

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)  
ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ

**ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 6:**

Τελικό πακέτο μέτρων, μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων

**ΕΡΓΟ:**

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



## Περιεχόμενα

Περιεχόμενα.....	1
Εικόνες.....	2
Πίνακες.....	2
Πρόλογος.....	3
Αντικείμενο .....	6
1. Προσδιορισμός ολοκληρωμένου πακέτου μέτρων .....	9
2. Σχέδιο δράσης και προϋπολογισμός .....	12
2.1 Δελτία Μέτρων.....	13
2.1.1 Δημιουργία Περιφερειακής Οδού – Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας.....	15
2.1.2 Δημιουργία Ζωνών Ήπιας Κυκλοφορίας.....	17
2.1.3 Βελτίωση Υποδομής για ΑΜΕΑ - Προσβασιμότητα .....	21
2.1.4 Κατασκευή Δικτύου Ποδηλατοδρόμων .....	25
<b>Κατασκευή Δικτύου ποδηλατοδρόμων.....</b>	<b>25</b>
2.1.5 Διαμόρφωση Ισόπεδων Διασταυρώσεων σε Κυκλικό Κόμβο.....	28
2.1.6 Διαμόρφωση Ισόπεδων Κόμβων.....	31
2.1.7 Σχολικές Διαδρομές/ Σχολικοί Δακτύλιοι.....	33
2.1.8 Διατάξεις μετριασμού ταχύτητας .....	37
2.1.9 Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών και διατάξεις ασφαλούς διάσχισης της οδού .....	42
2.1.10 Διαχείριση Ζήτησης Στάθμευσης .....	46
2.1.11 Έξυπνη Στάθμευση .....	49
2.1.12 Προώθηση Οχημάτων «Καθαρής Ενέργειας» στον τομέα των Logistics.....	52
2.1.13 Δημιουργία Κανονισμού Φορτοεκφόρτωσης .....	54
2.1.14 Παρεμβάσεις το σύστημα ΔΑΣ.....	57
2.1.15 Ενημέρωση και Ευαισθητοποίηση.....	59
3. Εποπτεία Υλοποίησης – Προτεινόμενοι Δείκτες.....	61
4. Πρότυπο Χρονοδιάγραμμα – Προϋπολογισμός Μέτρων & Δράσεων.....	65
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ .....	70
ΧΑΡΤΗΣ ΜΕΤΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΠΑΙΟΝΙΑΣ.....	70
ΠΑΡΟΥΣΙΟΛΟΓΙΟ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ .....	71

## **Εικόνες**

Εικόνα 1: Κύκλος ΣΒΑΚ .....	6
Εικόνα 2: Βήματα υλοποίησης του σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ Δ. Παιονίας .....	8
Εικόνα 3: Διαδικασία διαμόρφωσης αρχικών στρατηγικών στόχων και οράματος.....	9

## **Πίνακες**

Πίνακας 1: Πακέτα Παρεμβάσεων και Μέτρα Παρέμβασης.....	10
---	----

## 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<sup>η</sup> Διαβούλευση - Πρακτικά
- **Παραδοτέο 5:** Στόχοι και Λίστα Προτεινόμενων Μέτρων ΣΒΑΚ
- **Παραδοτέο 6:** Οριστικό ΣΒΑΚ Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων - Πρακτικά

Το παρόν Παραδοτέο αποτελεί το έκτο 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 εμπíπτουν 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 εμπíπτουν 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 εμπíπτουν 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

Στο 6<sup>ο</sup> και τελευταίο παρόν παραδοτέο περιλαμβάνονται τα οριστικά μέτρα του ΣΒΑΚ όπως αυτά προέκυψαν μετά και από την διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε στις 31.05.2022 στο Δήμο Παιονίας. Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης παρουσιάστηκαν τα προτεινόμενα μέτρα, υπήρξε διαλογική συζήτηση και τελικά οριστικοποιήθηκαν τα μέτρα. Τα οριστικά μέτρα παρουσιάζονται με ανάλογη με του 5ου παραδοτέου παρουσίαση, χρησιμοποιώντας συνοπτικούς πίνακες, «Δελτία Μέτρων», οι οποίοι περιέχουν συνοπτική και ουσιαστική πληροφόρηση σχετικά με τα χαρακτηριστικά των μέτρων.

Επιπρόσθετα το 6<sup>ο</sup> παραδοτέο περιλαμβάνει το πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης της προόδου υλοποίησης των μέτρων του ΣΒΑΚ. Το πλαίσιο παρακολούθησης περιλαμβάνει Πίνακα με τους δείκτες και τις τιμές στόχων για αυτούς σε βάθος 5ετίας και 10ετίας καθώς και Πίνακα με συνοπτικό χρονοδιάγραμμα και προϋπολογισμό έργων για το ΣΒΑΚ Παιονίας. Είναι σημαντικό να τονισθεί ότι το ΣΒΑΚ δεν ολοκληρώνεται με την υιοθέτηση και έγκριση του από το Δημοτικό Συμβούλιο. Αποτελεί ένα «ζωντανό» σχέδιο που χρήζει συνεχής παρακολούθησης και επικαιροποίησης.

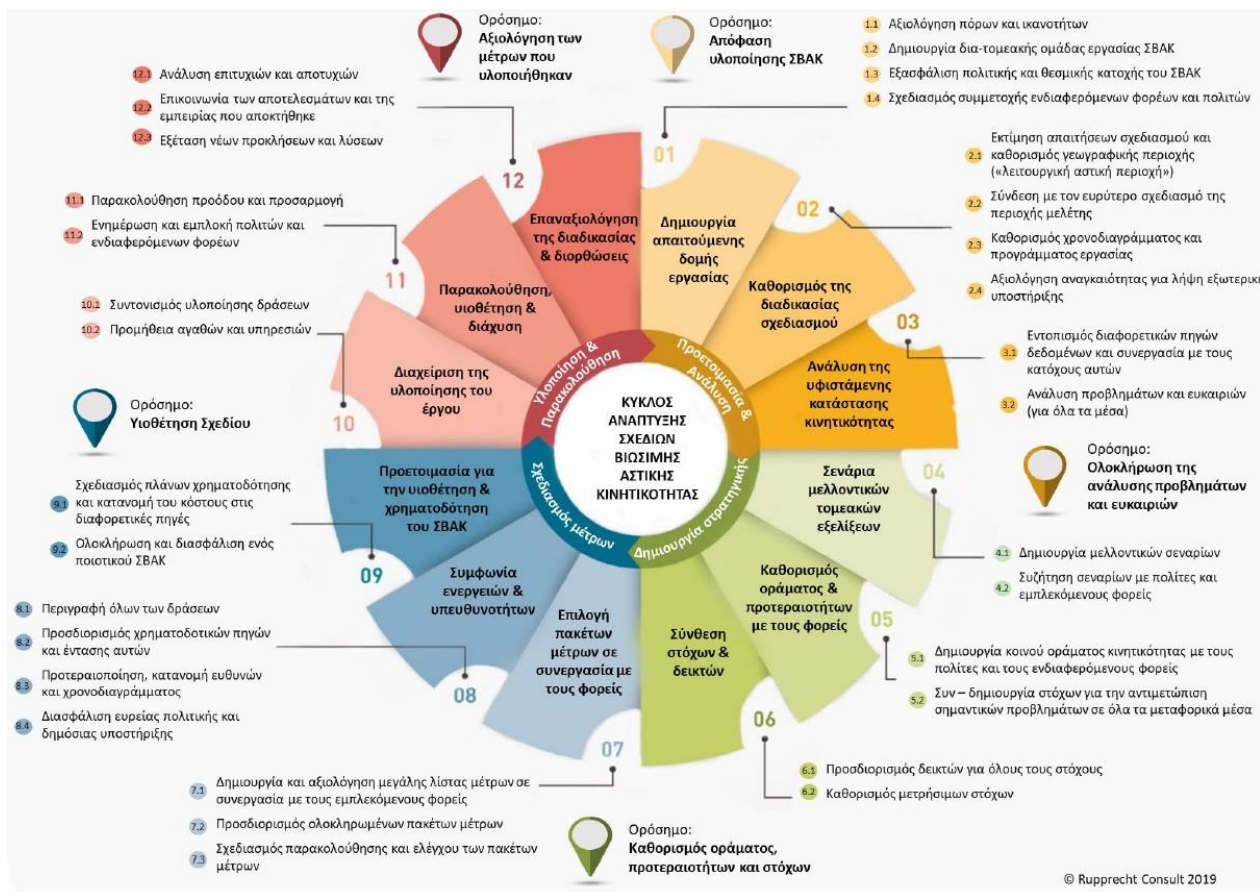
Προτείνεται πέρα από την Ομάδα Παρακολούθησης που αποτελείται από υπηρεσιακούς παράγοντες του Δήμου ο σχηματισμός ενός Δικτύου Τοπικών Φορέων που θα συνεδριάζει σε ετήσια ή εξαμηνιαία βάση εποπτεύοντας την πρόοδο του ΣΒΑΚ, προτείνοντας επικαιροποιήσεις του περιεχομένου αυτού και συντονίζοντας την δράση των φορέων στους τομείς που υπάρχουν επικαλύψεις αρμοδιοτήτων.

Συνοψίζοντας, το ΣΒΑΚ αποτελεί μια εξ' ορισμού συμμετοχική και άμεσο-δημοκρατική διαδικασία η επιτυχής υλοποίηση της οποίας προϋποθέτει την ενεργή συμμετοχή πολιτών και φορέων αλλά και τη διαρκή εποπτεία, αυτενέργεια και συντονισμό του Δήμου.



## Αντικείμενο

Αντικείμενο της συγκεκριμένης δραστηριότητας αποτελεί η μεθοδολογική προσέγγιση των τριών τελευταίων βημάτων του επικαιροποιημένου κύκλου του ΣΒΑΚ (Εικόνα 1) δηλαδή, η διαχείριση της υλοποίησης του έργου από πλευράς Δήμου, η παρακολούθηση και διάχυση της προόδου υλοποίησης και τέλος η επαναξιολόγηση και διόρθωση του προτεινόμενου σχεδιασμού.



Εικόνα 1: Κύκλος ΣΒΑΚ

Αναφορικά με τα βήματα υλοποίησης του σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ Παιονίας (Εικόνα 2) το συγκεκριμένο παραδοτέο αποτελεί την τελική φάση της μεθοδολογίας. Περιλαμβάνει τα εξής διακριτά τμήματα:

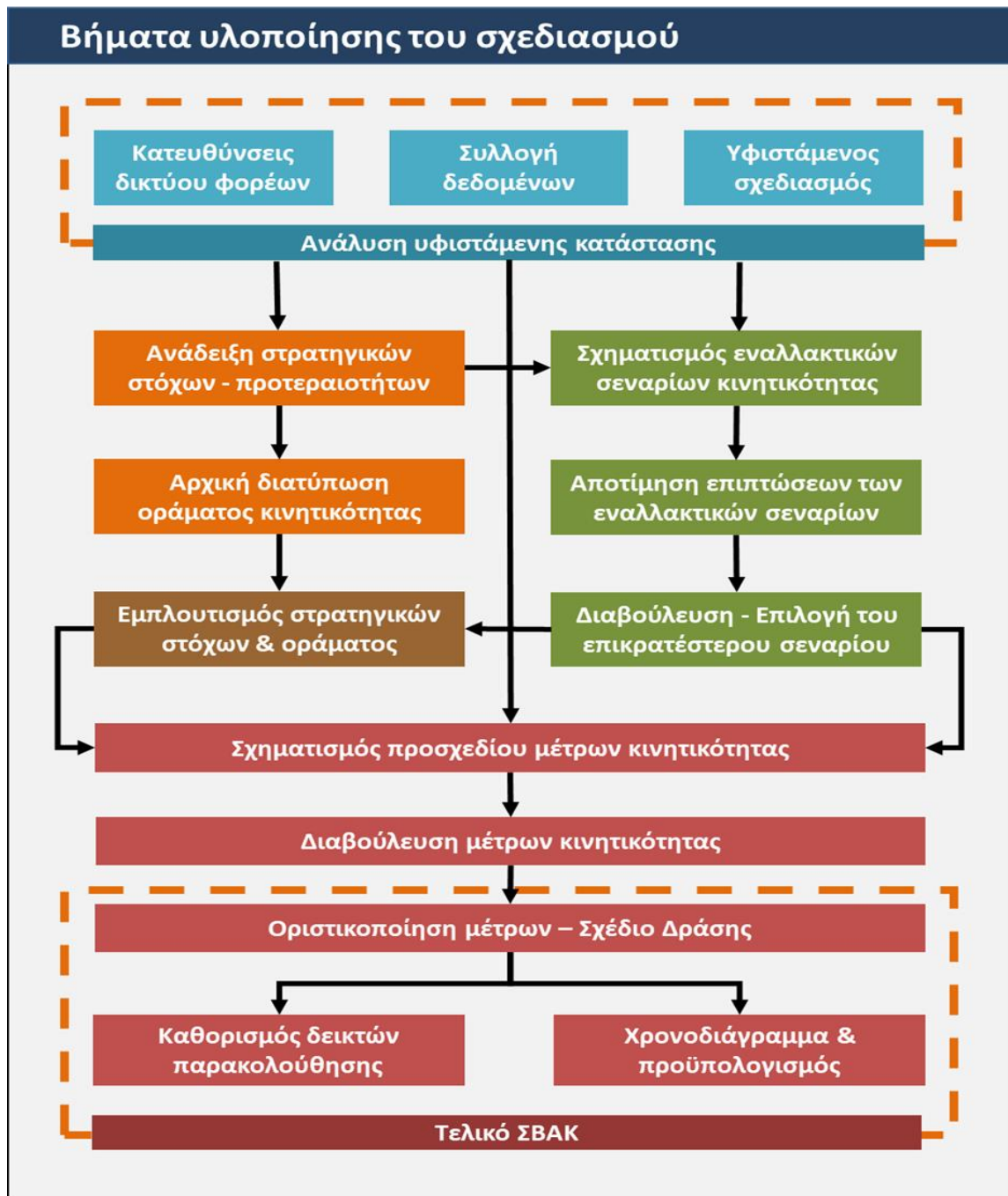
- Οριστικοποίηση μέτρων – Σχέδιο Δράσης. Μετά την παρουσίαση των μέτρων στο Δήμο αλλά και την τελική διαβούλευση προσαρτήθηκαν οι όποιες αλλαγές και τροποποιήσεις έχοντας σαν αποτέλεσμα την οριστικοποίηση του παραδοτέου.
- Καθορισμός Δεικτών Παρακολούθησης. Η εύρεση και χρήση κατάλληλων δεικτών για την παρακολούθηση της εξέλιξης της πορείας υλοποίησης των μέτρων και του ΣΒΑΚ εν γένει, αποτελεί εξαιρετικά κρίσιμο βήμα για την ορθή εφαρμογή της μεθοδολογίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Οι επιλεγμένοι δείκτες θα πρέπει μονοσήμαντα να δείχνουν την πρόοδο στην υλοποίηση των μέτρων και των στόχων του ΣΒΑΚ. Είναι σημαντικό να είναι σχετικά απλή η διαδικασία υπολογισμού τους και κυρίως να μπορεί να επιτευχθεί με χρήση των σχετικά περιορισμένων πόρων (υλικών και

ανθρώπων) του Δήμου Παιονίας. Ταυτόχρονα θα πρέπει να είναι εύληπτοι ώστε να γίνεται κατανοητή από το κοινότητα των πολιτών η συμβολή της προόδου υλοποίησης του ΣΒΑΚ στη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Η επικοινωνία των αποτελεσμάτων διασφαλίζει την υποστήριξη της τοπικής κοινωνίας ενώ πρέπει να αναδεικνύονται τόσο οι επιτυχίες όσο και οι ενδεχόμενες αποτυχίες. Η έγκαιρη αναγνώριση τυχόν δυσκολιών και των αιτίων μιας μη επιτυχημένης εφαρμογής κάποιου μέτρου θα επιτρέψει την αναζήτηση λύσεων στα όποια ζητήματα έχουν ανακύψει ή σε δεύτερο επίπεδο την αναζήτηση εναλλακτικών. Τέλος η εφαρμογή του σχεδίου είναι δυνατόν να αναδείξει άλλα ζητήματα και προκλήσεις τα οποία μπορεί να μην είχαν διαφανεί στην αρχική ανάλυση. Η συνεχής εποπτεία και παρακολούθηση των δεικτών θα επιτρέψει την έγκαιρη επισήμανση τυχόν νέων προκλήσεων και την αναζήτηση λύσεων για αυτές.

- Χρονοδιάγραμμα & Προϋπολογισμός. Τα επιμέρους στοιχεία του κάθε μέτρου αναφορικά με το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και το κόστος του παρουσιάζονται σε ένα συγκεντρωτικό πίνακα ο οποίος επιτρέπει μια συνολική και εποπτική εικόνα της πορείας υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Ο Πίνακας χρήζει συνεχών αναθεωρήσεων και επικαιροποιήσεων για παράδειγμα οι τιμές των υλικών συνεχώς μεταβάλλονται κατά συνέπεια και τα κόστη θα πρέπει να αναθεωρούνται. Η χρησιμότητα του Πίνακα όμως είναι αδιαμφισβήτητη ακόμα και αν δεν ανανεώνεται σε τακτά διαστήματα το περιεχόμενο του καθώς δίνει μια συνοπτική και συνολική εικόνα του σχεδιασμού του Δήμου στα θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας για την επόμενη δεκαετία.

Τα παραπάνω βήματα που είναι και τα τελευταία χρονικά στη διαδικασία υλοποίησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Παιονίας, ολοκληρώνουν τη μεθοδολογία και συνθέτουν το τελικό παραδοτέο του σχεδίου. Ολοκληρώνοντας τονίζεται ότι το ΣΒΑΚ αποτελεί ένα «ανοιχτό» σχέδιο υπό την έννοια ότι η εποπτεία υλοποίησης του επιτρέπει τη συνεχή ανατροφοδότηση και επαναξιολόγηση των διαδικασιών του, επιτρέποντας την εισαγωγή διορθωτικών κινήσεων εφόσον αυτές δεν αντιστρατεύονται αλλά υπηρετούν το όραμα και τους στόχους που έχουν τεθεί.



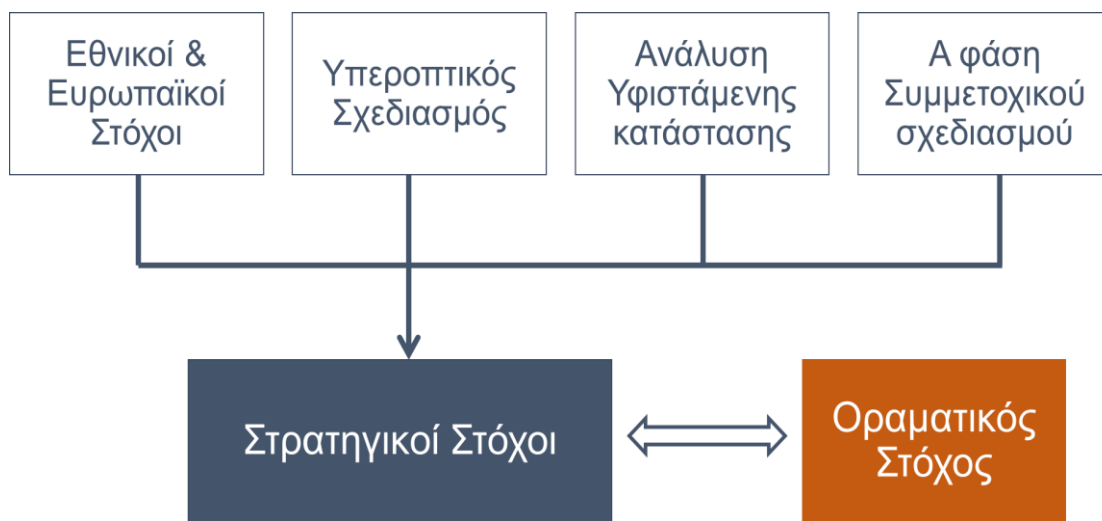


Εικόνα 2: Βήματα υλοποίησης του σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ Δ. Παιονίας

## 1. 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 *suí 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 ανάπτυξη – 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

<b>Πεδίο Παρέμβασης Αστικής Κινητικότητας</b>	<b>Μέτρα παρέμβασης</b>
<b>Ιεράρχηση οδικού δικτύου</b>	Δημιουργία ολοκληρωμένου οδικού δακτυλίου. Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας
<b>Μετακίνηση πεζή - Προώθηση -μη μηχανοκίνητων (ενεργών) μέσω μεταφοράς</b>	Δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας
	Πεζόδρομοι
	Βελτίωση υποδομής για ΑΜΕΑ - Προσβασιμότητας

<b>Μετακίνηση με ποδήλατο - Πρώθηση μη μηχανοκίνητων (ενεργών) μέσων μεταφοράς</b>	Κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων
<b>Οδική ασφάλεια</b>	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
<b>Διαχείριση χώρων Στάθμευσης</b>	Διαχείριση στάθμευσης
	Έξυπνη στάθμευση
<b>Logistics – Εμπορευματικές Μεταφορές</b>	Πρώθηση οχημάτων «Καθαρής Ενέργειας» - Ηλεκτρικά Οχήματα Μπαταρίας και Κυψελών Καυσίμου- στον Τομέα των Logistics
	Κανονισμός Φορτοεκφόρτωσης (Πολύκαστρο)
<b>Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες</b>	Παρεμβάσεις στο σύστημα ΔΑΣ – Εξέταση Δημιουργίας Συστήματος DRT
<b>Επικοινωνιακά μέτρα</b>	Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση

Όλα τα μέτρα που επιλέχθηκαν για το ΣΒΑΚ παρουσιάζονται σε πινακοποιημένη μορφή όπου εξηγούνται 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.

## 2. 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 υλοποίησης 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 κρίζουν 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 μετρό 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 ευάλωτων 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.

## 2.1 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. Νέες ευκαιρίες αναδύονται, όπως το Ελλάδα 2.0, το Εθνικό Σχέδιο για την ανάκαμψη και την ανθεκτικότητα.

Ιδιαίτερα η προώθηση της ηλεκτροκίνησης που συνδέεται με την κινητικότητα και αποτελεί μια από τις προτεινόμενες από το σχέδιο εμβληματικές επενδύσεις και μεταρρυθμίσεις αποτελεί προκλήση. Ο Δήμος Παιονίας έχει ήδη υλοποιήσει το ΣΦΗΟ (Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων) του το οποίο και έχει εγκριθεί από το Πράσινο Ταμείο. Τα ΣΒΑΚ, ΣΦΗΟ, ΣΑΠ (Σχέδια Αστικής Προσβασιμότητας) αποτελούν νευραλγικά και αλληλοσυμπληρωμένα τμήματα ενός ενιαίου ολιστικού σχεδιασμού, αλλά ίσως και το σημαντικότερο ενός ενιαίου τρόπου σκέψης και προσέγγισης που έλειπε στους ΟΤΑ αλλά και συνολικότερα στη χώρα μας. Η έλλειψη της ενιαίας και ολιστικής θεώρησης οδήγησε συχνά σημαντικά έργα και πρωτοβουλίες να έχουν μειωμένα οφέλη ή ακόμα και να αποτύχουν. Τα ΣΒΑΚ έχουν σκοπό να χαρτογραφήσουν τα απαραίτητα μέτρα, πολιτικές και ενέργειες, δείχνοντας τις ξεκάθαρες συνδέσεις και συνέργειες που υφίστανται ανάμεσα τους.

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 επιλεγεί η προτεινόμενη παρέμβαση.

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

2.1.1 Δημιουργία Περιφερειακής Οδού – Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b>	Τίτλος
Πεδίο αστικής κινητικότητας		Ιεράρχηση οδικού δικτύου
Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ		<p><b>Σύνδεση με «έξυπνους στόχους» ΣΒΑΚ Παιονίας:</b></p> <p><b>1.5</b> Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου</p> <p><b>2.1</b> Μείωση της διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το εσωτερικό του οικισμού</p> <p><b>2.3</b> Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης,</p>
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Γ.Π.Σ. ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ</li> <li>- Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023</li> </ul>
Χαρακτήρας		<b>Φυσικό Έργο: X</b>
		<b>Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση: X</b>
		<b>Υπηρεσία Διαδικασία: -</b>
<b>Περιεχόμενο &amp; Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<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>✓ <b>Παρακάμψεις για την αποσυμφόρηση του οικισμού :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Νότια παράκαμψη, η οποία ενώνει την Επαρχ. Οδό Κυλικής – Αξιούπολης με την Επαρχ. Οδό Χέρσου - Πολυκάστρου</li> </ul>	
<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><b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b></p> <p>Οι οδοί οι οποίες διέρχονται από τον αστικό ιστό όπου συνυπάρχει η αμιγής κατοικία με τις εμπορικές χρήσεις ή η εξολοκλήρου 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><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p> <p>Η συνολική έκταση του Δήμου Παιονίας για την ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Ο οικισμός του Πολυκάστρου για τη Νότια Παράκαμψη.</p>	
<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<p><b>Προτεραιότητα</b></p> <p align="center"><b>Υψηλή</b></p>
	<p>A) Μελέτη σκοπιμότητας</p> <p align="right"><b>X</b></p>
	<p>B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου</p> <p align="right"><b>X</b></p>
	<p>Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση</p> <p>Χωροθέτηση της παρέμβασης</p> <p align="right"><b>X</b></p>
	<p>Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση, Απαλλαγή από ΣΥΠΟΘΑ)</p> <p align="right"><b>X</b></p>
	<p>Ε) Απαλλοτριώσεις</p> <p align="right"><b>X</b></p>

	ΣΤ) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Ζ) Διαδικασία Δημοπράτησης	<b>X</b>
	Η) Άλλη δράση Ωριμότητας	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
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	
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>		
<b>Σχεδιασμού:</b>	Δήμος Παιονίας – Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας – ΥΠΥΜΕ (Διεύθυνση Οδικών Υποδομών)	
<b>Υλοποίησης:</b>	Δήμος Παιονίας - Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας –ΥΠΥΜΕ (Διεύθυνση Οδικών Υποδομών)	
<b>Εποπτείας:</b>	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας – Δήμος Παιονίας – ΥΠΥΜΕ (Διεύθυνση Οδικών Υποδομών)	
<b>Προσδοκώμενα αποτελέσματα</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μείωση διαμπερών κινήσεων γενικά και ειδικά βαρέων οχημάτων</li> <li>• Αναβάθμιση περιβάλλοντος σε όλες τις εκφάνσεις (αέριοι ρύποι, οπτική όχληση, ακουστική όχληση</li> <li>• Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας</li> <li>• Βελτίωση προσβασιμότητας κατοίκων στις λειτουργίες του κέντρου (υπηρεσίες υγείας, εκπαίδευσης, δημόσιες υπηρεσίες κλπ)</li> </ul>		
<b>Δείκτες προόδου</b>	Εκπόνηση Σταδίων Μελετών και προκήρυξης της Μελέτης και του Έργου – χλμ κατασκευασμένου έργου	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	6 – 7 Εκατομμύρια ευρώ / χλμ	
<b>Χρηματοδότηση</b>	ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	
<b>Χρονική Περίοδος</b>	2022-2027	

### 2.1.2 Δημιουργία Ζωνών Ήπιας Κυκλοφορίας

<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ</b>	<b>ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ</b>
	Τίτλος	<b>Δημιουργία Ζωνών ήπιας κυκλοφορίας</b>
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	<b>Ενεργή Μετακίνηση</b>

<b>Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ</b>	<b>Σύνδεση με «έξυπνους στόχους» ΣΒΑΚ Παιονίας:</b> <b>1.1</b> Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων <b>1.2</b> Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων <b>1.3</b> Εξασφάλιση του απαιτούμενου επιπέδου προσβασιμότητας των υποδομών ήπιας κινητικότητας που συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος της πόλης <b>1.4</b> Καλύτερη διαχείριση του κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητας του <b>1.5</b> Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου <b>2.1</b> Μείωση της διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το εσωτερικό του οικισμού <b>2.3</b> Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης
<b>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Γ.Π.Σ. ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ</li> <li>- Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023</li> </ul>
<b>Χαρακτήρας</b>	<b>Έργο: X</b> <b>Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση: X</b> <b>Υπηρεσία Διαδικασία: X</b>
<b>Περιεχόμενο &amp; Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	

*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 *Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας* 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.

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.

Βασικά χαρακτηριστικά της ανάπλασης:

- 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

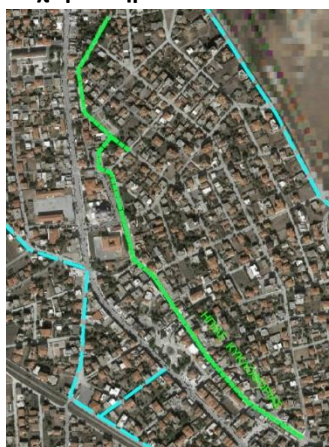
**Για τη πόλη του Πολυκάστρου προτείνονται:**

- ✓ **Η αναδιαμόρφωση της οδού Μ. Αλεξάνδρου:**

Επανάκτηση χώρου για τους ενεργούς τρόπους μετακίνησης



- ✓ **Η μετατροπή της οδού Κυκλική στο κατάντη από την οδό Αριστοτέλους τμήμα σε οδό ήπιας κυκλοφορίας – εμπορικού χαρακτήρα.**



**Ζητήματα που εξυπηρετούνται**



<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>			
<b>Πεδίο εφαρμογής</b>			
Επιλεγμένες περιοχές κυρίως στο κέντρο του Πολυκάστρου			
<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Μέση</b>	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Προμελέτη	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	<b>X</b>
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	<b>X</b>
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	<b>X</b>
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	<b>X</b>
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
		Z) Απαλλοτριώσεις	<b>X</b>
		Η) Άλλη δράση Ωριμότητας	
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
Προκήρυξη / Υλοποίηση Χωροταξικής Μελέτης	12-18 Μήνες		
Διαδικασίες Τροποποίησης Θεσμικού Πλαισίου	6 - 12 Μήνες		
Διαδικασίες Απαλλοτριώσεων	6 Μήνες		
Υλοποίηση Σχεδιασμού	Σταδιακή		
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>			
<b>Σχεδιασμού:</b>	Δήμος Παιονίας		
<b>Υλοποίησης:</b>	Δήμος Παιονίας		
<b>Εποπτείας:</b>	Δήμος Παιονίας		
<b>Προσδοκώμενα αποτελέσματα</b>			

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών κάθε ηλικίας και ικανοτήτων</li> <li>• ασφαλής κίνηση των ποδηλάτων</li> <li>• απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης</li> <li>• αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος (περισσότερο πράσινο, αισθητικά αναβαθμισμένο αστικό εξοπλισμό)</li> <li>• βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων</li> <li>• περιορισμός μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</li> </ul>
<b>Δείκτες προόδου</b>	Χλμ / Οδικού Δικτύου που μετατράπηκαν σε ήπιας κυκλοφορίας
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	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. Επιπρόσθετα, η επιλογή υλικών για τις αναπλάσεις μπορεί να επηρεάσει σημαντικά το κόστος υλοποίησης.
<b>Χρηματοδότηση</b>	Ίδιοι πόροι Δήμου / ΠΕΠ Κ. Μακεδονίας
<b>Χρονική Περίοδος</b>	2022 - 2027

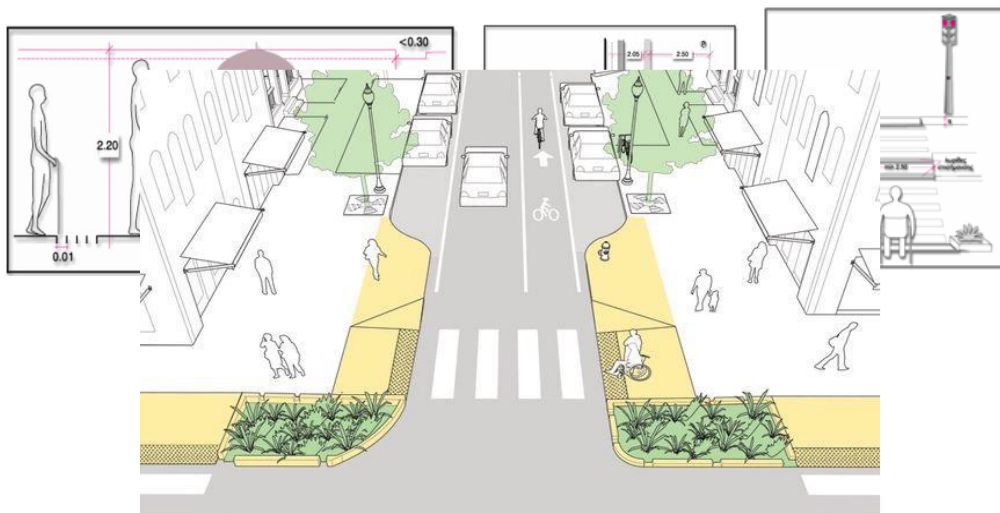
### 2.1.3 Βελτίωση Υποδομής για ΑΜΕΑ - Προσβασιμότητα

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Τίτλος</b>	<b>Βελτίωση υποδομής για ΑΜΕΑ - Προσβασιμότητα</b>
	<b>Πεδίο αστικής κινητικότητας</b>	Μετακίνηση Πεζή
	<b>Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ</b>	<p><b>1.1</b> Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</p> <p><b>1.2</b> Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</p> <p><b>1.3</b> Εξασφάλιση του απαιτούμενου επιπέδου προσβασιμότητας των υποδομών ήπιας κινητικότητας που συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος της πόλης</p> <p><b>1.4</b> Καλύτερη διαχείριση του κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητάς του</p> <p><b>1.5</b> Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου</p> <p><b>2.1</b> Μείωση της διαμερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το εσωτερικό του οικισμού</p> <p><b>2.3</b> Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης</p>
	<b>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</b>	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023 Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη

	ΣΑΠ Δήμου Παιονίας (όταν υλοποιηθεί)
<b>Χαρακτήρας</b>	<b>Έργο: Χ</b>
	<b>Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση:</b>
	<b>Υπηρεσία Διαδικασία:</b>
<b>Περιεχόμενο &amp; Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<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 Εγκυκλίου.</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 πλαισίων, κ.λπ..</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Οι κοινόχρηστοι χώροι που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, όπως πλατείες, άλση, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, στάσεις και αποβάθρες μέσων μαζικής μεταφοράς, διαμορφώνονται ή ανακατασκευάζονται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται σε αυτούς η δυνατότητα πρόσβασης και ατόμων με αναπηρία.</li> <li>✓ Επιβάλλεται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, που χρησιμοποιείται για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιση 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.</li> <li>✓ 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.</li> <li>✓ 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.</li> <li>✓ Στους κοινόχρηστους χώρους στους οποίους προβλέπεται η κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης προβλέπονται ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, σε</li> </ul>	

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.
- ✓ Τέλος είναι σημαντικό να τονισθεί η έννοια της αλυσίδας προσβασιμότητας όπως εισάγεται στο θεσμικό μας πλαίσιο μέσω των προδιαγραφών υλοποίησης των ΣΑΠ (ΦΕΚ Β 5533/ 30.11/2021) δηλαδή της πλήρως προσβάσιμης διαδρομής που συνδέει σημαντικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.



Εξοχές του πεζοδρομίου, ράμπες ΑΜΕΑ, με πλάτος όσο η ζώνη στάθμευσης

#### **Ζήτηματα που εξυπηρετούνται**

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

<p>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>		
<b>Πεδίο εφαρμογής</b>		
Δήμος Παιονίας ιεραρχικά από τις περιοχές με υψηλότερο πληθυσμό σε αυτές με τον χαμηλότερο		
<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Υψηλή</b>	
<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	<b>X</b>
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	<b>X</b>
	ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	<b>X</b>
	Z) Άλλη δράση Ωριμότητας	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
Προκήρυξη / Εκπόνηση Μελέτης	12 – 18 Μήνες	
Υλοποίηση Παρέμβασης / Κατασκευή Έργου	12 – 18 Μήνες / Περίπτωση	
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>		
<b>Σχεδιασμού:</b>	Δήμος Παιονίας	
<b>Υλοποίησης:</b>	Δήμος Παιονίας	
<b>Εποπτείας:</b>	Δήμος Παιονίας	
<b>Προσδοκώμενα αποτελέσματα</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• βελτίωση της οδικής ασφάλειας</li> <li>• προώθηση της πεζής μετακίνησης</li> <li>• βελτίωση εξυπηρέτησης των ευάλωτων χρηστών</li> <li>• βελτίωση της προσβασιμότητας</li> </ul>		
<b>Δείκτες προόδου</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ποσοστό μήκους προσβάσιμων πεζοδρομίων /μήκος συνολικού αστικού οδικού δικτύου</li> <li>• Αριθμός προσφερόμενων θέσεων ΑΜΕΑ</li> <li>• Ποσοστό προσβάσιμων κτιρίων δημόσιων υπηρεσιών</li> <li>• Ποσοστό ραμπών που πληρούν τις προδιαγραφές επί του αριθμού των</li> </ul>	

**ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ**

		διασταυρώσεων και διαβάσεων του αστικού ιστού του Πολυκάστρου
	<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	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
	<b>Χρηματοδότηση</b>	Ίδιοι Πόροι Δήμου / ΠΕΠ Κ. Μακεδονίας
	<b>Χρονική Περίοδος</b>	2020 – 2030

#### 2.1.4 Κατασκευή Δικτύου Ποδηλατοδρόμων

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Τίτλος</b>	<b>Κατασκευή Δικτύου ποδηλατοδρόμων</b>
	<b>Πεδίο αστικής κινητικότητας</b>	Μετακίνηση με ποδήλατο - Προώθηση μη μηχανοκίνητων (ενεργών) μέσων μεταφοράς
	<b>Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ</b>	<b>1.2</b> Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων <b>1.3</b> Εξασφάλιση του απαιτούμενου επιπέδου προσβασιμότητας των υποδομών ήπιας κινητικότητας που συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος της πόλης
	<b>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</b>	Γ.Π.Σ. ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
	<b>Χαρακτήρας</b>	<b>Έργο:</b> Χ
		<b>Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση:</b> Χ
<b>Υπηρεσία Διαδικασία:</b>		
<b>Περιεχόμενο &amp; Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		



<p>Η μελέτη και η κατασκευή ενός δικτύου ποδηλατοδρόμου αποσκοπεί στη διευκόλυνση των μετακινήσεων των κατοίκων με τη χρήση του ποδήλατου, ανεξαρτήτως ή σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Η ένταξη του ποδήλατου στο δίκτυο των αστικών μετακινήσεων και ο σχεδιασμός του δικτύου του θα πρέπει να διέπεται από βασικές αρχές: η οδική ασφάλεια, η συνοχή και η συντομία/αμεσότητα (ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016).</p> <p>Για τον σχεδιασμό και την κατασκευή ασφαλών ποδηλατικών υποδομών είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη όλες πιθανές εναλλαγές του αστικού περιβάλλοντος (πλήθος χρήσεων γης και δραστηριοτήτων, ποικίλα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, διαφορετικές διασταυρώσεις) και να σχεδιάζονται κατάλληλες ασφαλείς και άνετες υποδομές μετάβασης από έναν τύπο υποδομής ποδηλάτων σε άλλον.</p> <p>Για την πόλη του Πολυκάστρου προτείνεται:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Η δημιουργία ενός ποδηλατικού δακτυλίου που περικλείει την Πόλη του Πολυκάστρου συνδέοντας χρήσης γης</li> <li>✓ Συνδέοντας σχολικά συγκροτήματα</li> <li>✓ Βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής και υγείας των κατοίκων</li> <li>✓ Περιορίζοντας τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία</li> <li>✓ Επανακτώντας των χώρο γύρω από την σιδηροδρομική γραμμή</li> </ul> <p>Το δίκτυο του ποδηλατοδρόμου μήκους, 4,86χλμ.</p> <p>Μικρό τμήμα 180 μέτρων δημιουργείται επί της οδού Ανδρούτσου ώστε να επιτευχθεί η αναγκαία σύνδεση με την περιοχή του κέντρου.</p>
<p><b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b></p>
<p>Το Πολύκαστρο είναι μια πόλη που ευνοεί το ποδήλατο, καθώς οι αποστάσεις δεν είναι πολύ μεγάλες (μέσος χρόνος μετακίνησης με τα πόδια από το ένα άκρο στο άλλο 20 λεπτά και μέγιστο μήκος 1500 μ). Η διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου και ελκυστικού δικτύου εξασφαλίζει την ασφαλή και άνετη μετακίνηση με ποδήλατο ανάμεσα στις περιοχές κατοικίας και σύνδεση των σημαντικότερων χρήσεων γης, πόλων έλξης και ενδιαφερόντων της πόλης (Κέντρο Υγείας, τα ΚΤΕΛ, την Λαϊκή Αγορά και τα σχολεία της πόλης).</p> <p>Τα οφέλη από την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου θα είναι πολλαπλασιαστικά για την υγεία των πολιτών, την αναβάθμιση του περιβάλλοντος σε όλες του τις εκφάνσεις (μείωση αέριων ρύπων, οπτική όχληση, μείωση θορύβου) αλλά και την εν γένει ελκυστικότητα της περιοχής.</p>
<p><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p>



Το συνολικό μήκος του προτεινόμενου δικτύου ποδηλατόδρομων εντός του Πολυκάστρου είναι 4,86 χιλιόμετρα.

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	Υψηλή		
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	<b>X</b>	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	<b>X</b>	
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	<b>X</b>	
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	<b>X</b>	
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	<b>X</b>	
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	<b>X</b>	
		Z) Άλλη δράση Ωριμότητας		
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>		
	Όλοι οι ποδηλατόδρομοι	Σταδιακή Υλοποίηση		
Προκήρυξη/ Εκπόνηση Μελέτης	12 Μήνες			
Υλοποίηση ποδηλατόδρομου	12 -18 Μήνες			
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>				
<b>Σχεδιασμού:</b>	Δήμος Παιονίας, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας			

<b>Υλοποίησης:</b>	Δήμος Παιονίας, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
<b>Εποπτείας:</b>	Δήμος Παιονίας, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
<b>Προσδοκώμενα αποτελέσματα</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• προώθηση της χρήσης του ποδήλατου</li> <li>• ενίσχυση φιλικής προς το περιβάλλον μετακίνησης</li> <li>• βελτίωση ανταγωνιστικότητας έναντι του ΙΧ</li> <li>• βελτίωση της υγείας του μετακινούμενου</li> <li>• συνολική αναβάθμιση του περιβάλλοντος</li> <li>• ενίσχυση ελκυστικότητας</li> <li>• λειτουργική σύνδεση χρήσεων γης με εναλλακτικούς του ΙΧ τρόπους μετακίνησης</li> </ul>	
<b>Δείκτες προόδου</b>	Χλμ / κατασκευασμένων ποδηλατόδρομων, Ποσοστό μετακινούμενων με ποδήλατο στην κατανομή κατά μέσο, Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	Κατασκευή νέου ποδηλατοδρόμου με χρωματισμό λωρίδας: 2.500 – 4.000 € / χλμ Κατασκευή νέου ποδηλατοδρόμου με διαχωρισμό από την κυκλοφορία 80.000 – 150.000 € / χλμ:
<b>Χρηματοδότηση</b>	Ίδιοι πόροι Δήμου, ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας
<b>Χρονική Περίοδος</b>	2020 – 2025 - 2030

### 2.1.5 Διαμόρφωση Ισόπεδων Διασταυρώσεων σε Κυκλικό Κόμβο

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

	Υπηρεσία Διαδικασία:
<b>Περιεχόμενο &amp; Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<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>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;">   </div> <div style="margin-top: 20px;">  </div>	
<b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b>	



<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>		
<b>Πεδίο εφαρμογής</b>		
Ισόπεδοι κόμβοι της πόλης του Πολυκάστρου		
<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Υψηλή</b>	
<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	<b>X</b>
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	<b>X</b>
	ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	<b>X</b>
	Z) Άλλη δράση Ωριμότητας	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
Προκήρυξη / Υλοποίηση Μελέτης	12 Μήνες	
Υλοποίηση Παρέμβασης / Κατασκευή Έργου	12 -18 Μήνες	
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>		
<b>Σχεδιασμού:</b>	Δήμος Παιονίας	
<b>Υλοποίησης:</b>	Δήμος Παιονίας / Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας	
<b>Εποπτείας:</b>	Δήμος Παιονίας / Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας	
<b>Προσδοκώμενα αποτελέσματα</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• μείωση της ταχύτητας των οχημάτων</li> <li>• βελτίωση της λειτουργικότητας του κόμβου</li> <li>• μείωση των σημείων εμπλοκής οχημάτων</li> <li>• αύξηση του επιπέδου ασφάλειας πεζών</li> <li>• βελτίωση της αισθητικής του κόμβου</li> <li>• μείωση των αερίων ρύπων</li> <li>• βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής</li> </ul>		
<b>Δείκτες προόδου</b>	Αριθμός κόμβων που αναβαθμίστηκαν, Ποσοστιαία και αριθμητική μείωση τροχαίων ατυχημάτων	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	Κόστος / κόμβο ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του.	
<b>Χρηματοδότηση</b>	Ίδιοι Πόροι Δήμου / ΠΕΠ Κ. Μακεδονίας	

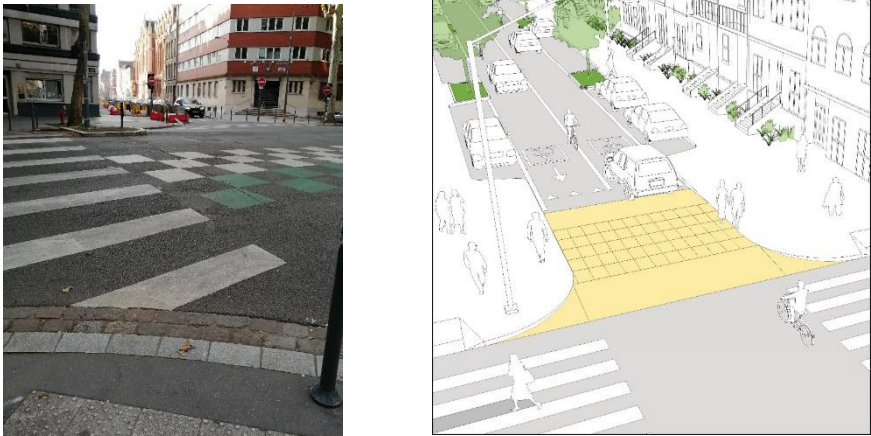
**ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ**

<b>Χρονική Περίοδος</b>	2022 – 2027
-------------------------	-------------

### 2.1.6 Διαμόρφωση Ισόπεδων Κόμβων

<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ</b>	<b>ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ</b>
	<b>Τίτλος</b>	<b>Διαμόρφωση ισόπεδων κόμβων</b>
	<b>Πεδίο αστικής κινητικότητας</b>	Οδική ασφάλεια
	<b>Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ</b>	<b>1.4</b> Καλύτερη διαχείριση του κοινοχρήστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητας του <b>1.5</b> Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου <b>2.3</b> Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης
	<b>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</b>	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
	<b>Χαρακτήρας</b>	<b>Έργο: Χ</b>
		<b>Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση:</b>
		<b>Υπηρεσία Διαδικασία:</b>
	<b>Περιεχόμενο &amp; Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
	<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"> <li>• Η δυνατότητα έγκαιρης αναγνώρισης του κόμβου</li> <li>• Η επαρκής ορατότητα και εποπτεία του κόμβου</li> <li>• Η σαφήνεια του κόμβου και του τρόπου λειτουργίας του</li> <li>• Οι συνθήκες καλής βατότητας του κόμβου</li> </ul> <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>	



			
<b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b>			
<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"> <li>• ελλιπής ή και ακατάλληλος γεωμετρικός σχεδιασμός του κόμβου</li> <li>• έλλειψη κατάλληλων κατασκευών που οριοθετούν τον χώρο π.χ. νησίδων, που διαχωρίζουν τις κινήσεις οχημάτων και πεζών και δημιουργούν συνθήκες ασφαλούς μετακίνησης</li> <li>• απουσία διαβάσεων πεζών</li> <li>• περιοχές επικίνδυνης πλέξης κινήσεων</li> <li>• έλλειψη οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για την σωστή πληροφόρηση</li> <li>• προβλήματα προτεραιότητας κινήσεων</li> <li>• προβλήματα ορατότητας</li> </ul>			
<b>Πεδίο εφαρμογής</b>			
Πόλη του Πολυκάστρου			
<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Υψηλή</b>	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	Α) Μελέτη σκοπιμότητας	
		Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	<b>X</b>
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	<b>X</b>
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	<b>X</b>
		Ζ) Άλλη δράση Ωριμότητας	

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

### 2.1.7 Σχολικές Διαδρομές/ Σχολικοί Δακτύλιοι

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Τίτλος</b>	<b>Σχολικές διαδρομές/ Σχολικοί Δακτύλιοι</b>
	<b>Πεδίο αστικής κινητικότητας</b>	<b>Οδική ασφάλεια</b>
	<b>Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ</b>	<b>1.1</b> Αύξηση του μεριδίου της πεζή μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός του οικισμού <b>1.2</b> Αύξηση του μεριδίου των ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός του οικισμού <b>1.3</b> Εξασφάλιση του απαιτούμενου επιπέδου προσβασιμότητας των υποδομών ήπιας κινητικότητας που συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος της πόλης <b>1.5</b> Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες του Δήμου

		<b>4.1</b> Ανάπτυξη στρατηγικής ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας και οδικής ασφάλειας
<b>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</b>		ΣΑΠ Δήμου όταν εκπονηθεί
<b>Χαρακτήρας</b>		<b>Έργο: Χ</b>
		<b>Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση: Χ</b>
		<b>Υπηρεσία Διαδικασία: Χ</b>
<b>Περιεχόμενο &amp; Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<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"> <li>• Για το πεζοδρόμιο μπροστά από την είσοδο – έξοδο της σχολικής μονάδας, προτείνεται να διαπλατύνεται σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Κατά μήκος των πεζοδρομίων πρέπει να τοποθετούνται εμπόδια ή ζαρντινιέρες, προκειμένου οι πεζοί να καθοδηγούνται στις προκαθορισμένες διαβάσεις τύπου ZEBRA.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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).</li> <li>• Εφαρμογή μέτρων ήπιας κυκλοφορίας στην περιοχή γύρω από την σχολική μονάδα</li> </ul>		

		 <p align="center">Υπερυψωμένη διάβαση</p> 	
<p><b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b></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"> <li>• ασφαλείς τρόποι μετακίνησης στο σχολείο</li> <li>• μείωση των μετακινήσεων με ΙΧ αυτοκίνητα</li> <li>• προώθηση ενός ασφαλέστερου, υγιέστερου και ενεργού τρόπου μετακίνησης στο σχολείο</li> <li>• βελτίωση των ικανοτήτων των μαθητών να μετακινούνται στην πόλη και στο δρόμο προς το σχολείο με ασφαλή και αυτόνομο τρόπο</li> <li>• διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης περιμετρικά των σχολείων</li> <li>• η διάδοση των ιδεών διαχείρισης της κινητικότητας και της πράσινης κινητικότητας μεταξύ των μαθητών-εκπαιδευτικών-γονέων και μακροπρόθεσμα αλλαγή των προτύπων των μέσων μετακίνησης.</li> </ul>			
<p><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p>			
<p>Σχολικές μονάδες της πόλης του Πολυκάστρου, Σταδιακή εφαρμογή στα υπόλοιπα σχολία του Δήμου</p>			
<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<p><b>Προτεραιότητα</b></p>	<p><b>Πολύ Υψηλή</b></p>	
	<p><b>Απαιτούμενη</b></p>	<p>A) Μελέτη σκοπιμότητας</p>	
	<p><b>Ωριμότητα</b></p>	<p>B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου</p>	<p align="center"><b>X</b></p>
	<p>Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης</p>	<p align="center"><b>X</b></p>	

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

2.1.8 Διατάξεις μετριασμού ταχύτητας

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
<b>Τίτλος</b>	<b>Διατάξεις μετριασμού ταχύτητας</b>
<b>Πεδίο αστικής κινητικότητας</b>	<b>Οδική ασφάλεια</b>
<b>Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ</b>	<p><b>1.1</b> Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων</p> <p><b>1.2</b> Αύξηση του μεριδίου των ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων</p> <p><b>1.4</b> Καλύτερη διαχείριση του κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητάς του</p> <p><b>1.5</b> Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες του Δήμου</p>
<b>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</b>	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
<b>Χαρακτήρας</b>	<b>Έργο:</b> Χ
	<b>Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση:</b> Χ
	<b>Υπηρεσία Διαδικασία:</b>
<b>Περιεχόμενο &amp; Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<p>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.</p> <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 ιδιαίτερως των ευάλωτων ομάδων πεζών (ΑμεΑ, εμποδιζόμενων ατόμων, ηλικιωμένων ατόμων, γονείς με καροτσάκια 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>	

**ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ**



	<p>Διατάξεις- Πύλες στην είσοδο μικρών οικισμών</p> <p>Οι ζώνες ήπιας κυκλοφορίας χαρακτηρίζονται από σημεία εισόδου (πύλες), που θα σημανθούν 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>	
	

<b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b>				
<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>				
<b>Πεδίο εφαρμογής</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οδοί ήπιας κυκλοφορίας</li> <li>• Σχολικές μονάδες (Σχολικοί Δακτύλιοι)</li> <li>• Είσοδοι της πόλης</li> </ul>				
<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Υψηλή</b>		
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	<b>X</b>	
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	<b>X (σε ορισμένες περιπτώσεις)</b>	
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	<b>X</b>	
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	<b>X</b>	
		Z) Άλλη δράση Ωριμότητας		
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
	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)		
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>				

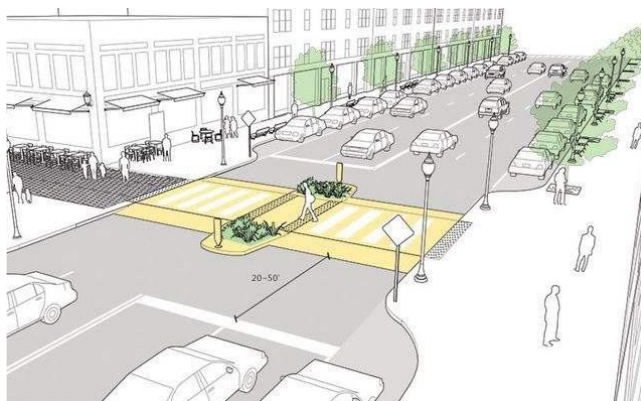
<b>Σχεδιασμού:</b>	Δήμος Παιονίας
<b>Υλοποίησης:</b>	Δήμος Παιονίας
<b>Εποπτείας:</b>	Δήμος Παιονίας / Α.Τ. Παιονίας
<b>Προσδοκώμενα αποτελέσματα</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• εξασφάλιση φιλικών συνθηκών μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού</li> <li>• αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση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



2.1.9 Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών και διατάξεις ασφαλούς διάσχισης της οδού

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	Τίτλος	<b>Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών και διατάξεις ασφαλούς διάσχισης της οδού</b>
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	<b>Οδική Ασφάλεια</b>
	Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	<p><b>1.1</b> Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων</p> <p><b>1.2</b> Αύξηση του μεριδίου των ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων</p> <p><b>1.5</b> Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου</p> <p><b>2.1</b> Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης</p>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
	Χαρακτήρας	Έργο : <b>X</b>
		Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση:
		Υπηρεσία/Διαδικασία:
	<b>Περιεχόμενο &amp; Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
	<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"> <li>• Διαβάσεις με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση</li> <li>• Διαβάσεις με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση με χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου για τα οχήματα</li> <li>• Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε κόμβο ή σε μεμονωμένα σημεία</li> </ul>	

- ✓ 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 απορροή 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

<p>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.</p>			
		<p><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p> <p>Η ευρύτερη περιοχή της πόλης του Πολυκάστρου. Σταδιακή επέκταση του μέτρου σε όλη την έκταση του Δήμου Παιονίας</p>	
<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<p><b>Προτεραιότητα</b></p>	<p><b>Υψηλή</b></p>	
	<p><b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b></p>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	<b>X</b>
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	<b>X</b>
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	<b>X</b>
		Z) Άλλη δράση Ωριμότητας	
	<p><b>Βήματα Υλοποίησης</b></p>	<p><b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b></p>	
	Μελέτη εφαρμογής για την χωροθέτηση των διαβάσεων	3 Μήνες	
Εφαρμογή / Κατασκευή	Σταδιακή Υλοποίηση		
<p><b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b></p>			
<p><b>Σχεδιασμού:</b></p>	<p>Δήμος Παιονίας</p>		
<p><b>Υλοποίησης:</b></p>	<p>Δήμος Παιονίας</p>		
<p><b>Εποπτείας:</b></p>	<p>Δήμος Παιονίας</p>		

<b>Προσδοκώμενα αποτελέσματα</b>	
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.	
<b>Δείκτες προόδου</b>	Αριθμός διαβάσεων που θα κατασκευασθούν/ επισκευασθούν, Μείωση αριθμού ατυχημάτων με εμπλοκή πεζών
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	5000 – 20000 Ανάλογα και με το είδος της διάβασης που θα υλοποιηθεί
<b>Χρηματοδότηση</b>	Ίδιοι Πόροι/ ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας
<b>Χρονική Περίοδος</b>	2022 -2027

#### 2.1.10 Διαχείριση Ζήτησης Στάθμευσης

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

	<p align="center"><b>Υπηρεσία Διαδικασία: Χ</b></p>
<p align="center"><b>Περιεχόμενο &amp; Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b></p>	
<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"> <li>➤ Δημιουργία εσοχών στάθμευσης ώστε να καθοριστούν με σαφήνεια οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης και να εξαλειφθεί η παράνομη στάθμευση-παροχή θέσεων στάθμευσης κατοίκων</li> <li>➤ Δημιουργία θέσεων βραχυχρόνιας στάθμευσης επισκεπτών με τιμολογιακή πολιτική</li> <li>➤ Εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης με συστηματική και αυστηρή αστυνόμευση</li> <li>➤ Ενημέρωση και πληροφόρηση των οδηγών σχετικά με τη διαθεσιμότητα και τη χρέωση.</li> <li>➤ Διαχείριση χώρων στάθμευσης</li> </ul> 	
<p><b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b></p>	
<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>	
<p><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p>	
<p>Η ευρύτερη περιοχή της πόλης του Πολυκάστρου.</p>	

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Υψηλή</b>		
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	<b>X</b>	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	<b>X</b>	
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	<b>X</b>	
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής		
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	<b>X</b>	
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	<b>X</b>	
		Z) Άλλη δράση Ωριμότητας		
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>		
	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			
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>				
<b>Σχεδιασμού:</b>	Δήμος Παιονίας			
<b>Υλοποίησης:</b>	Δήμος Παιονίας			
<b>Εποπτείας:</b>	Δήμος Παιονίας			
<b>Προσδοκώμενα αποτελέσματα</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• βελτίωση πρόσβασης στην περιοχή του κέντρου</li> <li>• αύξηση της προσφοράς στάθμευσης</li> <li>• ενθάρρυνση μιας πιο αποδοτικής χρήσης της υφιστάμενης υποδομής στάθμευσης</li> <li>• ενίσχυση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης στην περιοχή (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο)</li> <li>• κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση &amp; βελτίωση της οδικής ασφάλειας</li> <li>• βελτίωση της εικόνας της πόλης, αναβάθμιση αστικών περιοχών</li> </ul>				



	<ul style="list-style-type: none"> <li>μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης</li> </ul>
<b>Δείκτες προόδου</b>	Αριθμός νέων προσφερόμενων θέσεων, Αριθμός παράνομων σταθμευμένων οχημάτων
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	Η δαπάνη εξαρτάται από το είδος και το μέγεθος των παρεμβάσεων που θα υλοποιηθούν
<b>Χρηματοδότηση</b>	Ίδιοι Πόροι/ ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας
<b>Χρονική Περίοδος</b>	2022 - 2030

### 2.1.11 Έξυπνη Στάθμευση

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
<b>Τίτλος</b>	<b>Έξυπνη Στάθμευση</b>
<b>Πεδίο αστικής κινητικότητας</b>	Διαχείριση χώρων στάθμευσης
<b>Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ</b>	<p><b>1.4</b> Καλύτερη διαχείριση του κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση του της ελκυστικότητας του</p> <p><b>2.2</b> Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης με δημιουργία νέων χώρων εκτός/ς οδού και καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων προσφερόμενων θέσεων παρά την οδό.</p>
<b>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</b>	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
<b>Χαρακτήρας</b>	Έργο: X
	Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση: X
	Υπηρεσία Διαδικασία: X
<b>Περιεχόμενο &amp; Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<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"> <li>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.</li> <li>Επιτρέπει στο Δήμο να ελέγχει με αποτελεσματικό τρόπο τις θέσεις στάθμευσης που είναι διαθέσιμες ή όπου απαγορεύεται η στάθμευση.</li> </ol>	

**ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ**




	<p>iii. Δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες κυκλοφοριακής αποσυμφόρησης των κεντρικών αρτηριών που διατρέχουν το Δήμο.</p> <p>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.).</p> <p>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.</p> <p>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).</p>
	
	<p><b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανεπαρκής πληροφόρηση των οδηγών σχετικά με τη διαθεσιμότητα και τη χρέωση.</li> <li>• 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.</li> <li>• Μη ορθολογική χρήση των διαθέσιμων περιοχών στάθμευσης. Συσσώρευση παράνομης στάθμευσης στο κέντρο και άδειες οδοί σε αποστάσεις 5 λεπτών περπατήματος.</li> <li>• Μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και άλλων ρυπογόνων εκπομπών που παράγονται από τους οδηγούς που αναζητούν θέση στάθμευσης.</li> </ul>
	<p><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p> <p>Η ευρύτερη περιοχή της πόλης του Πολυκάστρου.</p>
	<p><b>Προτεραιότητα</b></p>

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

<b>Δείκτες προόδου</b>	Μείωση αριθμού παράνομα σταθμευμένων οχημάτων
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	-
<b>Χρηματοδότηση</b>	Δήμος Παιονίας / ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας
<b>Χρονική Περίοδος</b>	2022 - 2027

### 2.1.12 Προώθηση Οχημάτων «Καθαρής Ενέργειας» στον τομέα των Logistics


ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	<b>Τίτλος</b>	<b>Προώθηση Οχημάτων «Καθαρής Ενέργειας» στον τομέα των Logistics</b>
	<b>Πεδίο αστικής κινητικότητας</b>	<b>Logistics – Εμπορευματικές Μεταφορές</b>
	<b>Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ</b>	<b>1.4</b> Καλύτερη διαχείριση του κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητας του <b>2.1</b> Μείωση της διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο εσωτερικό των οικισμών
	<b>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</b>	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023 ΣΦΗΟ Δήμου Παιονίας
	<b>Χαρακτήρας</b>	<b>Έργο:</b>
		<b>Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση: X</b>
		<b>Υπηρεσία Διαδικασία:</b>
<b>Περιεχόμενο &amp; Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<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 «Προώθηση 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>		

			
<b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, των αερίων ρύπων και της ηχορύπανσης από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία</li> <li>• αύξηση του μεριδίου των εναλλακτικών συστημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων</li> <li>• μικρότερη όχληση στις εμπορικές περιοχές της πόλης καθώς τα ηλεκτροκίνητα οχήματα είναι αθόρυβα και δεν εκπέμπουν ρύπους</li> </ul>			
<b>Πεδίο εφαρμογής</b>			
Η εμπορική – κεντρική περιοχή της πόλης του Πολυκάστρου.			
<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	<b>Μέση</b>	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	<b>X</b>
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
		Ζ) Άλλη δράση Ωριμότητας	
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
	Θεσμικές παρεμβάσεις Δήμου Παιονίας	6 Μήνες	
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>			

<b>Σχεδιασμού:</b>	Δήμος Παιονίας/ Εμπορικός Σύλλογος
<b>Υλοποίησης:</b>	Ιδιώτες – Μέλη του Εμπορικού Συλλόγου
<b>Εποπτείας:</b>	Δήμος Παιονίας/ Εμπορικός Σύλλογος
<b>Προσδοκώμενα αποτελέσματα</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, αέρια ρύπανση, ηχορύπανση</li> <li>• βελτίωση εικόνας της πόλης στην διαχείριση περιβαλλοντικών ζητημάτων</li> </ul>	
<b>Δείκτες προόδου</b>	Αριθμός ηλεκτρικών οχημάτων για φορτοεκφορτώσεις
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	-
<b>Χρηματοδότηση</b>	-
<b>Χρονική Περίοδος</b>	2022 - 2027

### 2.1.13 Δημιουργία Κανονισμού Φορτοεκφόρτωσης

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Τίτλος</b>	<b>Δημιουργία Κανονισμού Φορτοεκφόρτωσης</b>
	<b>Πεδίο αστικής κινητικότητας</b>	<b>Logistics – Εμπορευματικές Μεταφορές</b>
	<b>Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ</b>	<p><b>1.4</b> Καλύτερη διαχείριση του κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητάς του</p> <p><b>2.1</b> Μείωση της διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο εσωτερικό των οικισμών</p> <p><b>2.2</b> Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης με δημιουργία νέων χώρων εκτός οδού και καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων προσφερόμενων θέσεων παρά την οδό</p>
	<b>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</b>	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
	<b>Χαρακτήρας</b>	<b>Έργο:</b> X
		<b>Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση:</b> X
		<b>Υπηρεσία Διαδικασία:</b>
<b>Περιεχόμενο &amp; Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Δημιουργία θέσεων φορτοεκφόρτωσης σε βασικές εμπορικές οδούς</li> <li>➤ Θέσπιση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης</li> <li>➤ Προνομαϊκή πρόσβαση καθαρών οχημάτων φορτοεκφόρτωσης εκτός ωραρίου</li> </ul> 																														
<b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b>																															
<p>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.</p>																															
<b>Πεδίο εφαρμογής</b>																															
<p>Η εμπορική – κεντρική περιοχή της πόλης του Πολυκάστρου.</p>																															
<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="279 1370 671 1424" style="background-color: #e0e0e0;"><b>Προτεραιότητα</b></td> <td colspan="2" data-bbox="671 1370 1449 1424"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="279 1424 671 1818" rowspan="7" style="background-color: #e0e0e0;"><b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b></td> <td data-bbox="671 1424 1275 1473">Α) Μελέτη σκοπιμότητας</td> <td data-bbox="1275 1424 1449 1473"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="671 1473 1275 1523">Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου</td> <td data-bbox="1275 1473 1449 1523" style="text-align: center;"><b>X</b></td> </tr> <tr> <td data-bbox="671 1523 1275 1621">Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης</td> <td data-bbox="1275 1523 1449 1621"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="671 1621 1275 1671">Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής</td> <td data-bbox="1275 1621 1449 1671" style="text-align: center;"><b>X</b></td> </tr> <tr> <td data-bbox="671 1671 1275 1720">Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων</td> <td data-bbox="1275 1671 1449 1720" style="text-align: center;"><b>X</b></td> </tr> <tr> <td data-bbox="671 1720 1275 1769">ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης</td> <td data-bbox="1275 1720 1449 1769"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="671 1769 1275 1818">Ζ) Άλλη δράση Ωριμότητας</td> <td data-bbox="1275 1769 1449 1818"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="279 1818 962 1868" style="background-color: #e0e0e0;"><b>Βήματα Υλοποίησης</b></td> <td colspan="2" data-bbox="962 1818 1449 1868" style="background-color: #e0e0e0;"><b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b></td> </tr> <tr> <td data-bbox="279 1868 962 1917">Δήμος Παιονίας/ Εμπορικός Σύλλογος</td> <td colspan="2" data-bbox="962 1868 1449 1917">6 Μήνες</td> </tr> <tr> <td data-bbox="279 1917 962 1966">Μελέτη Κατασκευής Θέσεων Φορτοεκφόρτωσης</td> <td colspan="2" data-bbox="962 1917 1449 1966">3 Μήνες</td> </tr> <tr> <td data-bbox="279 1966 962 2016">Κατασκευή Υλοποίηση Θέσεων Φορτοεκφόρτωσης</td> <td colspan="2" data-bbox="962 1966 1449 2016">6 Μήνες</td> </tr> </table>	<b>Προτεραιότητα</b>			<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	Α) Μελέτη σκοπιμότητας		Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	<b>X</b>	Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	<b>X</b>	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	<b>X</b>	ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης		Ζ) Άλλη δράση Ωριμότητας		<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>		Δήμος Παιονίας/ Εμπορικός Σύλλογος	6 Μήνες		Μελέτη Κατασκευής Θέσεων Φορτοεκφόρτωσης	3 Μήνες		Κατασκευή Υλοποίηση Θέσεων Φορτοεκφόρτωσης	6 Μήνες	
<b>Προτεραιότητα</b>																															
<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	Α) Μελέτη σκοπιμότητας																														
	Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	<b>X</b>																													
	Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης																														
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	<b>X</b>																													
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	<b>X</b>																													
	ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης																														
	Ζ) Άλλη δράση Ωριμότητας																														
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>																														
Δήμος Παιονίας/ Εμπορικός Σύλλογος	6 Μήνες																														
Μελέτη Κατασκευής Θέσεων Φορτοεκφόρτωσης	3 Μήνες																														
Κατασκευή Υλοποίηση Θέσεων Φορτοεκφόρτωσης	6 Μήνες																														



<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>	
<b>Σχεδιασμού:</b>	Δήμος Παιονίας/ Εμπορικός Σύλλογος
<b>Υλοποίησης:</b>	Δήμος Παιονίας
<b>Εποπτείας:</b>	Δήμος Παιονίας/ Εμπορικός Σύλλογος
<b>Προσδοκώμενα αποτελέσματα</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, των αερίων ρύπων και της ηχορύπανσης από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία</li> <li>• αύξηση του μεριδίου των εναλλακτικών συστημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων</li> </ul>	
<b>Δείκτες προόδου</b>	Αριθμός Θέσεων Φορτοεκφόρτωσης που θα υλοποιηθούν, Θέσπιση Κανονισμού Φορτοεκφόρτωσης
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	30000 ευρώ – 50000 ευρώ
<b>Χρηματοδότηση</b>	Ίδιοι Πόροι – ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας
<b>Χρονική Περίοδος</b>	2022 - 2027

2.1.14 Παρεμβάσεις το σύστημα ΔΑΣ


ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ		ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	<b>Παρεμβάσεις στο σύστημα ΔΑΣ</b>	
Πεδίο αστικής κινητικότητας	<b>Δημόσια Αστική Συγκοινωνία</b>	
Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	<p><b>3.1</b> Αξιοποίηση των διαθέσιμων και μη λειτουργικών υποδομών των δημόσιων συγκοινωνιών προς όφελος των πολιτών</p> <p><b>3.2</b> Εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του συστήματος μετακινήσεων στις περιοχές των τερματικών σταθμών δημοσίων συγκοινωνιών</p> <p><b>3.3</b> Αναβάθμιση των υποστηρικτικών υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας</p>	
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<p>ΓΠΣ Παιονίας</p> <p>Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023</p>	
Χαρακτήρας	Έργο: X	
	Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση: X	
	Υπηρεσία Διαδικασία:	
<b>Περιεχόμενο &amp; Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<p>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..</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Αναβάθμιση των στεγάστρων &amp; στάσεων αστικής συγκοινωνίας (Φιλόδημος)</li> <li>➤ Αναβάθμιση στόλου οχημάτων αστικής συγκοινωνίας – Αναζήτηση πηγών χρηματοδότησης (ΕΙΒ, ΕΣΠΑ) – Εκπόνηση προκαταρκτικών μελετών για απαιτούμενες υποδομές για μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση</li> <li>➤ Εξέταση δημιουργίας συστήματος DRT, Demand Responsive Transport</li> </ul>		
<b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b>		

**ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ**



	<p>Η προνομιακή μεταχείριση της Δημόσιας Συγκοινωνίας επικυρώθηκε από τους πολίτες της Παιονίας μέσω της προτίμησης που έδειξαν στο Σενάριο Γ που προμοδοτούσε τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς κατά τη διάρκεια της έρευνας ερωτηματολογίου που διεξήχθη στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.</p>		
	<b>Πεδίο εφαρμογής</b>		
	Ευρύτερη περιοχή της πόλης του Πολυκάστρου		
<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	Μέση	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	<b>X</b>
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	<b>X</b>
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	<b>X</b>
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	<b>X</b>
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	<b>X</b>
		ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
		Z) Άλλη δράση Ωριμότητας	
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
	Εκπόνηση Μελέτης Σκοπιμότητας	12 Μήνες	
	Ανάλογα με τα αποτελέσματα της Μελέτης Σκοπιμότητας θα ακολουθήσουν τα επόμενα βήματα		
	<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>		
	<b>Σχεδιασμού:</b>	Δήμος Παιονίας	
	<b>Υλοποίησης:</b>	ΣΔΙΤ ή ΚΤΕΛ Παιονίας	
	<b>Εποπτείας:</b>	Δήμος Παιονίας, ΥΠΥΜΕ	
	<b>Προσδοκώμενα αποτελέσματα</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ανταγωνιστικό μέσο προς το ΙΧ</li> <li>• αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινουμένων</li> <li>• σε συνδυασμό με την πεζή μετακίνηση, δημιουργείται ένα δίκτυο φιλοπεριβαλλοντικής μετακίνησης</li> <li>• αναβάθμιση του περιβάλλοντος στο κέντρο της πόλης με τον μειωμένο αριθμό αυτοκινήτων</li> <li>• μειωμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα ειδικά αν επιλεγθούν ηλεκτροκίνητα οχήματα</li> </ul>		
	<b>Δείκτες προόδου</b>	Μείωση ποσοστού χρήσης αυτοκινήτου, Αύξηση ποσοστού χρήσης Δημοσίων Συγκοινωνιών, Μείωση αέριων ρύπων	
	<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	Εξαρτάται από τον αριθμό των οχημάτων και το είδος των οχημάτων	
<b>Χρηματοδότηση</b>	Ίδιοι πόροι, ΣΔΙΤ, ΕΤΕΠ		
<b>Χρονική Περίοδος</b>	2022 - 2027		

2.1.15 Ενημέρωση και Ευαισθητοποίηση

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	<b>Ενημέρωση και Ευαισθητοποίηση</b>
Πεδίο αστικής κινητικότητας	Δράσεις Επικοινωνίας & Ενημέρωσης
Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ	<p><b>1.1</b> Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</p> <p><b>1.2</b> Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</p> <p><b>2.1</b> Μείωση της διαμερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το εσωτερικό του οικισμού</p> <p><b>2.2</b> Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης με δημιουργία νέων χώρων εκτός οδού και καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων προσφερόμενων θέσεων παρά την οδό</p> <p><b>2.3</b> Αύξηση του μεριδίου των αστικών συγκοινωνιών στο σύνολο των εισερχομένων μετακινήσεων</p> <p><b>4.1</b> Ανάπτυξη στρατηγικής ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας και οδικής ασφάλειας</p>
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023
Χαρακτήρας	Έργο:
	Κανονισμός/Θεσμική Παρέμβαση:
	Υπηρεσία Διαδικασία: X
<b>Περιεχόμενο &amp; Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<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>	
	
<b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b>	

**ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ**

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

### 3. Εποπτεία Υλοποίησης – Προτεινόμενοι Δείκτες

Α/Α	Δείκτης	Ορισμός	Έτος Βάσης	Στόχος	
				5ετία	10ετία
1 Α	Χλμ Κατασκευασμένου Οδικού Δικτύου	Μήκος Τμήματος Οδού Οδικού Δακτυλίου που Κατασκευάστηκε	0	Ολοκλήρωση Μήκους Οδικού Δακτυλίου	-
1 Β	Χλμ Οδικού Δικτύου που μετατράπηκε σε Οδό Ήπιας Κυκλοφορίας	Μήκος οδικού δικτύου με άνετες και ασφαλείς συνθήκες κίνησης πεζών & ποδηλάτων / Συνολικό μήκος οδικού δικτύου περιοχής	0	Ολοκλήρωση 40% Προτεινόμενου από το ΣΒΑΚ Δικτύου	Ολοκλήρωση 100 % Προτεινόμενου από το ΣΒΑΚ Δικτύου
2 Β	Μ <sup>2</sup> / Ανάπλασης στην περιοχή παρέμβασης που ολοκληρώθηκαν	Έκταση υλοποιημένων Μ <sup>2</sup> αναπλάσεων/ Έκταση προτεινόμενων αναπλάσεων (ποσοστό)	0	40%	100%
3 Β	Μ <sup>2</sup> / Πεζοδρόμησης στην περιοχή παρέμβασης που ολοκληρώθηκαν	Έκταση υλοποιημένων Μ <sup>2</sup> πεζοδρομήσεων/ Έκταση προτεινόμενων αναπλάσεων (ποσοστό)	0	40%	100%
4 Β	Ποσοστό μήκους προσβάσιμων πεζοδρομίων / μήκος συνολικού αστικού οδικού δικτύου	Ποσοστό μήκους πεζοδρομίων όπου υπάρχει τουλάχιστον 1,5 μ πλάτος ελεύθερης όδευσης πεζών και υπάρχουν ράμπες κατασκευασμένες σύμφωνα με τις τελευταίες προδιαγραφές / (Συνολικό μήκος αστικού οδικού δικτύου	-	10%	20%
5 Β	Αριθμός προσφερόμενων θέσεων ΑΜΕΑ	Ποσοστιαία αύξηση αριθμού παρεχόμενων θέσεων ΑΜΕΑ	-	10%	30%
6 Β	Ποσοστό προσβάσιμων κτιρίων δημόσιων υπηρεσιών	Ποσοστό αριθμού προσβάσιμων από ΑΜΕΑ κτιρίων δημοσίων υπηρεσιών	-	50%	90%
7 Β	Ποσοστό ραμπών που πληρούν τις προδιαγραφές επί του αριθμού των διασταυρώσεων και διαβάσεων του αστικού ιστού	Ποσοστό αριθμού ραμπών που πληρούν τις προδιαγραφές προς τον αριθμό των διασταυρώσεων και διαβάσεων του αστικού ιστού	-	25%	50%



1 Γ	Χλμ / κατασκευασμένων ποδηλατόδρομων	Μήκος κατασκευασμένων ποδηλατόδρομων/ συνολικό μήκος προτεινόμενων ποδηλατόδρομων από το ΣΒΑΚ (4,9 χλμ)	0	2/4,9	4,9/4,9
2 Γ	Ποσοστό μετακινούμενων με ποδήλατο στην κατανομή κατά μέσο,	Αύξηση ποσοστού πολιτών που μετακινούνται με ποδήλατο για τις κυρίως μετακινήσεις τους στην πόλη του Πολυκάστρου	2%	8%	15%
3 Γ	Ποσοστό Μήκους Ποδηλατόδρόμου/ Συνολικό Μήκος Αστικού Οδικού Δικτύου	Το ποσοστό του μήκους των κατασκευασμένων ποδηλατόδρομων προς το συνολικό μήκος του αστικού οδικού δικτύου	0	-	-
1 Δ	Αριθμός κόμβων που αναβαθμίστηκαν	Αριθμός κόμβων που αναβαθμίστηκαν ως προς την σήμανση, λειτουργία, οδική ασφάλεια κλπ.	0	8	16
2 Δ	Μείωση τροχαίων ατυχημάτων	Ποσοστιαία μείωση τροχαίων ατυχημάτων εντός της περιοχής μελέτης του ΣΒΑΚ	-	15%	25%
3 Δ	Αριθμός εισόδων όπου εφαρμόστηκαν μέτρα	Μέτρα μείωσης ταχυτήτων, αύξησης παρεχόμενου επιπέδου ασφάλειας στις (5)πύλες εισόδου του Πολυκάστρου	0	4	5
4 Δ	Μείωση ταχυτήτων οχημάτων	Ποσοστιαία μείωση της μέσης ταχύτητας των οχημάτων εντός του αστικού ιστού του Πολυκάστρου	-	20%	30%
5 Δ	Ποσοστιαία μείωση αριθμού διαμπερών κινήσεων	Μείωση του ποσοστού των κινήσεων που διέρχονται από το οδικό δίκτυο του Πολυκάστρου και δεν έχουν αφετηρία ή τερματισμό στο Πολύκαστρο	-	60%	70%
6 Δ	Αριθμός σχολείων στα οποία εφαρμόστηκαν μέτρα σχολικού δακτυλίου	Ποσοστό αριθμού σχολείων στα οποία εφαρμόστηκαν μέτρα σχολικού δακτυλίου προς τον συνολικό αριθμό σχολείων του Πολυκάστρου	0	50%	100%

7 Δ	Αριθμός των επιμέρους παρεμβάσεων που κατασκευάστηκαν - εφαρμόστηκαν/ είδος παρέμβασης	Αριθμός των παρεμβάσεων που κατασκευάστηκαν/ εφαρμόστηκαν ανά είδος παρέμβασης π.χ. διαβάσεις, πινακίδες σήμανσης, μέτρα μετριασμού ταχύτητας κλπ	-	-	-
8 Δ	Μεταβολή στα ποσοστά χρήσης αυτοκινήτου	Μείωση ποσοστού πολιτών που μετακινούνται με αυτοκίνητο για τις κυρίως μετακινήσεις τους στην πόλη του Πολυκάστρου	75%	-20%	-30%
9 Δ	Ποσοστό του οδικού δικτύου στο οποίο επιβλήθηκε μικρότερη ταχύτητα	Ποσοστό του μήκους του αστικού οδικού δικτύου του Πολυκάστρου στο οποίο επιβλήθηκε μικρότερη ταχύτητα προς το συνολικό μήκος του αστικού οδικού δικτύου	0	20%	50%
10 Δ	Αριθμός διαβάσεων που θα κατασκευασθούν/ επισκευασθούν	Αριθμός διαβάσεων που θα κατασκευαστούν Ποσοστό αριθμού διαβάσεων που θα επισκευασθούν/ συνολικό αριθμών διαβάσεων στην περιοχή	0	N /30%	2N/ 60%
11 Δ	Ποσοστιαία Μείωση αριθμού ατυχημάτων με εμπλοκή πεζών	Ποσοστιαία Μείωση αριθμού ατυχημάτων με εμπλοκή πεζών	-	-30%	-50%
1 Ε	Αριθμός νέων προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης	Αριθμός νέων προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης	-	Αριθμός νέων θέσεων	Αριθμός νέων θέσεων
2 Ε	Αριθμός παράνομων σταθμευμένων οχημάτων	Ποσοστιαία μείωση παράνομα σταθμευμένων οχημάτων	-	-10%	-15%
1 ΣΤ	Αριθμός Θέσεων Φορτοεκφόρτωσης που θα υλοποιηθούν	Οριοθέτηση και υλοποίηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης στο Πολύκαστρο με έμφαση στο κέντρο της πόλης	-	6 θέσεις φορτοεκφόρτωσης	-
2 ΣΤ	Θέσπιση Κανονισμού Φορτοεκφόρτωσης	Θέσπιση Κανονισμού Φορτοεκφόρτωσης	-	Κανονισμός σε ισχύ	Κανονισμός σε ισχύ
1 Ζ	Μείωση αέριων ρύπων	Μείωση εκπομπών αερίων ρύπων από την χρήση	-	-25%	-40%

		μηχανοκίνητης κυκλοφορίας			
2 Z	Αριθμός δράσεων	Αριθμός δράσεων ευαισθητοποίησης σχετικών με θέματα της βιώσιμης κινητικότητας	-	10 Δράσεις	20 Δράσεις

#### 4. Πρότυπο Χρονοδιάγραμμα – Προϋπολογισμός Μέτρων & Δράσεων

ΠΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ - ΜΕΤΡΟ	2020	2025	2030	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς	Ενδεικτική Κοστολόγηση				Χρηματοδοτικές πηγές	Συνέργεια με Έξυπνους Στόχους
							Είδος δαπάνης	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας (€)	Συνολική Δαπάνη (€)		
1. Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου	Δημιουργία Ολοκληρωμένου Οδικού Δακτυλίου – Εκτροπή της Διαμεπερούς Κυκλοφορίας – Περιφερειακή Οδός				Διαδικασίες Αλλαγής Θεσμικού Πλαισίου Εκπόνηση Μελετών Απαλλοτριώσεις Δημοπράτηση	Δήμος Παιονίας Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας Αποκεντρωμένη Διοίκηση ΥΠΥΜΕ (Διεύθυνση Οδικών Υποδομών)	Μελέτη Σκοπιμότητας	Μελέτες	150.000 €		ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	1.5, 2.1, 2.3
							Οριστική Μελέτη / Μελέτη Εφαρμογής		Χλμ Κατασκευασμένου Οδικού Δικτύου	6-7 Εκατομμύρια ευρώ / χλμ		
2. Πεζή Μετακίνηση – Προώθηση μη μηχανοκίνητων (ενεργών) μέσων μεταφοράς	Δίκτυο Οδών Ήπιας Κυκλοφορίας				Διαδικασίες Αλλαγής Θεσμικού Πλαισίου Εκπόνηση Μελετών Εγκρίσεις προ Εφαρμογής Δημοπράτηση	Δήμος Παιονίας ΥΠΕΝ	Μελέτες	Μελέτες	Ανάλογα με το εύρος του δικτύου που θα αναπλασθεί	20.000 – 100.000 €	Ίδιοι πόροι Δήμου Παιονίας ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.3
							Υλοποίηση		Χλμ Οδικού Δικτύου που μετατράπηκε σε Οδό Ήπιας Κυκλοφορίας	86 έως 128 €/ m <sup>2</sup>		
3. Μετακίνηση πεζή – Βελτίωση Προσβασιμότητας	Βελτίωση Υποδομής για ΑΜΕΑ				Εκπόνηση Μελετών Αυτεπιστασία ή Δημοπράτηση	Δήμος Παιονίας	Ποσοστό μήκους προσβάσιμων πεζοδρομίων / μήκος συνολικού αστικού οδικού δικτύου		Μικρού κόστους παρεμβάσεις ανά περίπτωση θα πρέπει να δεσμεύεται ένα ικανό ποσό κάθε χρόνο στο τεχνικό	Ίδιοι Πόροι Δήμου / ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.3	
							• Αριθμός προσφερόμενων θέσεων ΑΜΕΑ					

ΠΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ - ΜΕΤΡΟ	2020	2025	2030	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς	Ενδεικτική Κοστολόγηση				Χρηματοδοτικές πηγές	Συνέργεια με Έξυπνους Στόχους
							Είδος δαπάνης	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας (€)	Συνολική Δαπάνη (€)		
							<ul style="list-style-type: none"> <li>Ποσοστό προσβάσιμων κτιρίων δημόσιων υπηρεσιών</li> <li>Ποσοστό ραμπών που πληρούν τις προδιαγραφές επί του αριθμού των διασταυρώσεων και διαβάσεων του αστικού ιστού</li> </ul>		<p>πρόγραμμα για το συγκεκριμένο σκοπό ενώ όλες οι νέες παρεμβάσεις και έργα θα πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές για την προσβασιμότητα των ευάλωτων χρηστών.</p>			
<b>4. Μετακίνηση με ποδήλατο - Προώθηση μη μηχανοκίνητων (ενεργών) μέσων μεταφοράς</b>	Κατασκευή Δικτύου Ποδηλατοδρόμων				<p>Μελέτη Σκοπιμότητας</p> <p>Διαδικασίες Αλλαγής Θεσμικού Πλαισίου</p> <p>Εκπόνηση Μελετών</p> <p>Εγκρίσεις προ Εφαρμογής</p> <p>Δημοπράτηση</p>	<p>Δήμος Παιονίας</p> <p>Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας</p> <p>Τμήμα Τροχαίας Πολυκάστρου</p>	<p>Χλμ / κατασκευασμένων ποδηλατοδρόμων, Ποσοστό μετακινούμενων με ποδήλατο στην κατανομή κατά μέσο, Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου</p>	<p>Κατασκευή νέου ποδηλατοδρόμου με χρωματισμό λωρίδας: 2.500 – 4.000 € / χλμ</p> <p>Κατασκευή νέου ποδηλατοδρόμου με διαχωρισμό από την κυκλοφορία 80.000 – 150.000 € / χλμ:</p>	<p>Ίδιοι Πόροι Δήμου / ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας</p>	1.2, 1.3		
<b>5. Οδική ασφάλεια</b>	Διαμόρφωση ισόπεδων διασταυρώσεων σε κυκλικό κόμβο				<p>Εκπόνηση Μελετών</p> <p>Άδειες Εκτέλεσης Παρεμβάσεων</p> <p>Δημοπράτηση</p>	<p>Δήμος Παιονίας</p> <p>Περιφέρεια Κεντρική Μακεδονίας*</p> <p>*Κόμβοι που ανήκουν στο Επαρχιακό Δίκτυο</p>	<p>Αριθμός κόμβων που αναβαθμίστηκαν, Μείωση τροχαίων ατυχημάτων</p>	<p>150.000 ευρώ/ κόμβο</p>	<p>Ίδιοι Πόροι Δήμου / ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας</p>	1.4, 1.5, 2.3		

ΠΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ - ΜΕΤΡΟ	2020	2025	2030	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς	Ενδεικτική Κοστολόγηση				Χρηματοδοτικές πηγές	Συνέργεια με Έξυπνους Στόχους
							Είδος δαπάνης	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας (€)	Συνολική Δαπάνη (€)		
6. Οδική ασφάλεια	Διαμόρφωση Ισόπεδων Κόμβων				Εκπόνηση Μελετών Άδειες Εκτέλεσης Παρεμβάσεων Δημοπράτηση	Δήμος Παιονίας Περιφέρεια Κεντρική Μακεδονίας* *Κόμβοι που ανήκουν στο Επαρχιακό Δίκτυο	Αριθμός κόμβων που αναβαθμίστηκαν, Μείωση τροχαίων ατυχημάτων		50.000 – 100.000 ευρώ/ κόμβο	Ίδιοι Πόροι Δήμου / ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	1.4, 1.5, 2.3	
7. Οδική ασφάλεια Ενεργή Μετακίνηση	Σχολικές Διαδρομές/ Σχολικοί Δακτύλιοι				Διαδικασίες Αλλαγής Θεσμικού Πλαισίου Εκπόνηση Μελετών Εγκρίσεις προ Εφαρμογής Δημοπράτηση ή Αυτεπιστασία	Δήμος Παιονίας Σχολικές Επιτροπές Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια αρμόδια Διεύθυνση Παιδείας	Αριθμός σχολείων στα οποία εφαρμόστηκαν μέτρα σχολικού δακτυλίου, Αριθμός των επιμέρους παρεμβάσεων που κατασκευάστηκαν - εφαρμόστηκαν/ είδος παρέμβασης		Εξαρτάται από την περίπτωση και το είδος των παρεμβάσεων	Ίδιοι Πόροι Δήμου/ ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	1.1, 1.2, 1.3, 1.5, 4.1	
8. Οδική ασφάλεια Πεζή μετακίνηση	Διατάξεις Μετριασμού Ταχύτητας της Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας				Εγκρίσεις προ Εφαρμογής Δημοπράτηση ή Αυτεπιστασία	Δήμος Παιονίας Τμήμα Τροχαίας Πολυκάστρου	Μεταβολή στα ποσοστά χρήσης αυτοκινήτου και πεζής μετακίνησης, Ποσοστό του οδικού δικτύου στο οποίο επιβλήθηκε μικρότερη ταχύτητα		Εξαρτάται από το είδος των παρεμβάσεων	Ίδιοι Πόροι Δήμου/ ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	1.1, 1.2, 1.4, 1.5	
9. Οδική ασφάλεια Πεζή μετακίνηση	Διαμόρφωση Διαβάσεων Πεζών και Διατάξεις Ασφαλούς				Εκπόνηση Μελετών	Δήμος Παιονίας	Αριθμός διαβάσεων που θα κατασκευασθούν/ επισκευασθούν, Ποσοστιαία Μείωση αριθμού ατυχημάτων με εμπλοκή πεζών		5000 – 20000 Ανάλογα και με το είδος της διάβασης που θα υλοποιηθεί	Ίδιοι Πόροι Δήμου/ ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	1.1, 1.2, 1.5, 2.1	



ΠΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ - ΜΕΤΡΟ	2020	2025	2030	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς	Ενδεικτική Κοστολόγηση				Χρηματοδοτικές πηγές	Συνέργεια με Έξυπνους Στόχους
							Είδος δαπάνης	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας (€)	Συνολική Δαπάνη (€)		
	Διάσχιση της Οδού				Δημοπράτηση ή Αυτεπιστασία							
10. Διαχείριση Χώρων Στάθμευσης	Διαχείριση Στάθμευσης				Εκπόνηση Μελετών Αδειοδότηση Δημοπράτηση	Δήμος Παιονίας	Αριθμός νέων προσφερόμενων θέσεων, Αριθμός παράνομων σταθμευμένων οχημάτων		Η δαπάνη εξαρτάται από το είδος και το μέγεθος των παρεμβάσεων που θα υλοποιηθούν	Ίδιοι Πόροι Δήμου/ ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	2.2	
11. Διαχείριση χώρων στάθμευσης	Έξυπνη Στάθμευση				Μελέτη Σκοπιμότητας Διαδικασίες Θεσμικού Πλαισίου Εκπόνηση Μελετών Εγκρίσεις προ Εφαρμογής Δημοπράτηση	Δήμος Παιονίας	-			Δήμος Παιονίας ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	1.4, 2.2	
12. Προώθηση Οχημάτων «Καθαρής Ενέργειας» στον τομέα των Logistics	Logistics – Εμπορευματικές Μεταφορές				Διαδικασίες Θεσμικού Πλαισίου	Δήμος Παιονίας Εμπορικός Σύλλογος	-			Δήμος Παιονίας ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας Ελλάδα 2.0	1.4, 2.1	
13. Δημιουργία Κανονισμού Φορτοεκφόρτωσης	Logistics – Εμπορευματικές Μεταφορές				Διαδικασίες Θεσμικού Πλαισίου	Δήμος Παιονίας Εμπορικός Σύλλογος	-			Δήμος Παιονίας	1.4, 2.1, 2.2	

ΠΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ - ΜΕΤΡΟ	2020	2025	2030	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς	Ενδεικτική Κοστολόγηση				Χρηματοδοτικές πηγές	Συνέργεια με Έξυπνους Στόχους
							Είδος δαπάνης	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας (€)	Συνολική Δαπάνη (€)		
					Εγκρίσεις προ Εφαρμογής Άδειες Εκτέλεσης Παρεμβάσεων						ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	
<b>14. Παρεμβάσεις στο Σύστημα ΔΑΣ</b>	<i>Δημόσια Αστική Συγκοινωνία</i>				Μελέτη Σκοπιμότητας Διαδικασίες Θεσμικού Πλαισίου Εκπόνηση Μελετών Εγκρίσεις - Άδειες	Δήμος Παιονίας ΚΤΕΛ Παιονίας ΥΠΥΜΕ			-		Δήμος Παιονίας ΣΔΙΤ ΕΤΕπ	3.1, 3.2, 3.3
<b>15. Ενημέρωση και Ευαισθητοποίηση</b>	<i>Δράσεις Επικοινωνίας &amp; Ενημέρωσης</i>				Διαδικασίες Θεσμικού Πλαισίου	Δήμος Παιονίας		10000 - 30000 ευρώ			Δήμος Παιονίας ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 4.1
<b>Συνολικό κόστος:</b>							<b>55.000.000 – 60.000.000 €</b>					

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΧΑΡΤΗΣ ΜΕΤΡΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΠΑΙΟΝΙΑΣ



ΠΑΡΟΥΣΙΟΛΟΓΙΟ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Παιονίας**  
**Συνάντηση: Διαβούλευση Προσχεδίου Μέτρων ΣΒΑΚ**  
**Ημερομηνία: 31/5/2022** **Τοποθεσία: Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου**

A/A	Όνοματεπώνυμο	Φορέας	Τηλέφωνο/Ε-mail	Υπογραφή
1	Αγκυς (ΤΩ) Γεωργίου Κατ.ρ. Τόξου	33 ΜΕΤΑΞ	2343053109 6947268082	giongiathia@gmail.com 33metax@gmail.com
2	Κοροβίτση Μιχαήλ	Επιμελητής Σ.Π.Π.Α. Ηλεκτρονική	6948516384	michalokorovitsis@ppa.gov.gr
3	Χηλωνιάδη Γεωργία	Πρόεδρος Κοινωνικού Συλλόγου	6948519130	
4	Σιδωρόπουλος Κωνσταντίνος	Δημ. Σ. Π. Π. Α.	6978386682	
5	ΚΟΥΦΙΩΝΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	Τμήμα Σιμροπία	6977999578	
6	ΣΠΕΛΟΣ Γεώργιος	Διοικητής Α.Τ. Παιονίας	697592022	
7	Δρυμαίδη Χρυσή	Δ. Εργασίας	6947434909	
8	Πέτσου Αντιγόνη	Τεχ. Υπηρεσία Α.Παιονίας	epetsou@paionia.gov.gr	
9	ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΥΛΙΝΟΣ	Τοπικό Συμβούλιο		