που αναπτύσσονται στην συνέχεια στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης του ΣΒΑΚ, καθώς υποστηρίζουν την παρακολούθηση υιοθέτησης και εφαρμογής του συνολικά.

3.1 Δελτία Μέτρων


Στην συνέχεια παρατίθενται οι συγκεντρωτικοί πίνακες των μέτρων παρέμβασης. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα μέτρα παρέμβασης είναι ιεραρχημένα με βάση τις παρούσες συνθήκες οι οποίες ειδικά στο ζήτημα της χρηματοδότησης δεν είναι σαφείς εξαιτίας του γεγονότος ότι βρισκόμαστε σε ενδιάμεση περίοδο για τα Ευρωπαϊκά Πλαίσια Στήριξης αλλά και των πρόσφατων γεγονότων με τον COVID-19.

Είναι σκόπιμο όμως να τονισθεί ότι σε ένα σχέδιο δράσης όπως αυτό του ΣΒΑΚ υπάρχει προστιθέμενη αξία στην προετοιμασία μέτρων με ικανό βαθμό ωριμότητας, ανάλογα με τις ιεραρχημένες ανάγκες βιώσιμης κινητικότητας της περιοχής μελέτης, ώστε όταν παρουσιαστεί ευκαιρία χρηματοδότησης να υπάρχει ο απαιτούμενος βαθμός ωριμότητας για να επιλεγθεί η προτεινόμενη παρέμβαση.

Στη συνέχεια παρατίθενται οι πίνακες με τα χαρακτηριστικά της ταυτότητας του κάθε προτεινόμενου μέτρου για κάθε πεδίο αστικής κινητικότητας.

3.1.1 Δημιουργία Περιφερειακής Οδού – Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	Δημιουργία Περιφερειακής Οδού – Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Ιεράρχηση οδικού δικτύου
	Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	Σύνδεση με «έξυπνους στόχους» ΣΒΑΚ Παιονίας: 1.5 Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου 2.1 Μείωση της διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το εσωτερικό του οικισμού 2.3 Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης,
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Γ.Π.Σ. ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
	Χαρακτήρας	Φυσικό Έργο: Χ
		Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση: Χ
		Υπηρεσία Διαδικασία: -
	Περιεχόμενο & Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	
	<p>Η κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου είναι το πρώτο βήμα για την έρευνα της περιβαλλοντικής αντοχής του αστικού χώρου. Εστιάζεται στην κατανομή των αποδεκτών φόρτων για την κάθε πολεοδομική ενότητα ανάλογα με τις χρήσεις που φιλοξενεί, αποθαρρύνοντας τις υπερβάλλουσες κυκλοφοριακές πιέσεις από το τοπικό επίπεδο των περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών (κυρίως περιοχών κατοικίας), αποτρέποντας τις διαμπερείς ροές αυτοκινήτων. Αυτή η κατηγοριοποίηση οδηγεί στη διαμόρφωση ενός δακτυλικού συστήματος κυκλοφορίας που παρακάμπτει τις εσωτερικές ζώνες της πόλης όπου βρίσκονται συγκεντρωμένες οι χρήσεις που απαιτούν προστασία, όπως γειτονιές κατοικίας, σχολεία, πάρκα, νοσοκομεία, δραστηριότητες πολιτισμού και περιοχές κέντρου με υψηλές πυκνότητες πεζών. Η λογική του δακτυλίου εφαρμόζεται σε κάθε επίπεδο πολεοδομικής ενότητας (τοπικό-γειτονιά, συνοικιακό, περιφερειακό).</p> <p>Οι γειτονιές – θύλακες ήπιας κυκλοφορίας, που αποτελούν το κύτταρο του πολεοδομικού οργανισμού», θωρακίζονται χάρις στο δακτύλιο που τις περιβάλλει. Στις γειτονιές θα πρέπει να επικρατούν ανθρώπινες συνθήκες ζωής, να έχει προτεραιότητα ο πεζός, ενώ ο δημόσιος χώρος να απευθύνεται και να χρησιμοποιείται κυρίως από τον άνθρωπο. Η κίνηση του αυτοκινήτου περιμετρικά της πολεοδομικής ενότητας, δεν επιβαρύνει εσωτερικά την περιοχή, τα αυτοκίνητα μπορούν να εισέρχονται με μικρή ταχύτητα και να σταθμεύουν.</p> <p>Σε ένα σύστημα δακτυλίων, θα πρέπει να υπάρχουν οι συνοδευτικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και διαμορφώσεις, ώστε να εξασφαλίζουν την τήρηση της λειτουργίας του δακτυλίου.</p>	



<p>Προτείνεται ο εκ νέου ενιαίος σχεδιασμός και η ιεράρχηση του οδικού δικτύου.</p> <p>Παρακάμψεις για την αποσυμφόρηση του οικισμού :</p> <p>Νότια παράκαμψη, η οποία ενώνει την Επαρχ. Οδό Κιλκίς – Αξιούπολης με την Επαρχ. Οδό Χέρσου - Πολυκάστρου</p>			
			
<p>Οι προτεινόμενες παρακάμψεις κινούνται εκτός ρυμοτομικού ορίου της πόλης και η υλοποίησή τους θα αποφορτίσει άμεσα τον αστικό ιστό από βαρέα οχήματα. Οι ακριβείς χαράξεις των προτεινόμενων παρακάμψεων θα προκύψουν κατά την φάση προμελέτης τους. Στην προμελέτη θα εξετασθούν έναντι σειράς κριτηρίων εφικτότητας, κόστους, περιβαλλοντικού αντικτύπου κλπ.</p>			
<p>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</p> <p>Οι οδοί οι οποίες διέρχονται από τον αστικό ιστό όπου συνυπάρχει η αμιγής κατοικία με τις εμπορικές χρήσεις ή η εξοκλήρου περιοχή της αμιγούς κατοικίας, επιβαρύνουν την ποιότητα του αστικού ιστού με την διέλευση βαρέων οχημάτων με ποικίλες συνέπειες όπως αύξηση του περιβαλλοντικού φορτίου του αστικού ιστού (αέριοι ρύποι, επιβάρυνση δημόσιας υγείας, οπτική όχληση, ακουστική ρύπανση κλπ), αύξηση του κινδύνου πρόκλησης οδικών ατυχημάτων, μείωση της προσβασιμότητας των κατοίκων από τον συνεπαγόμενο περιορισμό της κυκλοφοριακής ικανότητας της οδού κλπ.</p>			
<p>Πεδίο εφαρμογής</p> <p>Η συνολική έκταση του Δήμου Παιονίας για την ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Ο οικισμός του Πολυκάστρου για τη Νότια Παράκαμψη.</p>			
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση, Απαλλαγή από ΣΥΠΟΘΑ)	X
		Ε) Απαλλοτριώσεις	X
		ΣΤ) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		Z) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		H) Άλλη δράση Ωριμότητας	
	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	
Διαδικασίες τροποποιήσεων θεσμικού πλαισίου	6 – 12 Μήνες		
Διαδικασίες προκήρυξης και εκπόνησης όλων των σχετικών μελετών	12 – 18 Μήνες		
Διαδικασίες Απαλλοτριώσεων	6-12 Μήνες		
Δημοπράτηση έργου κατασκευής	6 – 9 Μήνες		
Κατασκευή Έργου	18 – 24 Μήνες		
Εμπλεκόμενοι Φορείς			

Σχεδιασμού:	Δήμος Παιονίας – Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας – ΥΠΥΜΕ (Διεύθυνση Οδικών Υποδομών)
Υλοποίησης:	Δήμος Παιονίας - Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας –ΥΠΥΜΕ (Διεύθυνση Οδικών Υποδομών)
Εποπτείας:	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας – Δήμος Παιονίας – ΥΠΥΜΕ (Διεύθυνση Οδικών Υποδομών)
Προσδοκώμενα αποτελέσματα	
Μείωση διαμπερών κινήσεων γενικά και ειδικά βαρέων οχημάτων Αναβάθμιση περιβάλλοντος σε όλες τις εκφάνσεις (αέριοι ρύποι, οπτική όχληση, ακουστική όχληση) Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας Βελτίωση προσβασιμότητας κατοίκων στις λειτουργίες του κέντρου (υπηρεσίες υγείας, εκπαίδευσης, δημόσιες υπηρεσίες κλπ)	
Δείκτες προόδου	Εκπόνηση Σταδίων Μελετών και προκήρυξης της Μελέτης και του Έργου – χλμ κατασκευασμένου έργου
Προεκτίμηση δαπάνης	6 – 7 Εκατομμύρια ευρώ / χλμ
Χρηματοδότηση	ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας
Χρονική Περίοδος	2022-2027

3.1.2 Δημιουργία Ζωνών Ήπιας Κυκλοφορίας

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	Δημιουργία Ζωνών ήπιας κυκλοφορίας
Πεδίο αστικής κινητικότητας	Ενεργή Μετακίνηση
Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	Σύνδεση με «έξυπνους στόχους» ΣΒΑΚ Παιονίας: 1.1 Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων 1.2 Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων 1.3 Εξασφάλιση του απαιτούμενου επιπέδου προσβασιμότητας των υποδομών ήπιας κινητικότητας που συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος της πόλης 1.4 Καλύτερη διαχείριση του κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητας του 1.5 Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες 2.1 Μείωση της διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το εσωτερικό του οικισμού 2.3 Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Γ.Π.Σ. ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
Χαρακτήρας	Έργο: Χ Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση: Χ Υπηρεσία Διαδικασία: Χ
Περιεχόμενο & Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

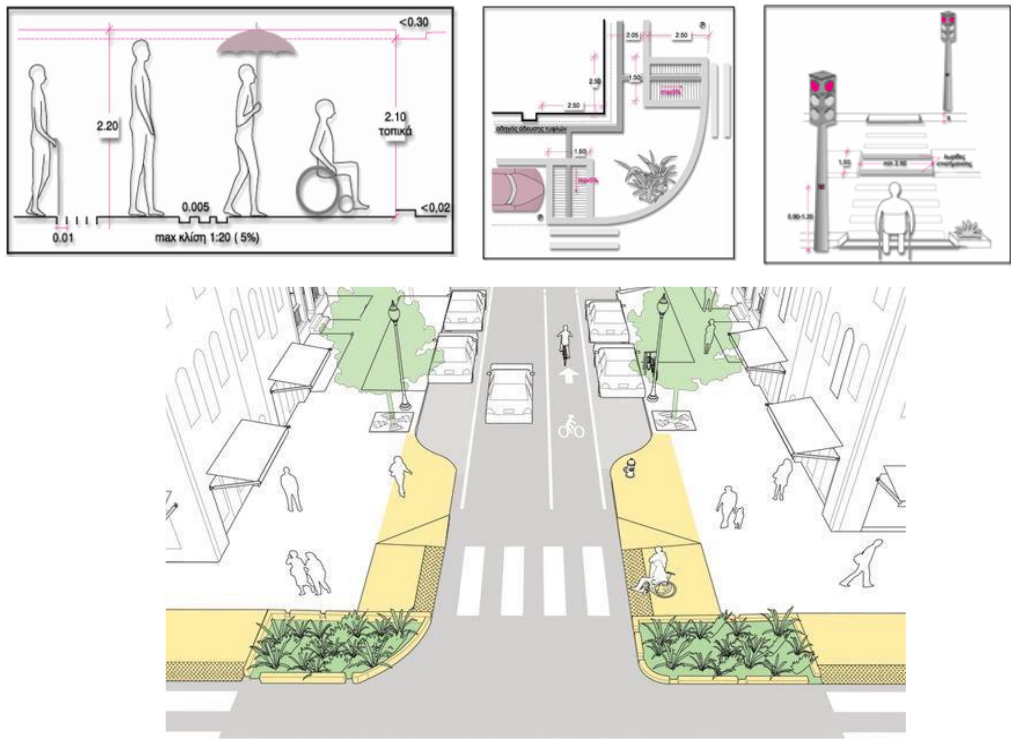
<p>Περιοχή ήπιας κυκλοφορίας ορίζεται η περιοχή που έχει χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999, άρθρο 1. Οι <i>Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας</i> είναι οι οδοί με προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών, στους οποίους με κατάλληλες διαμορφώσεις εξασφαλίζεται, η διέλευση οχημάτων με χαμηλή ταχύτητα ή και η στάθμευση.</p> <p>Η μείωση της ταχύτητας των οχημάτων πραγματοποιείται μέσω κατάλληλων παρεμβάσεων με μέτρα «ήπιας κυκλοφορίας» με στόχο την ασφαλή διακίνηση ευάλωτων χρηστών (πεζών/ποδηλατών) και συνεπώς την μείωση-ελαχιστοποίηση ή και αποτροπή των ατυχημάτων.</p> <p>Βασικά χαρακτηριστικά της ανάπλασης:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Διάστρωση της οδού με κυβόλιθο - Διαπλάτυνση πεζοδρομίων, πλάτος 2 μ. (όπου είναι εφικτό) - Κατάργηση στάθμευσης ή οριοθετημένη στάθμευση, όπου το πλάτος της οδού το επιτρέπει δημιουργία εσοχών στάθμευσης πλάτους 2 μ. - Διαχωρισμός πεζοδρομίου με την οδό μέσω κολωνακίων - όριο ταχύτητας 30km/h <p>Για τη πόλη του Πολυκάστρου προτείνονται:</p> <p>Η αναδιαμόρφωση της οδού Μ. Αλεξάνδρου: Επανάκτηση χώρου για τους ενεργούς τρόπους μετακίνησης</p>  <p>Η μετατροπή της οδού Κυκλίας στο κατάντη από την οδό Αριστοτέλους τμήμα σε οδό ήπιας κυκλοφορίας – εμπορικού χαρακτήρα.</p>  <p>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</p>
--

	<p>Επιλογή περιοχών του δικτύου για την μετατροπή τους σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, με στόχο την μείωση της ταχύτητας, τις χρήσεις γης, την ασφαλή κινητικότητα πεζών και ευάλωτων χρηστών και την αστική αναβάθμιση της περιοχής. Μείωση αέριων ρύπων από την κυκλοφορία των οχημάτων, αισθητικά αναβάθμιση της περιοχής, βελτίωση της δημόσιας υγείας.</p> <p>Η οδός Μ.Αλεξάνδρου αποτελεί μία από τις εισόδους της πόλης, διπλής κατεύθυνσης οδός, με υψηλό φόρτο και ταχύτητες, μεταβαλλόμενο πλάτος της διατομής, μικρού πλάτους πεζοδρόμια, έλλειψη διαβάσεων, έλλειψη οργανωμένων θέσεων στάθμευσης. Οι πολλές σχολικές και αθλητικές μονάδες που βρίσκονται παρά την οδό σε συνδυασμό με τα παραπάνω αναφερόμενα προβλήματα δημιουργούν συνθήκες μη ασφαλούς κίνησης πεζών και μαθητών.</p> <p>Τα εν λόγω μέτρα στοχεύουν στην αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας, της άνεσης και της «ζωτικότητας» των γειτονιών, διατηρώντας ταυτόχρονα τα απαραίτητα επίπεδα κυκλοφορίας ή και στάθμευσης οχημάτων και την δυνατότητα επέμβασης των οχημάτων έκτακτης ανάγκης. Η πεζή μετακίνηση και η μετακίνηση με ποδήλατο καθίστανται ελκυστικότερες αναβαθμίζοντας συνολικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων.</p>		
	<p>Πεδίο εφαρμογής</p> <p>Επιλεγμένες περιοχές κυρίως στο κέντρο του Πολυκάστρου</p>		
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα	Μέση	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Προμελέτη	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
		Z) Απαλλοτριώσεις	X
		Η) Άλλη δράση Ωριμότητας	
	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	
	Προκήρυξη / Υλοποίηση Χωροταξικής Μελέτης	12-18 Μήνες	
	Διαδικασίες Τροποποίησης Θεσμικού Πλαισίου	6 - 12 Μήνες	
	Διαδικασίες Απαλλοτριώσεων	6 Μήνες	
	Υλοποίηση Σχεδιασμού	Σταδιακή	
	Εμπλεκόμενοι Φορείς		
	Σχεδιασμού:	Δήμος Παιονίας	
	Υλοποίησης:	Δήμος Παιονίας	
	Εποπτείας:	Δήμος Παιονίας	
	Προσδοκώμενα αποτελέσματα		
	<p>ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών κάθε ηλικίας και ικανοτήτων</p> <p>ασφαλής κίνηση των ποδηλάτων</p> <p>απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης</p> <p>αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος (περισσότερο πράσινο, αισθητικά αναβαθμισμένο αστικό εξοπλισμό)</p> <p>βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων</p> <p>περιορισμός μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</p>		
Δείκτες προόδου	Χλμ / Οδικού Δικτύου που μετατράπηκαν σε ήπιας κυκλοφορίας		
Προεκτίμηση δαπάνης	Η προεκτίμηση της δαπάνης είναι δύσκολη καθώς δεν υπάρχει γνώση του αριθμού και της έκτασης των απαιτούμενων απαλλοτριώσεων καθώς και των τιμών που θα καθορισθούν για αυτές.		
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου / ΠΕΠ Κ. Μακεδονίας		
Χρονική Περίοδος	2022 - 2027		

3.1.3 Βελτίωση Υποδομής για ΑΜΕΑ - Προσβασιμότητα

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος
Πεδίο αστικής κινητικότητας		Μετακίνηση Πεζή
Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ		1.1 Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων 1.2 Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων 1.3 Εξασφάλιση του απαιτούμενου επιπέδου προσβασιμότητας των υποδομών ήπιας κινητικότητας που συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος της πόλης 1.4 Καλύτερη διαχείριση του κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητάς του 1.5 Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου 2.1 Μείωση της διαμερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το εσωτερικό του οικισμού 2.3 Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές		Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023 Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη
Χαρακτήρας		Έργο: Χ
		Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση:
		Υπηρεσία Διαδικασία:
Περιεχόμενο & Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		



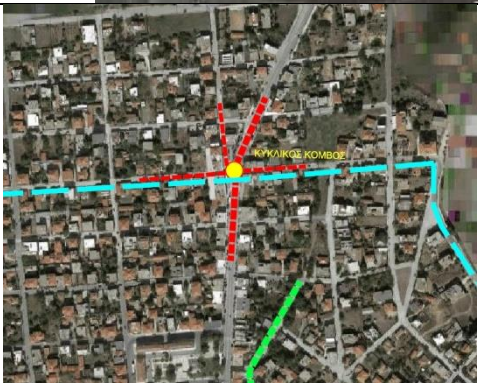
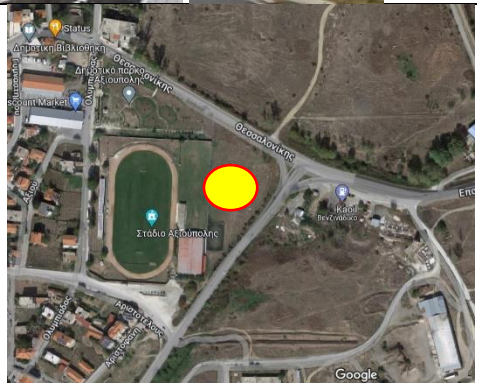

	<p>Ως προς το θέμα της προσβασιμότητας, εκτός από το Τεύχος των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους», το βασικό νομοθετικό πλαίσιο καθορίζεται από την Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009 και τις σχετικές με αυτήν Εγκυκλίους.</p> <p>Η εφαρμογή της απόφασης είναι υποχρεωτική για νέες διαμορφώσεις – αναπλάσεις και ανακατασκευές κοινοχρήστων χώρων πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. Η υποχρέωση της εφαρμογής ισχύει και για μεμονωμένες παρεμβάσεις διαφόρων φορέων, που δεν εντάσσονται σε συνολικό έργο διαμόρφωσης του δημόσιου χώρου, όπως τοποθέτηση ιστών φωτισμού, πινακίδων οδικής σήμανσης, πληροφοριακών πινακίδων, pillars τηλεφωνικών θαλάμων, κάδων απορριμμάτων, διαφημιστικών πλασιών, κ.λπ..</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Οι κοινόχρηστοι χώροι που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, όπως πλατείες, άλση, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, στάσεις και αποβάθρες μέσω μαζικής μεταφοράς, διαμορφώνονται ή ανακατασκευάζονται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται σε αυτούς η δυνατότητα πρόσβασης και ατόμων με αναπηρία. ✓ Επιβάλλεται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, που χρησιμοποιείται για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών, με απαραίτητο ελάχιστο πλάτος 1,50μ. (του κρασπέδου μη συνυπολογιζόμενου) ελεύθερο από κάθε είδους σταθερό ή κινητό εμπόδιο και μέγιστη αποδεκτή εγκάρσια κλίση 2%. Οποιαδήποτε εξυπηρέτηση όπως σήμανση, φύτευση, αστικός εξοπλισμός απαγορεύεται να τοποθετείται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Στην περίπτωση υφιστάμενων πεζοδρομίων πλάτους μικρότερου από 1,50μ. η ζώνη αυτή καταλαμβάνει όλο το πλάτος του πεζοδρομίου. Πλάτη μικρότερα από 0,70μ. αποφεύγονται ως μη εξυπηρετούντα άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο. ✓ Εφόσον από την μελέτη διαμόρφωσης-ανάπλασης μικρού εύρους οδών που δεν μπορούν να πεζοδρομηθούν, προκύπτει ότι δεν είναι δυνατή η εξασφάλιση δύο πεζοδρομίων με ζώνη όδευσης πεζών πλάτους 1.50 μ. ελεύθερη από εμπόδια, θα καταβάλλεται προσπάθεια ώστε το ένα τουλάχιστον πεζοδρόμιο να είναι πλήρως προσβάσιμο. ✓ Για την ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης επιβάλλεται η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών που αποβλέπει στην καθοδήγησή τους σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. Ο οδηγός όδευσης τυφλών κατασκευάζεται με πλάτος 0,30μ έως 0,60μ εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και στις ειδικές θέσεις που αναφέρονται κατωτέρω, συνίσταται δε από λωρίδες επίστρωσης, διαφορετικής υφής. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Στους κοινόχρηστους χώρους στους οποίους προβλέπεται η κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης προβλέπονται ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, σε ποσοστό 5% επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων, με ελάχιστο αριθμό τη μία θέση. Το ελάχιστο πλάτος των ειδικών αυτών θέσεων καθορίζεται σε 3,50μ. Από τις ειδικές αυτές θέσεις μία (1) τουλάχιστον ικανοποιεί απαιτήσεις στάθμευσης αναπηρικών οχημάτων τύπου VAN ή πρόσβασης σε όχημα από το πίσω μέρος με ελάχιστες απαιτούμενες διαστάσεις 4,50μΧ6,60μ. Στο τμήμα που προβλέπονται οι ειδικές θέσεις οχημάτων ατόμων με αναπηρία προβλέπεται η κατάλληλη σύνδεση της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο με κεκλιμένο επίπεδο. Οι ειδικές θέσεις στάθμευσης σημαίνονται επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης. ✓ Αυστηρή αστυνόμευση με σκοπό την αποτροπή παράνομης στάθμευσης επί ραμπών σε διασταυρώσεις. ✓ Σε περίπτωση λειτουργίας αστικής ή δημοτικής συγκοινωνίας στην πόλη στο μέλλον, να περιλαμβάνει πρόβλεψη μετακίνησης ΑμεΑ. Αυτό σημαίνει πως το λεωφορείο θα πρέπει να έχει ενσωματωμένη ράμπα προέκτασης για το πεζοδρόμιο και ειδική θέση για αναπηρικό αμαξίδιο. ✓ Λειτουργία ειδικού οχήματος 10 θέσεων για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων ΑμεΑ εντός και εκτός πόλης κατόπιν ραντεβού με τους ενδιαφερόμενους. ✓ Εφαρμογή ραμπών σε όλες τις διασταυρώσεις της πόλης.
--	--

			
<p>Εξοχές του πεζοδρομίου, ράμπες ΑΜΕΑ, με πλάτος όσο η ζώνη στάθμευσης</p>			
<p>Ζήτηματα που εξυπηρετούνται</p>			
<p>Στόχος είναι η διασφάλιση ελεύθερης ζώνης όδευσης των πεζών και η αποτροπή δημιουργίας εμποδίων, που δυσχεραίνουν τη μετέπειτα διαμόρφωση του χώρου. Το ίδιο ισχύει και σε περιπτώσεις τοποθέτησης τραπεζοκαθισμάτων, εμπορευμάτων, ψυγείων αναπηρικών περιπτέρων κ.λπ. σε κοινοχρήστους χώρους, για τις οποίες οι ρυθμίσεις της απόφασης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τόσο κατά τη χορήγηση της άδειας παραχώρησης της χρήσης του χώρου, όσο και κατά τον έλεγχο της επιτόπιας εφαρμογής.</p> <p>Θα πρέπει να τονισθεί ότι οι περισσότερες από τις παρεμβάσεις δεν αφορούν μόνο τα ΑΜΕΑ αλλά συνολικότερα τους ευάλωτους χρήστες όπως παιδιά, ηλικιωμένους, γονείς με καρτσάκια, άτομα με προσωρινές κινητικές δυσκολίες (π.χ. τραυματίες) έτσι ο συνολικός αριθμός των ατόμων που επηρεάζονται και βελτιώνονται οι συνθήκες ζωής τους μπορεί να προσεγγίσει έως και το 50% του πληθυσμού.</p>			
<p>Πεδίο εφαρμογής</p>			
<p>Δήμος Παιονίας ιεραρχικά από τις περιοχές με υψηλότερο πληθυσμό σε αυτές με τον χαμηλότερο</p>			
<p>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</p>	<p>Προτεραιότητα</p>	<p>Υψηλή</p>	
	<p>Απαιτούμενη Ωριμότητα</p>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Z) Άλλη δράση Ωριμότητας	
<p>Βήματα Υλοποίησης</p>	<p>Εκτιμώμενη Διάρκεια</p>		
<p>Προκήρυξη / Εκπόνηση Μελέτης</p>	<p>12 – 18 Μήνες</p>		
<p>Υλοποίηση Παρέμβασης / Κατασκευή Έργου</p>	<p>12 – 18 Μήνες / Περίπτωση</p>		
<p>Εμπλεκόμενοι Φορείς</p>			
<p>Σχεδιασμού:</p>	<p>Δήμος Παιονίας</p>		

Υλοποίησης:	Δήμος Παιονίας
Εποπτείας:	Δήμος Παιονίας
Προσδοκώμενα αποτελέσματα	
<ul style="list-style-type: none"> • βελτίωση της οδικής ασφάλειας • προώθηση της πεζής μετακίνησης • βελτίωση εξυπηρέτησης των ευάλωτων χρηστών • βελτίωση της προσβασιμότητας 	
Δείκτες προόδου	<ul style="list-style-type: none"> • Ποσοστό μήκους προσβάσιμων πεζοδρομίων /μήκος συνολικού αστικού οδικού δικτύου • Αριθμός προσφερόμενων θέσεων ΑΜΕΑ • Ποσοστό προσβάσιμων κτιρίων δημόσιων υπηρεσιών • Ποσοστό ραμπών που πληρούν τις προδιαγραφές επί του αριθμού των διασταυρώσεων και διαβάσεων του αστικού ιστού του Πολυκάστρου
Προεκτίμηση δαπάνης	Μικρού κόστους παρεμβάσεις ανά περίπτωση θα πρέπει να δεσμεύεται ένα ικανό ποσό κάθε χρόνο στο τεχνικό πρόγραμμα για το συγκεκριμένο σκοπό ενώ όλες οι νέες παρεμβάσεις και έργα θα πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές για την προσβασιμότητα των ευάλωτων χρηστών
Χρηματοδότηση	Ίδιοι Πόροι Δήμου / ΠΕΠ Κ. Μακεδονίας
Χρονική Περίοδος	2020 – 2030

3.1.4 Διαμόρφωση Ισόπεδων Διασταυρώσεων σε Κυκλικό Κόμβο



		ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	
	Τίτλος	Διαμόρφωση ισόπεδων διασταυρώσεων σε κυκλικό κόμβο
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Οδική ασφάλεια
	Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	1.4 Καλύτερη διαχείριση του κοινοχρήστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητας του 1.5 Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου 2.3 Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
	Χαρακτήρας	Έργο: Χ
		Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση:
		Υπηρεσία Διαδικασία:
		Περιεχόμενο & Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

	<p>Οι κυκλικοί κόμβοι (roundabouts) αποτελούν ειδική μορφή κόμβων, όπου τα οχήματα κινούνται συνεχώς κατά φορά αντίθετη προς εκείνη των δεικτών του ωρολογίου, γύρω από μια κεντρική νησίδα, συνηθέστατα κυκλική.</p> <p>Στους κυκλικούς κόμβους όλες οι διασταυρώσεις κυκλοφοριακών ρευμάτων μετατρέπονται σε διαδοχικούς ελιγμούς συμβολής και μερισμού. Αποφεύγεται επομένως η διασταύρωση αλλά δημιουργείται περιοχή πολλαπλής πλέξης.</p> <p>Η χρήση τους έναντι των σηματοδοτούμενων κόμβων ενδείκνυται καθώς λόγω της μικρότερης ταχύτητας που απαιτούν, παρέχουν μεγαλύτερη ασφάλεια, λιγότερους περιορισμούς καθώς και μικρότερες καθυστερήσεις.</p>	
	    	
	<p>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</p>	
	<p>Διαχείριση της κυκλοφορίας, δημιουργία ασφαλών συνθηκών κίνησης οχημάτων και πεζών, μείωση των πιθανοτήτων εμπλοκής των οχημάτων. Βελτίωση κυκλοφοριακής ροής, μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης, μείωση αερίων ρύπων.</p>	
	<p>Πεδίο εφαρμογής</p>	
	<p>Ισόπεδοι κόμβοι της πόλης του Πολυκάστρου</p>	
<p>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</p>	<p>Προτεραιότητα</p>	<p>Υψηλή</p>
		<p>A) Μελέτη σκοπιμότητας</p>
		<p>B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου</p>
<p>Απαιτούμενη Οριμότητα</p>	<p>Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης</p>	<p>X</p>

	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Ζ) Άλλη δράση Ωριμότητας	
Βήματα Υλοποίησης		Εκτιμώμενη Διάρκεια
Προκήρυξη / Υλοποίηση Μελέτης		12 Μήνες
Υλοποίηση Παρέμβασης / Κατασκευή Έργου		12 -18 Μήνες
Εμπλεκόμενοι Φορείς		
Σχεδιασμού:	Δήμος Παιονίας	
Υλοποίησης:	Δήμος Παιονίας / Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας	
Εποπτείας:	Δήμος Παιονίας / Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> • μείωση της ταχύτητας των οχημάτων • βελτίωση της λειτουργικότητας του κόμβου • μείωση των σημείων εμπλοκής οχημάτων • αύξηση του επιπέδου ασφάλειας πεζών • βελτίωση της αισθητικής του κόμβου • μείωση των αέριων ρύπων • βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής 		
Δείκτες προόδου	Αριθμός κόμβων που αναβαθμίστηκαν, Ποσοστιαία και αριθμητική μείωση τροχαίων ατυχημάτων	
Προεκτίμηση δαπάνης	Κόστος / κόμβο ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του.	
Χρηματοδότηση	Ίδιοι Πόροι Δήμου / ΠΕΠ Κ. Μακεδονίας	
Χρονική Περίοδος	2022 – 2027	

3.1.5 Διαμόρφωση Ισόπεδων Κόμβων

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Οδική ασφάλεια
	Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	1.4 Καλύτερη διαχείριση του κοινοχρήστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητας του 1.5 Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου 2.3 Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
	Χαρακτήρας	Έργο: X
		Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση:
		Υπηρεσία Διαδικασία:
Περιεχόμενο & Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		

	<p>Η θέση και η κατασκευή του ισόπεδου κόμβου πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να βοηθάει τους οδηγούς να αντιληφθούν έγκαιρα την παρουσία και τη λειτουργία του, για να προετοιμαστούν εγκαίρως για τους απαιτούμενους χειρισμούς. Στους χειρισμούς αυτούς συγκαταλέγονται η τροχοπέδηση, η στροφή και η διασταύρωση, ενώ αν πρόκειται για δευτερεύουσα οδό, σημαντική είναι και η διαπίστωση της προτεραιότητας.</p> <p>Βασικές αρχές σχεδιασμού και κατασκευής των κόμβων είναι οι εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η δυνατότητα έγκαιρης αναγνώρισης του κόμβου • Η επαρκής ορατότητα και εποπτεία του κόμβου • Η σαφήνεια του κόμβου και του τρόπου λειτουργίας του • Οι συνθήκες καλής βατότητας του κόμβου <p>Με την τήρηση των παραπάνω αρχών, εξασφαλίζεται επαρκής σαφήνεια, ορθή κυκλοφοριακή λειτουργία και ικανότητα, λειτουργικότητα και ασφάλεια στον κόμβο, στοιχεία που πρέπει να διατηρηθούν στα ίδια υψηλά επίπεδα μέχρι το τέλος της περιόδου ζωής του κόμβου.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται			
<p>Μετά την επιτόπου εξέταση και παρατήρηση των ισόπεδων κόμβων στον αστικό ιστό της πόλης καταγράφηκαν σοβαρές λειτουργικές και γεωμετρικές αδυναμίες και ασάφειες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ελλιπής ή και ακατάλληλος γεωμετρικός σχεδιασμός του κόμβου • έλλειψη κατάλληλων κατασκευών που οριοθετούν τον χώρο π.χ. νησίδων, που διαχωρίζουν τις κινήσεις οχημάτων και πεζών και δημιουργούν συνθήκες ασφαλούς μετακίνησης • απουσία διαβάσεων πεζών • περιοχές επικίνδυνης πλέξης κινήσεων • έλλειψη οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για την σωστή πληροφόρηση • προβλήματα προτεραιότητας κινήσεων • προβλήματα ορατότητας 			
Πεδίο εφαρμογής			
Πόλη του Πολυκάστρου			
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Α) Μελέτη σκοπιμότητας	
		Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X		

	Z) Άλλη δράση Ωριμότητας	
Βήματα Υλοποίησης		Εκτιμώμενη Διάρκεια
Οριστική Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων		12 Μήνες
Διαδικασία Διαγωνισμού		6 Μήνες
Κατασκευή		6 – 12 Μήνες
Εμπλεκόμενοι Φορείς		
Σχεδιασμού:	Δήμος Παιονίας	
Υλοποίησης:	Δήμος Παιονίας	
Εποπτείας:	Δήμος Παιονίας / Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> • Επανασχεδιασμός και ανακατασκευή των ισόπεδων κόμβων • Αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας της πόλης • Απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων και πεζών • Βελτίωση της προσβασιμότητας των πεζών • Αναβάθμιση της ελκυστικότητας των «ενεργών» τρόπων μετακίνησης (πεζή και με χρήση ποδηλάτου). 		
Δείκτες προόδου	Αριθμός κόμβων που αναβαθμίστηκαν, Ποσοστιαία και αριθμητική μείωση τροχαίων ατυχημάτων	
Προεκτίμηση δαπάνης	Κόστος / κόμβο ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του.	
Χρηματοδότηση	Ίδιοι Πόροι Δήμου / ΠΕΠ Κ. Μακεδονίας	
Χρονική Περίοδος	2022 – 2025 – 2030	

3.1.6 Σχολικές Διαδρομές/ Σχολικοί Δακτύλιοι

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	Σχολικές διαδρομές/ Σχολικοί Δακτύλιοι	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Οδική ασφάλεια	
	Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	1.1 Αύξηση του μεριδίου της πεζή μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός του οικισμού 1.2 Αύξηση του μεριδίου των ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός του οικισμού 1.3 Εξασφάλιση του απαιτούμενου επιπέδου προσβασιμότητας των υποδομών ήπιας κινητικότητας που συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος της πόλης 1.5 Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες του Δήμου 4.1 Ανάπτυξη στρατηγικής ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας και οδικής ασφάλειας	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές		
	Χαρακτήρας	Έργο: X	
		Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση: X	
		Υπηρεσία Διαδικασία: X	
	Περιεχόμενο & Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		

	<p>Η εφαρμογή κατάλληλων κυκλοφοριακών παρεμβάσεων και ρυθμίσεων στοχεύουν στην ασφαλέστερη μετακίνηση των παιδιών-μαθητών από και προς το σχολικό χώρο. Αξιολόγηση του οδικού τμήματος μπροστά στην σχολική μονάδα, πλάτος οδού, μέτρα για διαχείριση ταχύτητας, οργάνωση θέσεων στάθμευσης, κατασκευή ποδηλατόδρομου, επαρκές πλάτος πεζοδρομίων, ύπαρξη ραμπών για ΑμΕΑ, απομάκρυνση κάθε είδους εμποδίων, κατάλληλα υλικά επίστρωσης του πεζοδρομίου, κατάλληλη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, κατάλληλες διαβάσεις, αποτελούν μέτρα προς έναν ασφαλή σχεδιασμό σχολικών διαδρομών. (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013, Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων).</p> <p>Συγκεκριμένα τα μέτρα που θα εφαρμοστούν είναι :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Για το πεζοδρόμιο μπροστά από την είσοδο – έξοδο της σχολικής μονάδας, προτείνεται να διαπλατύνεται σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης. • Πρόσθετο μέτρο προστασίας αποτελεί η τοποθέτηση μεταλλικών εμποδίων κατά μήκος του διαπλατυσμένου ή μη πεζοδρομίου που παρεμποδίζουν τα μικρά παιδιά να περνούν ακόμη και από κάτω. Εφόσον το πλάτος του πεζοδρομίου επαρκεί, μπορεί αντί των μεταλλικών εμποδίων να τοποθετούνται καθιστικά. • Ειδικότερα στα σημεία εισόδου – εξόδου της σχολικής μονάδας, όπου πραγματοποιείται η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, τα εμπόδια και τα καθιστικά τοποθετούνται χωρίς να υπάρχει μεταξύ τους απόσταση. • Κατά μήκος των πεζοδρομίων πρέπει να τοποθετούνται εμπόδια ή ζαρντινιέρες, προκειμένου οι πεζοί να καθοδηγούνται στις προκαθορισμένες διαβάσεις τύπου ZEBRA. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Η διαδρομή επί του πεζοδρομίου, από την είσοδο της σχολικής μονάδας έως το σημείο διάβασης, είναι δυνατόν να διαμορφωθεί με οριζόντια σήμανση – παιχνίδι στο επίπεδο του πεζοδρομίου. • Κατασκευή υπερυψωμένης διάβασης που καταλαμβάνει ολόκληρη την επιφάνεια της διασταύρωσης και εκτείνεται ακόμη στις διασταυρούμενες οδούς σε μήκος 6,0 μέτρων από την τομή των ρυμοτομικών γραμμών των Ο.Τ. που υπάρχουν εκατέρωθεν, ώστε οι οδηγοί να ελέγχουν την κυκλοφορία στη διασταύρωση σε οριζόντιο επίπεδο. Η υπερύψωση είναι συνεπίπεδη με τα πεζοδρόμια, το τέλος των οποίων επισημαίνεται με πλάκες σήμανσης κινδύνου παράλληλα και σε επαφή με το κράσπεδο τους και σε πλάτος 1,50μ. Η υπερύψωση κατασκευάζεται στο σύνολό της από ειδικό χυτό δάπεδο ή εναλλακτικά από κυβόλιθους σκυροδέματος (ΦΕΚ 2302/16-09-2013). • Εφαρμογή μέτρων ήπιας κυκλοφορίας στην περιοχή γύρω από την σχολική μονάδα
--	---



		 <p align="center">Υπερυψωμένη διάβαση</p> 	
<p>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</p>			
<p>Τα σχολικά συγκροτήματα αποτελούν μία ιδιαίτερη κατηγορία καθώς συσχετίζονται με αυτά πολλές κοινωνικές ομάδες, γονείς, εκπαιδευτικοί, μαθητές, με τους τελευταίους να συνιστούν μία ιδιαίτερα ευαίσθητη ομάδα.</p>			
<p>Οι αρχές που διέπουν την ανάπτυξη σχεδίων των μετακινήσεων στα σχολεία είναι:</p>			
<ul style="list-style-type: none"> • ασφαλείς τρόποι μετακίνησης στο σχολείο • μείωση των μετακινήσεων με ΙΧ αυτοκίνητα • προώθηση ενός ασφαλέστερου, υγιέστερου και ενεργού τρόπου μετακίνησης στο σχολείο • βελτίωση των ικανοτήτων των μαθητών να μετακινούνται στην πόλη και στο δρόμο προς το σχολείο με ασφαλή και αυτόνομο τρόπο • διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης περιμετρικά των σχολείων • η διάδοση των ιδεών διαχείρισης της κινητικότητας και της πράσινης κινητικότητας μεταξύ των μαθητών-εκπαιδευτικών-γονέων και μακροπρόθεσμα αλλαγή των προτύπων των μέσων μετακίνησης. 			
<p>Πεδίο εφαρμογής</p>			
<p>Σχολικές μονάδες της πόλης του Πολυκάστρου, Σταδιακή εφαρμογή στα υπόλοιπα σχολία του Δήμου</p>			
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<p>Προτεραιότητα</p>	<p>Πολύ Υψηλή</p>	
	<p>Απαιτούμενη Ωριμότητα</p>	<p>A) Μελέτη σκοπιμότητας</p>	
	<p>B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου</p>	<p align="center">X</p>	
	<p>Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης</p>	<p align="center">X</p>	
	<p>Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής</p>	<p align="center">X</p>	
	<p>Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων</p>	<p align="center">X</p>	
	<p>ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης</p>	<p align="center">X</p>	
<p>Z) Άλλη δράση Ωριμότητας</p>			
<p>Βήματα Υλοποίησης</p>	<p align="center">Εκτιμώμενη Διάρκεια</p>		





Οριστική Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων/ Μελέτης Σχολικού Δακτυλίου	6 Μήνες/ μελέτη
Δημοπράτηση	6 Μήνες
Εφαρμογή/ Κατασκευή	12 Μήνες
Εμπλεκόμενοι Φορείς	
Σχεδιασμού:	Δήμος Παιονίας / Σχολικές Επιτροπές/ Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια αρμόδια Διεύθυνση Παιδείας
Υλοποίησης:	Δήμος Παιονίας
Εποπτείας:	Δήμος Παιονίας
Προσδοκώμενα αποτελέσματα	
<ul style="list-style-type: none"> ασφαλής μετακίνηση των παιδιών-μαθητών από και προς το σχολικό χώρο αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της γύρω από την σχολική μονάδα περιοχή αύξηση αριθμού μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο (ενεργές μετακινήσεις) ευκαιρία για εισαγωγή των μαθητών στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και την ανάπτυξη μιας ορθής κουλτούρας μετακίνησης ειδικά σε ηλικίες όπου τα παιδιά είναι ιδιαίτερος δεκτικά π.χ. στην πρωτοβάθμια βαθμίδα εκπαίδευση προτεραιοποίηση πεζών στις διασταυρώσεις αναβάθμιση σχολικών διαδρομών 	
Δείκτες προόδου	Αριθμός σχολείων στα οποία εφαρμόστηκαν μέτρα σχολικού δακτυλίου, Αριθμός των επιμέρους παρεμβάσεων που κατασκευάστηκαν - εφαρμόστηκαν/ είδος παρέμβασης
Προεκτίμηση δαπάνης	Εξαρτάται από την περίπτωση και το είδος των παρεμβάσεων
Χρηματοδότηση	Ίδιοι Πόροι Δήμου/ ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας
Χρονική Περίοδος	2022 – 2027



3.1.7 Διατάξεις μετριασμού ταχύτητας

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	Διατάξεις μετριασμού ταχύτητας
Πεδίο αστικής κινητικότητας	Οδική ασφάλεια
Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	1.1 Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων 1.2 Αύξηση του μεριδίου των ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων 1.4 Καλύτερη διαχείριση του κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητάς του 1.5 Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες του Δήμου
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
Χαρακτήρας	Έργο: Χ
	Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση: Χ
	Υπηρεσία Διαδικασία:
Περιεχόμενο & Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	
Ο μετριασμός της κυκλοφορίας περιλαμβάνει φυσικά και ρυθμιστικά μέτρα επί της οδού, τα οποία οδηγούν στην μείωση των ταχυτήτων και των επιταχύνσεων των μηχανοκίνητων οχημάτων.	

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

<p>Εφαρμόζονται κυρίως σε οδούς του τοπικού οδικού δικτύου, είτε μεμονωμένα, είτε σε συγκεκριμένη περιοχή (κατοικία, τα σχολεία) ή σε ειδικές περιπτώσεις, όπου υπάρχει μεγαλύτερη ανάγκη για την ενίσχυση της ασφαλούς και απρόσκοπτης κίνησης πεζών γενικότερα αλλά ιδιαιτέρως των ευάλωτων ομάδων πεζών (ΑμεΑ, εμποδιζόμενων ατόμων, ηλικιωμένων ατόμων, γονείς με καρτσάκια κλπ) ή όπου αλλού μέσα σε μία πόλη υφίσταται αποδεδειγμένα, ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση πεζών (περιοχές με έντονη εμπορική ή τουριστική δραστηριότητα). Η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα είναι 30km/h η οποία εξασφαλίζεται με την κατάλληλη κάθετη σήμανση (πινακίδες P-60 και P-61).</p> <p>Τα διαθέσιμα μέτρα μετριασμού της κυκλοφορίας περιέχονται στο ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας»</p> <p>Συνοπτικά παρουσιάζονται στη συνέχεια :</p>	
<p>Διατάξεις- Πύλες στην είσοδο μικρών οικισμών</p> <p>Οι ζώνες ήπιας κυκλοφορίας χαρακτηρίζονται από σημεία εισόδου (πύλες), που θα σημειωθούν με την πινακίδα P-60.</p>	
<p>Κάθετη σήμανση, αναλόγως του χαρακτήρα της οδού και των παρακείμενων χρήσεων</p>	
<p>Τοποθέτηση εγκάρσιων τοποθετημένων υπερυψωμένων λωρίδων στο οδόστρωμα (σαμαράκια). Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους επηρεάζουν το βαθμό δυσφορίας των επιβατών και το ποσοστό μείωσης των οχημάτων.</p>	

	<p>Κατεργασία στο οδόστρωμα με ειδικές λωρίδες που προκαλούν θόρυβο κατά τη διέλευση οχήματος. Στο αστικό οδικό δίκτυο τοποθετούνται στην αρχή της οδού και (50 m) πριν από οποιοδήποτε άλλο μέτρο μείωσης ταχύτητας, προκειμένου να προειδοποιήσουν τους οδηγούς, ότι εισέρχονται σε οδό, στην οποία θα πρέπει να μειώσουν ταχύτητα και θα συναντήσουν και άλλα μέτρα 'ήπιας κυκλοφορίας'.</p>	
	<p>Τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος (μάτια γάτας), τα οποία ανακλούν το προσπίπτον φως, για προειδοποίηση, καθοδήγηση ή πληροφόρηση των χρηστών των οδών.</p>	
	<p>Μείωση του πλάτους του οδοστρώματος, σε ένα τμήμα ή σε όλο το μήκος της οδού.</p>	
	<p>Οφιοειδής διάταξη, μία τεχνητή εναλλαγή στη διαδρομή των οχημάτων, που επιτυγχάνεται μέσω της κατασκευής δύο προεξοχών σε διαφορετικές θέσεις, εναλλάξ στις δύο πλευρές της οδού, αναγκάζοντας τους οδηγούς να κάνουν δύο συνεχόμενους διαδοχικούς ελιγμούς, μειώνοντας την ταχύτητά τους.</p>	

			
Ζητήματα που εξυπηρετούνται			
<p>Τα μέτρα μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας αποτελούν χρήσιμα εργαλεία για τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας ή όπου απαιτείται μείωση της ταχύτητας. Με την εφαρμογή τους επιτυγχάνεται αύξηση του επιπέδου της παρεχόμενης οδικής ασφάλειας για τους ευάλωτους χρήστες της οδού. Πολλές από τις διατάξεις που εφαρμόζονται έχουν ευεργετικές συνέπειες και στην αισθητική αναβάθμιση του περιβάλλοντος. Ευεργετικές συνέπειες ως προς τους αέριους ρύπους και την ηχορύπανση.</p>			
Πεδίο εφαρμογής			
<ul style="list-style-type: none"> • Οδοί ήπιας κυκλοφορίας • Σχολικές μονάδες (Σχολικοί Δακτύλιοι) • Είσοδοι της πόλης 			
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Α) Μελέτη σκοπιμότητας	
		Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X (σε ορισμένες περιπτώσεις)
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Ζ) Άλλη δράση Ωριμότητας		
	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	
	Εκπόνηση Μελέτης ή Έκθεσης Κυκλοφοριακής Τεκμηρίωσης	3 - 6 Μήνες	
Δημοπράτηση ή Αυτεπιστασία	1 - 6 Μήνες		
Εφαρμογή / Κατασκευή	1 – 12 Μήνες (ανάλογα με το είδος της παρέμβασης)		
Εμπλεκόμενοι Φορείς			
Σχεδιασμού:	Δήμος Παιονίας		

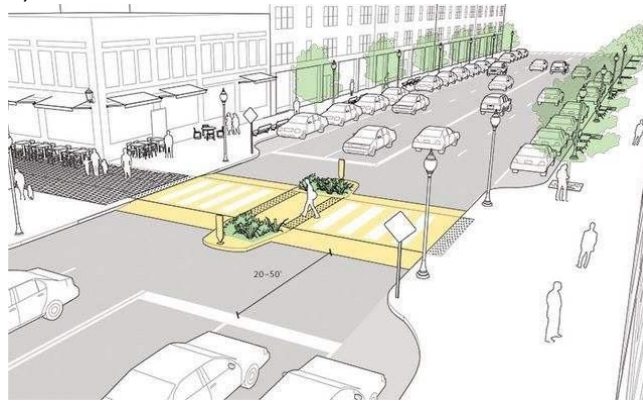
Υλοποίησης:	Δήμος Παιονίας
Εποπτείας:	Δήμος Παιονίας / Α.Τ. Παιονίας
Προσδοκώμενα αποτελέσματα	
<ul style="list-style-type: none"> εξασφάλιση φιλικών συνθηκών μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση γειτονιών βελτίωση της οδικής ασφάλειας ενίσχυση προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων άνετη και ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών μείωση της ταχύτητας των οχημάτων μείωση των αερίων ρύπων και της ηχορύπανσης 	
Δείκτες προόδου	Μεταβολή στα ποσοστά χρήσης αυτοκινήτου και πεζής μετακίνησης, Ποσοστό του οδικού δικτύου στο οποίο επιβλήθηκε μικρότερη ταχύτητα Αριθμητική και ποσοστιαία μείωση των τροχαίων ατυχημάτων
Προεκτίμηση δαπάνης	Εξαρτάται από το είδος των παρεμβάσεων
Χρηματοδότηση	Ίδιοι Πόροι Δήμου/ ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας
Χρονική Περίοδος	2022 - 2027

3.1.8 Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών και διατάξεις ασφαλούς διάσχισης της οδού

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών και διατάξεις ασφαλούς διάσχισης της οδού
Πεδίο αστικής κινητικότητας	Οδική Ασφάλεια
Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	1.1 Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων 1.2 Αύξηση του μεριδίου των ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων 1.5 Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου 2.1 Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
Χαρακτήρας	Έργο : X
	Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση:
	Υπηρεσία/Διαδικασία:
Περιεχόμενο & Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	
<p>Οι διαβάσεις πεζών αποτελούν ένα μέσο για την εύκολη και ασφαλή κίνηση των πεζών και πρέπει να στοχεύουν στις ανάγκες των χρηστών, ιδίως όσων αντιμετωπίζουν μεγαλύτερη δυσκολία στην κίνηση. Ως διάβαση πεζών χαρακτηρίζεται το τμήμα του οδοστρώματος που ορίζεται με ειδική σήμανση ή διαγράμμιση ή σηματοδότηση για την διάβαση των πεζών (Ν.2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999).</p> <p>Σε περίπτωση που η ροή των οχημάτων είναι χαμηλή, οι πεζοί μπορούν να περνούν από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο ελεύθερα. Όταν όμως η ροή το επιβάλλει, τότε οι διαβάσεις πρέπει να χωροθετούνται εκτός από τις διασταυρώσεις και σε κρίσιμα σημεία, όπως σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας, και σε μεγάλη συχνότητα (πυκνά), ώστε να γίνεται η πόλη φιλική και ασφαλής για τον πεζό.</p> <p>Υπάρχουν 3 τύποι διαβάσεων (ΦΕΚ 85/23.01.2018) :</p> <ul style="list-style-type: none"> Διαβάσεις με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση 	

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

- Διαβάσεις με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση με χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου για τα οχήματα
 - Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε κόμβο ή σε μεμονωμένα σημεία
- ✓ Ο τύπος της διάβασης που θα επιλεγεί πρέπει να είναι κατάλληλος για τις εκάστοτε συνθήκες της θέσης υλοποίησης, τα κυκλοφοριακά δεδομένα και τη συμπεριφορά των χρηστών του οδικού δικτύου.
 - ✓ Το πλάτος των διαβάσεων είναι κατ' ελάχιστο 2,5 μ. και το μήκος τους δεν πρέπει να είναι μεγάλο, καθώς όσο μεγαλώνει το μήκος, τόσο μειώνεται η ασφάλεια των πεζών.
 - ✓ Η διάβαση πεζών πρέπει απαραίτητα να συνδέεται με τα πεζοδρόμια με ράμπα (πλάτους τουλάχιστον 1,50μ) για εμποδιζόμενα άτομα (ΦΕΚ 2621/31.12.2009).
 - ✓ Στο σημείο εξόδου/εισόδου από και προς τη διάβαση, η υψομετρική διαφορά της ράμπας πρέπει να είναι μηδενική και να προβλέπονται εκατέρωθεν, εφόσον κρίνεται απαραίτητο για την απορροφή των ομβρίων, χυτοσιδηρές εσχάρες καταστρώματος, με ράβδους εγκάρσιες (κάθετες ή λοξές) προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας ώστε να αποφεύγονται δυστυχήματα από τη διέλευση αμαξιδίων ή ποδηλάτων.
 - ✓ Εφόσον τοποθετείται φωτεινός σηματοδότης για πεζούς (πεζοφάναρο) οι συστήνεται να συνδυάζεται και με ηχητική σήμανση από αυτόματους ή ενεργοποιούμενους από τους πεζούς σηματοδότες, των οποίων οι μηχανισμοί χειρισμού θα είναι σε μια ζώνη υψών 0,90 m ως 1,20 m από το δάπεδο (ώστε να προειδοποιούνται τα άτομα με προβλήματα στην όραση).
 - ✓ Όταν το πλάτος του οδοστρώματος είναι μεγαλύτερο από 12μ ή το είδος της κυκλοφορίας το επιβάλλει, κατασκευάζονται νησίδες με πλάτος τουλάχιστον 1.50μ.
 - ✓ Κατασκευάζονται σημειακές διαπλατύνσεις του πεζοδρομίου οι οποίες διευθετούν και την κίνηση των οχημάτων, καθώς μειώνουν τις ακτίνες καμπυλότητας. Με αυτές τις διαπλατύνσεις βελτιώνεται η ορατότητα του πεζού, που διαφορετικά παρεμποδίζεται από τα σταθμευμένα οχήματα.
 - ✓ Αισθητικές παρεμβάσεις όπως η αλλαγή των υλικών (διαφορετική υφή και χρώμα), με στόχο τη διαφοροποίηση της διάβασης από την ασφάλτο και την αισθητική σύνδεσή της με το πεζοδρόμιο, το βάψιμο της διάβασης, την τοποθέτηση ακουστικών λωρίδων, γίνονται με στόχο την ασφαλή μετάβαση των πεζών.



Υπερυψωμένη διάβαση πεζών με νησίδα στο κέντρο που λειτουργεί ως χώρος αναμονής για τους πεζούς.



Υπερυψωμένη διασταύρωση



Κατασκευή 3D διαβάσεων.
Σκοπός τους είναι να δημιουργούν την οφθαλμαπάτη εμποδίου, αναγκάζοντας τους οδηγούς να μειώσουν ενστικτωδώς ταχύτητα

Ζητήματα προς αντιμετώπιση

Η ορθολογική χωροθέτηση και η τελική αναδιαμόρφωση των διαβάσεων των πεζών έχουν στόχο την ασφαλή διάσχιση της οδού καθώς και τη γενικότερη διεπαφή των πεζών με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Αναβαθμίζεται το επίπεδο εξυπηρέτησης των μετακινήσεων και η βέλτιστη και ασφαλής κυκλοφορία οχημάτων και πεζών, συγκεντρώνοντας τις κινήσεις των πεζών σε συγκεκριμένα προεπιλεγμένα σημεία. Αναβαθμίζεται το επίπεδο της παρεχόμενης οδικής ασφάλειας ενώ μειώνεται και ο αριθμός των ατυχημάτων.


Πεδίο εφαρμογής

Η ευρύτερη περιοχή της πόλης του Πολυκάστρου. Σταδιακή επέκταση του μέτρου σε όλη την έκταση του

	Δήμου Παιονίας		
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Z) Άλλη δράση Ωριμότητας	
	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	
	Μελέτη εφαρμογής για την χωροθέτηση των διαβάσεων	3 Μήνες	
	Εφαρμογή / Κατασκευή	Σταδιακή Υλοποίηση	
	Εμπλεκόμενοι Φορείς		
	Σχεδιασμού:	Δήμος Παιονίας	
	Υλοποίησης:	Δήμος Παιονίας	
	Εποπτείας:	Δήμος Παιονίας	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα			
Σκοπός της εφαρμογής τους αποτελεί η αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων και η βέλτιστη και ασφαλής κυκλοφορία οχημάτων και πεζών, συγκεντρώνοντας τις κινήσεις των πεζών σε συγκεκριμένα προεπιλεγμένα σημεία. Αύξηση της προσβασιμότητας και του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας με συνέπεια να γίνει ελκυστικότερη η πεζή μετακίνηση.			
Δείκτες προόδου	Αριθμός διαβάσεων που θα κατασκευασθούν/ επισκευασθούν, Μείωση αριθμού ατυχημάτων με εμπλοκή πεζών		
Προεκτίμηση δαπάνης	5000 – 20000 Ανάλογα και με το είδος της διάβασης που θα υλοποιηθεί		
Χρηματοδότηση	Ίδιοι Πόροι/ ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας		
Χρονική Περίοδος	2022 -2027		

3.1.9 Διαχείριση Ζήτησης Στάθμευσης


	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	Διαχείριση ζήτησης Στάθμευσης
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Διαχείριση χώρων στάθμευσης
	Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	1.1 Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων 1.2 Αύξηση του μεριδίου των ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων 2.1 Μείωση της διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το εσωτερικό του οικισμού 2.2 Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης με δημιουργία νέων χώρων εκτός οδού και καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων προσφερόμενων θέσεων παρά την οδό
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Χαρακτήρας	Έργο: X	
		Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση: X	
		Υπηρεσία Διαδικασία: X	
	Περιεχόμενο & Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
	<p>Ο αντικειμενικός στόχος σε ότι αφορά τη διαχείριση της στάθμευσης σχετίζεται με την ορθή τιμολόγηση της στάθμευσης, με τη διερεύνηση λύσεων προσφοράς θέσεων εκτός οδού, με την ενθάρρυνση μετακίνησης με άλλα εναλλακτικά μέσα.</p> <p>Η σωστή διαχείριση της στάθμευσης, η αστυνόμευση αλλά και η παιδεία αποτελούν τους βασικούς άξονες στην αντιμετώπιση του προβλήματος.</p> <p>Η οργάνωση της στάθμευσης στην κεντρική περιοχή έχει στόχο :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Δημιουργία εσοχών στάθμευσης ώστε να καθοριστούν με σαφήνεια οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης και να εξαλειφθεί η παράνομη στάθμευση-παροχή θέσεων στάθμευσης κατοίκων ➤ Δημιουργία θέσεων βραχυχρόνιας στάθμευσης επισκεπτών με τιμολογιακή πολιτική ➤ Εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης με συστηματική και αυστηρή αστυνόμευση ➤ Ενημέρωση και πληροφόρηση των οδηγών σχετικά με τη διαθεσιμότητα και τη χρέωση. ➤ Διαχείριση χώρων στάθμευσης 		
			
	Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
	<p>Το ζήτημα της στάθμευσης αποτελεί θέμα αιχμής και εγείρει έντονες συζητήσεις σε όλες τις πόλεις της Ελληνικής επικράτειας. Στόχο των μελετητών αποτελεί συνήθως η διατήρηση του υπάρχοντος ισοζυγίου στάθμευσης με έμφαση όμως στην ανάκτηση χώρου για τους βιώσιμους τρόπους μετακίνησης και την παροχή νόμιμων, επαρκών και ικανοποιητικών εναλλακτικών για την στάθμευση οχημάτων. Στην πόλη του Πολυκάστρου παρατηρούνται σε αρκετά οδικά τμήματα θέματα παραβατικότητας της στάθμευσης, όπως παράνομη στάθμευση, κατάληψη πεζοδρομίων, διπλοπαρκάρισμα, δημιουργώντας συνθήκες μη ασφαλούς κίνησης πεζών αλλά και μη απρόσκοπτη κίνηση της διπλής κατεύθυνσης των οδών. Η παράνομη στάθμευση επικεντρώνεται σε περιοχές με έντονο εμπορικό χαρακτήρα καθώς και περιοχές όπου στεγάζονται δημόσιες υπηρεσίες (π.χ. Δημαρχείο, Εφορία).</p> <p>Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στοχεύουν στην επίλυση των παραπάνω θεμάτων ή κατ' ελάχιστο στην ύφεση των φαινομένων παραβατικότητας μέσω των σχεδιαστικών επιλογών που θα ακολουθηθούν.</p>		
	Πεδίο εφαρμογής		
	Η ευρύτερη περιοχή της πόλης του Πολυκάστρου.		
Προτεραιότητα	Υψηλή		
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X	
	Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X	
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής		
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X	

	ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Ζ) Άλλη δράση Ωριμότητας	
Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	
Εξέταση εφικτότητας και Μελέτη Σκοπιμότητας για υπόγειους χώρους στάθμευσης, επίγειους χώρους και χώρους Park & Ride στις παρυφές της πόλης	6 - 12 Μήνες	
Μελέτες Κατασκευής Παρεμβάσεων/ Σύνολο Μελετών Υλοποίησης Υπογείων Χώρων Στάθμευσης και Χώρων Park & Ride	Εξαρτάται από το είδος της παρέμβασης και του έργου Σταδιακή Υλοποίηση Χρόνος μελέτης: 12 -18 μήνες αναλόγως της περίπτωσης Χρόνος Υλοποίησης: 12 -18 μήνες, αναλόγως της περίπτωσης	
Εμπλεκόμενοι Φορείς		
Σχεδιασμού:	Δήμος Παιονίας	
Υλοποίησης:	Δήμος Παιονίας	
Εποπτείας:	Δήμος Παιονίας	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> • βελτίωση πρόσβασης στην περιοχή του κέντρου • αύξηση της προσφοράς στάθμευσης • ενθάρρυνση μιας πιο αποδοτικής χρήσης της υφιστάμενης υποδομής στάθμευσης • ενίσχυση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης στην περιοχή (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο) • κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση & βελτίωση της οδικής ασφάλειας • βελτίωση της εικόνας της πόλης, αναβάθμιση αστικών περιοχών • μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης 		
Δείκτες προόδου	Αριθμός νέων προσφερόμενων θέσεων, Αριθμός παράνομων σταθμευμένων οχημάτων	
Προεκτίμηση δαπάνης	Η δαπάνη εξαρτάται από το είδος και το μέγεθος των παρεμβάσεων που θα υλοποιηθούν	
Χρηματοδότηση	Ίδιοι Πόροι/ ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	
Χρονική Περίοδος	2022 - 2030	

3.1.10 Έξυπνη Στάθμευση

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	Τίτλος	Έξυπνη Στάθμευση
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Διαχείριση χώρων στάθμευσης
	Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	1.4 Καλύτερη διαχείριση του κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση του της ελκυστικότητας του 2.2 Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης με δημιουργία νέων χώρων εκτός/ς οδού και καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων προσφερόμενων θέσεων παρά την οδό.
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
	Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία Διαδικασία: X

Περιεχόμενο & Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου
<p>Η έξυπνη στάθμευση περιλαμβάνει υπηρεσίες στάθμευσης με τη χρήση τεχνολογιών όπως με συγκριτική ανάλυση εικόνων, καθώς και μαγνητικών αισθητήρων. Παρέχεται στους πολίτες πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τους διαθέσιμους χώρους στάθμευσης, κατευθείαν στις έξυπνες κινητές συσκευές τους.</p> <p>Το έργο πετυχαίνει να:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. Διευκολύνει το χρήστη/οδηγό στην εύρεση, με τον απλούστερο δυνατό τρόπο, ελεύθερης θέσης στάθμευσης, όταν χρησιμοποιεί το όχημα του για να κινηθεί στο κέντρο της πόλης και ειδικά στην περιοχή παρέμβασης. ii. Επιτρέπει στο Δήμο να ελέγχει με αποτελεσματικό τρόπο τις θέσεις στάθμευσης που είναι διαθέσιμες ή όπου απαγορεύεται η στάθμευση. iii. Δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες κυκλοφοριακής αποσυμφόρησης των κεντρικών αρτηριών που διατρέχουν το Δήμο. iv. Προσφέρει τη δυνατότητα ανάπτυξης συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης είτε με πληρωμή είτε με αντισταθμιστικά ωφελήματα από τα εξυπηρετούμενα καταστήματα του Εμπορικού Κέντρου της πόλης (VOUCHER από τα καταστήματα με αγορές, συστήματα συλλογής και εξαργύρωσης πόντων κλπ.). v. Διαθέτει χρήσιμα στατιστικά δεδομένα για την κίνηση στο κέντρο της πόλης σε επίπεδο ωραρίου, ημερών και μηνών προτίμησης από τους πολίτες καθώς και δεδομένα για το μέσο χρόνο παραμονής. Με βάση τα δεδομένα αυτά η δημοτική αρχή αλλά και οι εμπορικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο κέντρο της πόλης, μπορούν να κάνουν έξυπνες προωθητικές ενέργειες για την τόνωση της κίνησης ή την καλύτερη εξυπηρέτηση των καταναλωτών στις ώρες αιχμής. vi. Συνδέεται και δια-λειτουργεί με την πλατφόρμα έξυπνης πόλης, προσφέροντας αφενός ανοιχτά δεδομένα για εκμετάλλευση από την κοινωνία, αφετέρου διαλειτουργικότητα με άλλες εφαρμογές και τομείς της έξυπνης πόλης (όπως π.χ. ο έξυπνος οδοφωτισμός ή διαχείριση της αστικής κινητικότητας πεζών και οχημάτων). <div align="center" data-bbox="778 1294 970 1691">  </div>
Ζητήματα που εξυπηρετούνται
<ul style="list-style-type: none"> • Ανεπαρκής πληροφόρηση των οδηγών σχετικά με τη διαθεσιμότητα και τη χρέωση. • Μη πρακτικές μέθοδοι χρέωσης της στάθμευσης, όπως χρήση καρτών που απαιτούν από το χρήστη να προβλέψει για πόσο χρόνο πρόκειται να μείνει το όχημα σταθμευμένο χωρίς να έχει τη δυνατότητα επιστροφής χρημάτων αν φύγει νωρίτερα. • Μη ορθολογική χρήση των διαθέσιμων περιοχών στάθμευσης. Συσσώρευση παράνομης στάθμευσης στο κέντρο και άδειες οδοί σε αποστάσεις 5 λεπτών περπατήματος. • Μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και άλλων ρυπογόνων εκπομπών που παράγονται από τους οδηγούς που αναζητούν θέση στάθμευσης.

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Πεδίο εφαρμογής		
	Η ευρύτερη περιοχή της πόλης του Πολυκάστρου.		
	Προτεραιότητα		
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Ζ) Άλλη δράση Ωριμότητας	
	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	
	Μελέτη Σκοπιμότητας	6 Μήνες	
	Μελέτη Εφαρμογής	6 Μήνες	
	Δημοπράτηση	4 Μήνες	
	Κατασκευή/ Υλοποίηση/ Εκπαίδευση	12 Μήνες	
	Εμπλεκόμενοι Φορείς		
	Σχεδιασμού:	Δήμος Παιονίας	
	Υλοποίησης:	Ανάδοχος	
	Εποπτείας:	Δήμος Παιονίας	
	Προσδοκώμενα αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος σε όρους μειωμένης κίνησης αυτοκινήτων στην πόλη και ιδιαίτερα στο κέντρο της (περιοχή παρέμβασης), μέσω της έξυπνης αστικής κινητικότητας. • Μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και άλλων ρυπογόνων εκπομπών που παράγονται από τους οδηγούς που αναζητούν θέση στάθμευσης. • Προστασία ευαίσθητων χώρων στάθμευσης (διαβάσεις πεζών, θέσεις αναπήρων). • Καλύτερη διαχείριση των χώρων στάθμευσης. • Αντισταθμιστικά ωφελήματα για τις επιχειρήσεις του Κέντρου της Πόλης (εμπορικό και επιχειρηματικό κέντρο) και δυνατότητα δυναμικής προσέλκυσης πελατών με κίνητρο την έξυπνη στάθμευση. • Δυνατότητα κοστοστρεφούς χρέωσης των χώρων ελεγχόμενης στάθμευσης (κόστος στάθμευσης που καλύπτει το κόστος συντήρησης και λειτουργίας της υποδομής). 			
Δείκτες προόδου	Μείωση αριθμού παράνομα σταθμευμένων οχημάτων		
Προεκτίμηση δαπάνης	-		
Χρηματοδότηση	Δήμος Παιονίας / ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας		
Χρονική Περίοδος	2022 - 2027		


3.1.11 Προώθηση Οχημάτων «Καθαρής Ενέργειας» στον τομέα των Logistics

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	Τίτλος	Προώθηση Οχημάτων «Καθαρής Ενέργειας» στον τομέα των Logistics
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Logistics – Εμπορευματικές Μεταφορές
	Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	1.4 Καλύτερη διαχείριση του κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητας του 2.1 Μείωση της διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο εσωτερικό των οικισμών

	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση: X	
		Υπηρεσία Διαδικασία:	
	Περιεχόμενο & Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
	<p>Προτείνεται θέσπιση κινήτρων και αντικινήτρων για την αντικατάσταση των οχημάτων φορτοεκφόρτωσης από καθαρότερα και αποδοτικότερα οχήματα. Ήδη σε εθνικό επίπεδο πρόσφατα ψηφίσθηκε ο Νόμος 4710/2020 «Πρωώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις» ο οποίος περιέχει κίνητρα για την προώθηση της αγοράς ηλεκτροκίνητων οχημάτων.</p> <p>Επιπρόσθετα προτείνεται η θέσπιση «ζωνών χαμηλών εκπομπών» από τον Δήμο Παιονίας, στις οποίες θα έχουν προνομιακή πρόσβαση τα «καθαρά οχήματα» φορτοεκφόρτωσης, όπως π.χ. στην προτεινόμενη ως ήπιας κυκλοφορίας, οδό Κιλκίς καθώς και μείωση δημοτικών τελών στις επιχειρήσεις που ανεφοδιάζονται από οχήματα «Καθαρής Ενέργειας»</p>		
			
	<p>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</p> <ul style="list-style-type: none"> • μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, των αερίων ρύπων και της ηχορύπανσης από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία • αύξηση του μεριδίου των εναλλακτικών συστημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων • μικρότερη όχληση στις εμπορικές περιοχές της πόλης καθώς τα ηλεκτροκίνητα οχήματα είναι αθόρυβα και δεν εκπέμπουν ρύπους 		
	Πεδίο εφαρμογής		
	Η εμπορική – κεντρική περιοχή της πόλης του Πολυκάστρου.		
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα	Μέση	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Α) Μελέτη σκοπιμότητας	
		Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
		Ζ) Άλλη δράση Ωριμότητας	
	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	
	Θεσμικές παρεμβάσεις Δήμου Παιονίας	6 Μήνες	
Εμπλεκόμενοι Φορείς			
Σχεδιασμού:	Δήμος Παιονίας/ Εμπορικός Σύλλογος		
Υλοποίησης:	Ιδιώτες – Μέλη του Εμπορικού Συλλόγου		
Εποπτείας:	Δήμος Παιονίας/ Εμπορικός Σύλλογος		
Προσδοκώμενα αποτελέσματα			

	<ul style="list-style-type: none"> • μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, αέρια ρύπανση, ηχορύπανση • βελτίωση εικόνας της πόλης στην διαχείριση περιβαλλοντικών ζητημάτων
Δείκτες προόδου	Αριθμός ηλεκτρικών οχημάτων για φορτοεκφορτώσεις
Προεκτίμηση δαπάνης	-
Χρηματοδότηση	-
Χρονική Περίοδος	2022 - 2027


3.1.12 Δημιουργία Κανονισμού Φορτοεκφόρτωσης

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ		
	Τίτλος	Δημιουργία Κανονισμού Φορτοεκφόρτωσης		
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Logistics – Εμπορευματικές Μεταφορές		
	Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	1.4 Καλύτερη διαχείριση του κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητάς του 2.1 Μείωση της διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο εσωτερικό των οικισμών 2.2 Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης με δημιουργία νέων χώρων εκτός οδού και καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων προσφερόμενων θέσεων παρά την οδό		
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023		
	Χαρακτήρας	Έργο: Χ		
		Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση: Χ		
		Υπηρεσία Διαδικασία:		
	Περιεχόμενο & Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Δημιουργία θέσεων φορτοεκφόρτωσης σε βασικές εμπορικές οδούς ➢ Θέσπιση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης ➢ Προνομακή πρόσβαση καθαρών οχημάτων φορτοεκφόρτωσης εκτός ωραρίου 			
				
Ζητήματα που εξυπηρετούνται				
Στον Δήμο Παιονίας και συγκεκριμένα στην πόλη του Πολυκάστρου όπου συγκεντρώνονται οι επαγγελματικές αλλά και εμπορευματικές δραστηριότητες, απουσιάζει ένα ενοποιημένο σύστημα διαχείρισης της φορτοεκφόρτωσης ιδιαίτερα στις οδούς με αυξημένη εμπορική κίνηση με αποτέλεσμα την περιβαλλοντική και αισθητική υποβάθμιση. Η θέσπιση του κανονισμού φορτοεκφορτώσεων θα επιτρέψει την περιβαλλοντική αναβάθμιση της κεντρική περιοχής.				
Πεδίο εφαρμογής				
Η εμπορική – κεντρική περιοχή της πόλης του Πολυκάστρου.				
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα			
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X	
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης		
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X		

	E) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Z) Άλλη δράση Ωριμότητας	
Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	
Δήμος Παιονίας/ Εμπορικός Σύλλογος	6 Μήνες	
Μελέτη Κατασκευής Θέσεων Φορτοεκφόρτωσης	3 Μήνες	
Κατασκευή Υλοποίηση Θέσεων Φορτοεκφόρτωσης	6 Μήνες	
Εμπλεκόμενοι Φορείς		
Σχεδιασμού:	Δήμος Παιονίας/ Εμπορικός Σύλλογος	
Υλοποίησης:	Δήμος Παιονίας	
Εποπτείας:	Δήμος Παιονίας/ Εμπορικός Σύλλογος	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα		
	<ul style="list-style-type: none"> μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, των αερίων ρύπων και της ηχορύπανσης από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία αύξηση του μεριδίου των εναλλακτικών συστημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων 	
Δείκτες προόδου	Αριθμός Θέσεων Φορτοεκφόρτωσης που θα υλοποιηθούν, Θέσπιση Κανονισμού Φορτοεκφόρτωσης	
Προεκτίμηση δαπάνης	30000 ευρώ – 50000 ευρώ	
Χρηματοδότηση	Ίδιοι Πόροι – ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	
Χρονική Περίοδος	2022 - 2027	


3.1.13 Παρεμβάσεις το σύστημα ΔΑΣ

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	Παρεμβάσεις στο σύστημα ΔΑΣ	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Δημόσια Αστική Συγκοινωνία	
	Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	3.1 Αξιοποίηση των διαθέσιμων και μη λειτουργικών υποδομών των δημόσιων συγκοινωνιών προς όφελος των πολιτών 3.2 Εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του συστήματος μετακινήσεων στις περιοχές των τερματικών σταθμών δημοσίων συγκοινωνιών 3.3 Αναβάθμιση των υποστηρικτικών υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	ΓΠΣ Παιονίας Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023	
	Χαρακτήρας	Έργο: X	
		Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση: X	
		Υπηρεσία Διαδικασία:	
	Περιεχόμενο & Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
	Η εξέταση και συνολική θεώρηση των αστικών συγκοινωνιών στον Δήμο Παιονίας κατέληξε στα επιμέρους θέματα που κρίθηκαν ότι χρήζουν βελτίωσης καθώς και στις προτεινόμενες παρεμβάσεις οι οποίες παρουσιάζονται ακολούθως.. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Αναβάθμιση των στεγάστρων & στάσεων αστικής συγκοινωνίας (Φιλόδημος) ➤ Αναβάθμιση στόλου οχημάτων αστικής συγκοινωνίας – Αναζήτηση πηγών χρηματοδότησης (ΕΙΒ, ΕΣΠΑ) – Εκπόνηση προκαταρκτικών μελετών για απαιτούμενες υποδομές για μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση ➤ Εξέταση δημιουργίας συστήματος DRT, Demand Responsive Transport 		

			
Ζητήματα που εξυπηρετούνται			
<p>Η προνομιακή μεταχείριση της Δημόσιας Συγκοινωνίας επικυρώθηκε από τους πολίτες της Παιονίας μέσω της προτίμησης που έδειξαν στο Σενάριο Γ που προμηδοτούσε τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς κατά τη διάρκεια της έρευνας ερωτηματολογίου που διεξήχθη στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.</p>			
Πεδίο εφαρμογής			
Ευρύτερη περιοχή της πόλης του Πολυκάστρου			
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα	Μέση	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
		E) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
		Z) Άλλη δράση Ωριμότητας	
	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	
	Εκπόνηση Μελέτης Σκοπιμότητας	12 Μήνες	
	Ανάλογα με τα αποτελέσματα της Μελέτης Σκοπιμότητας θα ακολουθήσουν τα επόμενα βήματα		
	Εμπλεκόμενοι Φορείς		
	Σχεδιασμού:	Δήμος Παιονίας	
	Υλοποίησης:	ΣΔΙΤ ή ΚΤΕΛ Παιονίας	
	Εποπτείας:	Δήμος Παιονίας, ΥΠΥΜΕ	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα			
<ul style="list-style-type: none"> • ανταγωνιστικό μέσο προς το ΙΧ • αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινουμένων • σε συνδυασμό με την πεζή μετακίνηση, δημιουργείται ένα δίκτυο φιλοπεριβαλλοντικής μετακίνησης • αναβάθμιση του περιβάλλοντος στο κέντρο της πόλης με τον μειωμένο αριθμό αυτοκινήτων • μειωμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα ειδικά αν επιλεχθούν ηλεκτροκίνητα οχήματα 			
Δείκτες προόδου	Μείωση ποσοστού χρήσης αυτοκινήτου, Αύξηση ποσοστού χρήσης Δημοσίων Συγκοινωνιών, Μείωση αέριων ρύπων		
Προεκτίμηση δαπάνης	Εξαρτάται από τον αριθμό των οχημάτων και το είδος των οχημάτων		
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι, ΣΔΙΤ, ΕΤΕΠ		

Χρονική Περίοδος	2022 - 2027
-------------------------	-------------

3.1.14 Ενημέρωση και Ευαισθητοποίηση

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ		
	Τίτλος	Ενημέρωση και Ευαισθητοποίηση		
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Δράσεις Επικοινωνίας & Ενημέρωσης		
	Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	1.1 Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων 1.2 Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων 2.1 Μείωση της διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το εσωτερικό του οικισμού 2.2 Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης με δημιουργία νέων χώρων εκτός οδού και καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων προσφερόμενων θέσεων παρά την οδό 2.3 Αύξηση του μεριδίου των αστικών συγκοινωνιών στο σύνολο των εισερχομένων μετακινήσεων 4.1 Ανάπτυξη στρατηγικής ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας και οδικής ασφάλειας		
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023		
	Χαρακτήρας	Έργο:		
		Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση:		
		Υπηρεσία Διαδικασία: X		
	Περιεχόμενο & Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
	<p>Η ενημέρωση και η συμμετοχή των πολιτών είναι μια διαρκής επιδίωξη, τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης του ΣΒΑΚ όσο και κατά τη διαδικασία υλοποίησης μέτρων του σχεδίου που αφορούν συγκεκριμένα υποσύνολα του κοινού.</p> <p>Καθ' όλη την διάρκεια υλοποίησης του στρατηγικού σχεδίου, πρόκειται να δοθεί μεγάλη βαρύτητα στην καλλιέργεια της συμπεριφοράς των πολιτών όσον αφορά την βιώσιμη κινητικότητα. Επίσης, κατά τη διαδικασία υλοποίησης των διάφορων μέτρων, είναι απαραίτητο να γίνεται ενημέρωση του κοινού για την πρόοδο του έργου.</p>			
				
	Ζητήματα που εξυπηρετούνται			
	<p>Σύνολο δράσεων και εκδηλώσεων με σκοπό την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των μετακινούμενων και των κατοίκων της πόλης για τους στόχους και τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας και κατ' επέκταση της βιώσιμης και ανθρώπινης πόλης.</p> <p>Οι ενημερωμένοι πολίτες μπορούν να αποτελέσουν τον πυρήνα έτσι ώστε να συντελεστεί μια συμπεριφορική αλλαγή του μοτίβου κινητικότητας της πόλης προς τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.</p>			
	Πεδίο εφαρμογής			
	Κάτοικοι-μετακινούμενοι της πόλης του Πολυκάστρου, μαθητές			
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ	Προτεραιότητα	Υψηλή		
		A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X	

Απαιτούμενη Ωριμότητα	Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Ζ) Άλλη δράση Ωριμότητας	
Βήματα Υλοποίησης		Εκτιμώμενη Διάρκεια
Σχεδιασμός Δράσεων		12 Μήνες
Υλοποίηση Δράσεων		Σε όλη τη διάρκεια του ΣΒΑΚ
Εμπλεκόμενοι Φορείς		
Σχεδιασμού:		Ομάδα Έργου ΣΒΑΚ, Ανάδοχος
Υλοποίησης:		Δήμος Παιονίας
Εποπτείας:		Δήμος Παιονίας
Προσδοκώμενα αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> • ενημέρωση και πληροφόρηση των πολιτών προς τη βιώσιμη κινητικότητα • εξασφάλιση της κατανόησης, της αποδοχής, της εφαρμογής και της διατήρησης των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας • ευαισθητοποίηση και ενημέρωση του κοινού για τις ευκαιρίες και τους περιορισμούς που προκύπτουν από την εφαρμογή των μέτρων 		
Δείκτες προόδου		Αριθμός δράσεων, αλλαγές στα ποσοστά χρήσεως των μέσων μεταφοράς
Προεκτίμηση δαπάνης		10000 - 30000 ευρώ
Χρηματοδότηση		Ίδιοι Πόροι, ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας
Χρονική Περίοδος		2022 – 2025 -2030

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΧΑΡΤΗΣ ΜΕΤΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΠΑΙΟΝΙΑΣ

