



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Φαρσάλων

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

1. Σχέδιο δράσης – Παρουσίαση ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων	2
A1: Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων / οργάνωσης του οδικού δικτύου	4
A2: Αναβάθμιση κόμβων	7
A3: Διαμόρφωση οδών & περιοχών ήπιας κυκλοφορίας.....	11
A4: Οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών	18
A5: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης.....	21
B1: Υποδομές για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση πεζών	24
B2: Υποδομές για Ποδήλατο.....	30
B3: Σχολικοί δακτύλιοι	36
Γ1: Δημοτική συγκοινωνία.....	43
Δ1: Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού	47
Δ2: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	49
Δ3: Οργάνωση ειδικών θέσεων στάθμευσης.....	53
Δ4: Οδική σήμανση.....	56
Ε1: Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης	58
2. Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ.....	61
2.1 Δείκτες παρακολούθησης.....	61
2.2 Οργάνωση διαδικασιών παρακολούθησης.....	63
3. Προϋπολογισμός - Χρονοδιάγραμμα ΣΒΑΚ.....	71
3.1 Χρονοδιάγραμμα ΣΒΑΚ	71
3.2. Προϋπολογισμός ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων.....	73
3.3. Χρηματοδοτικά εργαλεία	76

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

1. Σχέδιο δράσης – Παρουσίαση ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

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

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

A1: Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων / οργάνωσης του οδικού δικτύου

A2: Αναβάθμιση κόμβων

A3: Διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

A4: Οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών

A5: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης

Πακέτο μέτρων Β: Αναβάθμιση της μετακίνησης πεζών και ποδηλατιστών

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

B1: Υποδομές για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση πεζών

B2: Υποδομές για Ποδήλατο

B3: Σχολικοί δακτύλιοι

A3: Διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Πακέτο μέτρων Γ: Υποστήριξη των μέσων μαζικής μεταφοράς

Το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει παρεμβάσεις σχετικά με την δημιουργία γραμμής δημοτικής συγκοινωνίας, την αναβάθμιση των στάσεων, και την οργανωμένη πληροφόρηση.

Γ1: Δημοτική συγκοινωνία

Πακέτο μέτρων Δ: Διαχείριση της στάθμευσης

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

Δ1: Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης

Δ2: Ελεγχόμενη στάθμευση

Δ3: Οργάνωση ειδικών θέσεων στάθμευσης

Δ4: Σήμανση

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

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

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

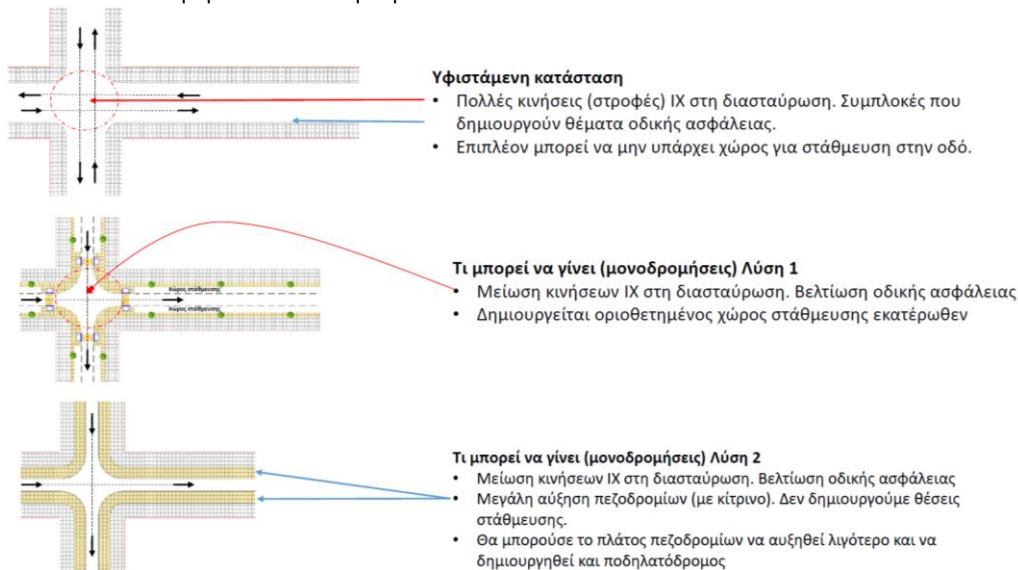
Ε1: Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας και δράσεις ευαισθητοποίησης

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ						
Τίτλος	A1: Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων / οργάνωσης του οδικού δικτύου						
Κατηγοριοποίηση	<ul style="list-style-type: none"> α. Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης δ. Βελτίωση της οδικής ασφάλειας ε. Μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων ζ. Καλύτερη διαχείριση πρόσβασης των οχημάτων διανομής η. Οργάνωση της στάθμευσης 						
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	<p>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Φαρσάλων 2015-2019</p> <p>1.2.2 Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικού σχεδιασμού</p> <p>1.2.3 Ολοκληρωμένες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με στόχο την αναβάθμιση των μετακινήσεων στο κέντρο της πόλης του δήμου</p> <p>1.5.6 Αναβάθμιση των υφιστάμενων πεζοδρομιών και δημιουργία ολοκληρωμένης διαδρομής εντός της πόλης</p>						
Σύνδεση με προτεραιότητες	<ul style="list-style-type: none"> 1. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης 2. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων 3. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας 4. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης 5. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας 7. Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών 						
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων</u></p> <p>Άξονας στρατηγικής Α: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης</p> <ul style="list-style-type: none"> - A1. Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου - A2. Βελτίωση της προσβασιμότητας – εξασφάλιση ελκυστικών διαδρομών πεζών - A3. Προσαρμογή της υποδομής για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ομάδων μετακινούμενων <p>Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης</p> <ul style="list-style-type: none"> - Γ1. Μέτρα περιορισμού χρήσης ΙΧ - Γ2. Ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης στάθμευσης - Γ3. Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας - Γ4. Διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών 						
Χαρακτήρας	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #e6f2ff;">Έργο:</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e6f2ff;">Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e6f2ff;">Υπηρεσία / Διαδικασία:</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> </table>	Έργο:		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:		Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Έργο:							
Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:							
Υπηρεσία / Διαδικασία:	X						
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου							
<p>Η μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων / οργάνωσης του οδικού δικτύου αποτελεί ειδικό εργαλείο που ακολουθεί ένα ΣΒΑΚ για να οδηγήσει στις προτάσεις μέτρων σε μεγάλο βαθμό λεπτομέρειας. Συνδέεται με τα περισσότερα μέτρα ενός ΣΒΑΚ. Η τελευταία εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη που πραγματοποιήθηκε στην πόλη των Φαρσάλων έχει τίτλο «Μελέτη άμεσων ρυθμίσεων για την βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και στάθμευσης» & «Μελέτη μεσοπρόθεσμου κυκλοφοριακού σχεδιασμού της πόλης των Φαρσάλων» και πραγματοποιήθηκε το 2000.</p> <p>Εδώ χρειάζεται να τονιστεί ότι η νέα μελέτη θα προσανατολίζεται στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και όχι στον παραδοσιακό σχεδιασμό, που ήθελε συνεχή αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας και της στάθμευσης, με αποτέλεσμα τον κορεσμό των οχημάτων, την αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την κυριαρχία του ΙΧ. Η νέα προσέγγιση αναδιανέμει τον χώρο της οδού ισότιμα σε όλους τους χρήστες και λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες πεζών, ποδηλατιστών, οδικής ασφάλειας και των ανθρώπων που χρησιμοποιούν μέσα μαζικής μεταφοράς.</p> <p>Ειδικότερα, ζητήματα που χρειάζεται να εξεταστούν είναι τα εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διερεύνηση συστήματος μονοδρομήσεων – αντιδρομήσεων <p>Η λειτουργία του οδικού δικτύου στην πόλη πρόκειται να τροποποιηθεί με στόχο την βελτίωση της λειτουργίας του και την αναδιανομή του χώρου υπέρ άλλων μορφών μετακίνησης. Η μονοδρομηση οδών είναι η βασικότερη κατηγορία ρυθμίσεων κυκλοφορίας που οφείλει να εξετάσει η επικαιροποιημένη κυκλοφοριακή μελέτη.</p>							

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

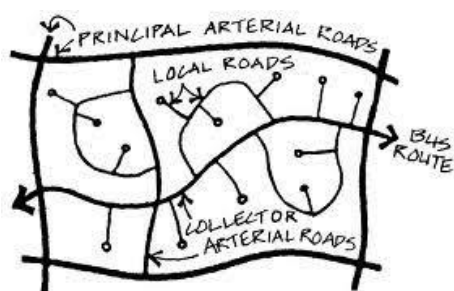
Το σύστημα μονοδρομήσεων είναι υψίστης σημασίας για την πόλη των Φαρσάλων για τους εξής λόγους. Οι μονοδρομήσεις προκαλούν μείωση των πλέξεων στις διασταυρώσεις με αποτέλεσμα να αυξάνεται συνολικά η οδική ασφάλεια. Έτσι απλουστεύονται οι συνδέσεις των τοπικών οδών μεταξύ τους αλλά και με το βασικό οδικό δίκτυο. Επιπλέον, δύναται να αυξηθεί η δυνατότητα για στάθμευση. Τέλος, δίνεται η δυνατότητα διαπλάτυνσης πεζοδρομίων από τον υπολειπόμενο χώρο ο οποίος δεν χρησιμοποιείται πλέον για αμφίδρομη κίνηση. Λαμβάνοντας υπόψη ότι τα Φάρσαλα αποτελούν πόλη με στενά πεζοδρόμια σε μεγάλο μέρος της, η θέσπιση μονοδρομήσεων, θα ευνοήσει πάρα πολύ την πεζή μετακίνηση, καθώς θα υπάρξει δυνατότητα αναβάθμισης των πεζοδρομίων και κατά συνέπεια προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας μέσω της αύξησης του ποσοστού της πεζής μετακίνησης. Ο χώρος της οδού που περισσεύει μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για ποδηλατική υποδομή αποκλειστικής χρήσης. Για όλους τους παραπάνω λόγους, το σύστημα μονοδρομήσεων και αντιδρομήσεων χρειάζεται να εξεταστεί ενδεδειγμένα ώστε να δώσει τα μέγιστα δυνατά οφέλη.



Παραδείγματα προσέγγισης υποδομής προ και μετά μονοδρομήσεων

• Κυκλοφοριακή οργάνωση

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου συνιστά θεμελιώδες ζήτημα του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Το «οδικό δίκτυο μιας περιοχής» συντίθεται από ένα σύνολο υποδομών που δεν είναι απαραίτητα παράλληλες μεταξύ τους, αλλά συνδυάζονται έτσι ώστε να εξυπηρετούν τις ανάγκες μετακίνησης τόσο μέσα στη συγκεκριμένη χωρική ενότητα (αστική περιοχή στην εν λόγω περίπτωση) όσο και μεταξύ της ενότητας αυτής και άλλων εξωτερικών χωρικών ενότητων)



Η λειτουργική ιεράρχηση των οδών του αστικού δικτύου είναι η κατάταξη των οδών σε κατηγορίες ανάλογα με τον βαθμό της βασικής λειτουργίας (κινητικότητας ή πρόσβασης) που επιτελούν. Διακρίνονται τέσσερις (4) βασικές κατηγορίες:

- **«Κύρια αρτηρία».** Είναι μια αρτηρία με πλήρη ή μερικό έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων και σηματοδοτούμενων κόμβων και με περιορισμό της απευθείας πρόσβασης από την τοπική κυκλοφορία και τις οδούς δευτερεύουσας σημασίας, ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης διαμπερών μετακινήσεων με σχετικά υψηλή ταχύτητα.
- **«Δευτερεύουσα αρτηρία».** Οι αρτηρίες αυτές εξυπηρετούν μετακινήσεις μικρότερου μήκους και με μικρότερη ταχύτητα σε σύγκριση με μία κύρια αρτηρία. Οι δευτερεύουσες αρτηρίες συμπληρώνουν τις κύριες αρτηρίες σε ένα αστικό οδικό δίκτυο.
- **«Συλλεκτήρια οδός».** Σκοπός είναι η κατανομή των μετακινήσεων από τις αρτηρίες στο δίκτυο των τοπικών οδών και, αντίστροφα, η διοχέτευση της κυκλοφορίας από το τοπικό δίκτυο στις αρτηρίες. Οι συλλεκτήριες οδοί μπορούν να κατηγοριοποιηθούν περαιτέρω σε κύριες και δευτερεύουσες.
- **«Τοπική οδός».** Χρησιμοποιείται για την άμεση πρόσβαση από/προς το υπόλοιπο οδικό δίκτυο προς/από τις παρόδιες χρήσεις γης. Στις τοπικές οδούς δεν επιδιώκονται υψηλές ταχύτητες και διαμπερείς συνδέσεις.

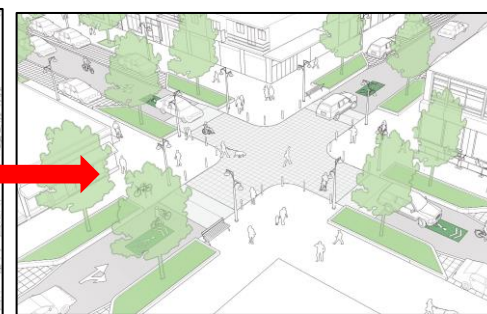
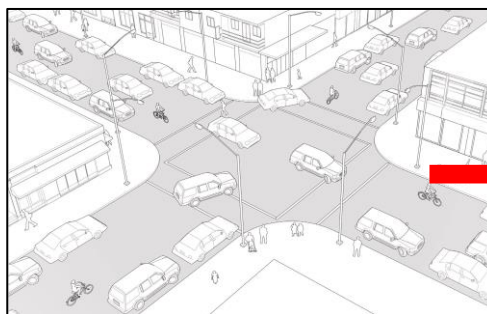
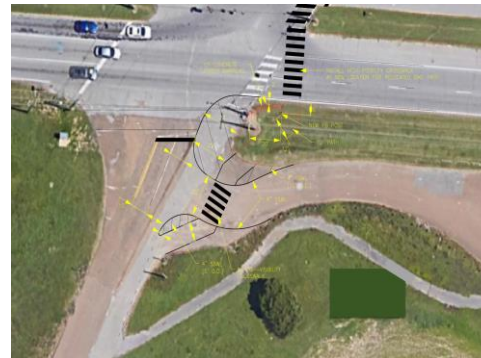
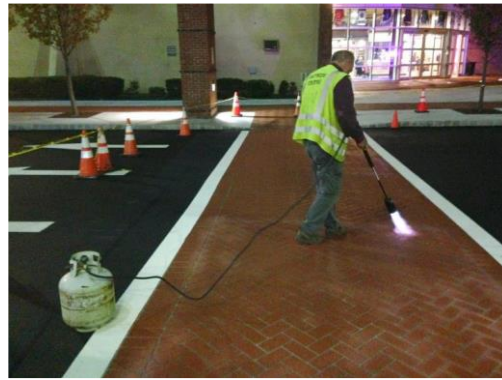
ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

	<p>Στην περίπτωση των Φαρσάλων, το σύστημα μονοδρομήσεων και αντιδρομήσεων είναι πιθανό να έχει επίπτωση και στην κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης. Η νέα κυκλοφοριακή οργάνωση καθορίζεται από την συγκεκριμένη μελέτη.</p>		
	<p>Ζήτημα που εξυπηρετούνται</p> <p>Επιλύεται το κυκλοφοριακό πρόβλημα, οργανώνεται το κυκλοφοριακό δίκτυο, απλουστεύονται οι συνδέσεις των τοπικών οδών μεταξύ τους και με τους κύριους οδικούς άξονες, αυξάνεται η οδική ασφάλεια καθώς περιορίζεται η διαμπερότητα, αυξάνεται η ικανότητα οδών για στάθμευση, αναβαθμίζονται οι υποδομές πεζής μετακίνησης, υπάρχει δυνατότητα δημιουργίας ποδηλατικού δικτύου (μικτής ή αποκλειστικής χρήσης). Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα αυτής της παρέμβασης στα Φάρσαλα, είναι ότι δίνεται πλέον η δυνατότητα για την διαμόρφωση πεζοδρομίων επαρκούς πλάτους, καθώς ο χώρος της οδού αναδιαμορφώνεται μέσω των μονοδρομήσεων.</p>		
	<p>Πεδίο εφαρμογής</p> <ul style="list-style-type: none"> Σε όλες τις πολεοδομικές ενότητες των Φαρσάλων 		
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα	Πολύ Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	Βήματα Υλοποίησης		Εκτιμώμενη Διάρκεια
	Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων / οργάνωσης του οδικού δικτύου		9 έως 12 μήνες
Εμπλεκόμενοι φορείς			
Σχεδιασμού:	Δήμος Φαρσάλων		
Υλοποίησης:	Δήμος Φαρσάλων Περιφέρεια Θεσσαλίας		
Εποπτείας:	Δήμος Φαρσάλων Περιφέρεια Θεσσαλίας Αποκεντρωμένη Διοίκηση		
Πιθανά Αποτελέσματα			
<p>+ Οργάνωση της κυκλοφορίας</p> <p>+ Προστασία τοπικών γειτονιών από διαμπερείς κινήσεις</p> <p>+ Οργάνωση της στάθμευσης</p> <p>+ Διαπλάτυνση πεζοδρομίων</p> <p>+ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας</p> <p>+ Ενθάρρυνση χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης</p> <p>- Ανάγκη επιπλέον επενδύσεων ή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για ορθή λειτουργία των παρεμβάσεων</p> <p>- Αντίδραση κοινού στην αλλαγή λειτουργίας των οδών</p> <p>- Αύξηση χρόνου μετακίνησης με Ι.Χ. αυτοκίνητο εξαιτίας ανάγκης εκτέλεσης περιπορείας</p>			
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> Ποσοστό υλοποίησης μονοδρομήσεων 		
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> Μελέτη κυκλοφοριακής οργάνωσης: 25.000 € 		
Χρηματοδότηση	- Ίδιοι Πόροι		

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	A2: Αναβάθμιση κόμβων
Κατηγοριοποίηση	δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Φαρσάλων 2015-2019 1.2.2 Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικού σχεδιασμού 1.2.3 Ολοκληρωμένες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με στόχο την αναβάθμιση των μετακινήσεων στο κέντρο της πόλης του δήμου
Σύνδεση με προτεραιότητες	5. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	<u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων</u> Άξονας στρατηγικής Α: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης - Α.3) Προσαρμογή της υποδομής για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ομάδων μετακινούμενων Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: Υπηρεσία / Διαδικασία:
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	<p>Η οδική υποδομή είναι πρωτεύον στοιχείο για κάθε σύστημα κινητικότητας, καθώς χρησιμοποιείται από κάθε μορφή κινητικότητας (αυτοκίνητα, ποδήλατα, διάσχιση από πεζούς, κ.ά.). Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδικών τμημάτων και των οδικών διασταυρώσεων αποτελούν σε συνδυασμό με την σήμανση τα βασικότερα στοιχεία που διατηρούν τα απαραίτητα επίπεδα ασφάλειας στο δίκτυο. Η κατάσταση του οδοστρώματος θεωρείται εξίσου σημαντική για την ασφάλεια και την αποδοτική λειτουργία της οδού.</p> <p>Συνοπτικά, ένα επαρκώς διαμορφωμένο και καλώς συντηρημένο δίκτυο οδικής υποδομής, μπορεί να συνεισφέρει:</p> <ul style="list-style-type: none"> (α) στη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, (β) στην βελτίωση/ διατήρηση της κυκλοφοριακής ικανότητας των οδών, (γ) στην άνετη και ασφαλή διάσχιση της οδού από τους μετακινούμενους (δ) στην αποφυγή καθυστερήσεων και επικίνδυνων συνθηκών (ελιγμοί, εμπλοκές) στις περιόδους αιχμής. <p>Για την περίπτωση του Δήμου Φαρσάλων, το συγκεκριμένο μέτρο αφορά διαδικασίες διαμόρφωσης κόμβων / διασταυρώσεων με σκοπό την βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε σημεία στα οποία παρατηρούνται ατυχήματα αλλά και σε σημεία εκτός του κέντρου της πόλης όπου κρίνεται πως χρήζουν αναβάθμισης.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αναβάθμιση κόμβων <p>Η οδική ασφάλεια αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο στοιχείο στον αστικό χώρο. Η αναβάθμιση διασταυρώσεων στο αστικό οδικό περιβάλλον αποτελεί σημαντικό μέτρο υποδομών η εφαρμογή του οποίου θα πραγματοποιηθεί σε συνεργασία του Δήμου με την Περιφέρεια. Το κόστος και ο χρόνος υλοποίησης μπορεί να ποικίλει ανάλογα με την επιλεγμένη παρέμβαση.</p> <p>Χαρακτηριστικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας είναι η δημιουργία κυκλικών κόμβων, η αλλαγή υφιστάμενης σηματοδότησης, η εγκατάσταση φωτεινών σηματοδοτών (έξυπνων), η μείωση τεμνουσών κινήσεων, στενώσεις οδοστρώματος, απομάκρυνση στάθμευσης, διαγραμμίσεις κ.α. Η συγκεκριμένη διαμόρφωση του κάθε κόμβου θα αποφασιστεί μέσα από μελέτες εφαρμογής. Περιπτώσεις τέτοιων παρεμβάσεων φαίνονται στις παρακάτω εικόνες.</p>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ




Διατάξεις αναβάθμισης κόμβων του δικτύου

Ζήτημα που εξυπηρετούνται

Αναβάθμιση κόμβων:

Οι κόμβοι επιλέγονται σε συνάρτηση με την επικινδυνότητα που παρουσιάζουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, την ιεράρχηση των οδών που τέμνονται και τη σημασία της περιοχής (πχ κεντρική, σχολεία, τοπικός πόλος έλξης). Στην πόλη των Φαρσάλων υπάρχει απουσία διαβάσεων (αν και στην κεντρική περιοχή, σε κάποιες διασταυρώσεις, υπάρχει αλλαγή της υποδομής για τη μείωση των ταχυτήτων των ΙΧ) και η αναβάθμιση κόμβων προσβλέπει στη δημιουργία τους (δες και μέτρο Α3). Μετά τη βελτίωση των κόμβων αναμένεται να υπάρχουν λιγότερα ατυχήματα στη συμβολή κρίσιμων οδών και η διάσχισή τους από πεζούς και ποδηλάτες να γίνει ασφαλέστερη.

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

Πεδίο εφαρμογής		
<p>Η διαμόρφωση των κόμβων αποτελεί σταδιακή διαδικασία καθ' όλη τη δεκαετία που διαρκεί το ΣΒΑΚ. Στην εικόνα φαίνονται όλοι οι κόμβοι που προτείνεται να (ανα)διαμορφωθούν μέχρι το τέλος του ΣΒΑΚ.</p>		
		
<p><i>Αναβάθμιση κόμβων (προτάσεις ΣΒΑΚ)</i></p>		
Προτεραιότητα	Χαμηλή έως Υψηλή ανάλογα την επικινδυνότητα του κόμβου	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	Α) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης		
Μελέτη εφαρμογής	Εκτιμώμενη Διάρκεια	
Κατασκευή / αναβάθμιση οδού ή κόμβου	6 έως 12 μήνες 3 έως 12 μήνες	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Σχεδιασμού:	Δήμος Φαρσάλων Περιφέρεια Θεσσαλίας	
Υλοποίησης:	Δήμος Φαρσάλων Περιφέρεια Θεσσαλίας Αποκεντρωμένη Διοίκηση	
Εποπτείας:	Δήμος Φαρσάλων Περιφέρεια Θεσσαλίας Αποκεντρωμένη Διοίκηση	
Πιθανά Αποτελέσματα		
+ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας (οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων)		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> • Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους • Ποσοστό κόμβων με αναβαθμισμένα χαρακτηριστικά 	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> • Μελέτη εφαρμογής διαμόρφωσης ισόπεδων κόμβων: 30.000 €. Επειδή οι παρεμβάσεις σε κάποιους κόμβους μπορεί να είναι αρκετά απλές (π.χ. τοποθέτηση κολωνακίων, ορθή σήμανση, ανακλαστήρες) το ποσό για την διαμόρφωσή τους είναι πολύ μικρότερο. 	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

	<ul style="list-style-type: none">• Ρυθμιστική πινακίδα: 80-100 €
Χρηματοδότηση	<ul style="list-style-type: none">- Ίδιοι Πόροι- ΠΠΑ Θεσσαλίας,- Εθνικοί πόροι (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή ειδικοί πόροι)- Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (ΠΔΠ & NextGenerationEU)

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	A3: Διαμόρφωση οδών & περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
Κατηγοριοποίηση	β) προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης γ) εξασφάλιση της προσβασιμότητας δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας ε) μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Φαρσάλων 2015-2019 1.1.5 Ανάπλαση του αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος - Αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων 1.2.2 Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικού σχεδιασμού 1.2.3 Ολοκληρωμένες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με στόχο την αναβάθμιση των μετακινήσεων στο κέντρο της πόλης του δήμου
Σύνδεση με προτεραιότητες	1. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης 2. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων 5. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	<u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων</u> Άξονας στρατηγικής Α: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης - Α.1) Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου - Α.2) Βελτίωση της προσβασιμότητας – εξασφάλιση ελκυστικών διαδρομών πεζών - Α.3) Προσαρμογή της υποδομής για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ομάδων μετακινούμενων Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης - Γ.1) Μέτρα περιορισμού χρήσης ΙΧ - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία:
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στο δημόσιο χώρο της πόλης. Η δημιουργία τέτοιου είδους περιοχών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Εδώ χρειάζεται να τονιστεί πως το Εθνικό σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια 2021-2030 προβλέπει όριο ταχύτητας κατοικημένες περιοχές ίσο με 30 χλμ/ώρα, κοινώς οι τοπικές οδοί μετατρέπονται σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Εργαλεία Μετριασμού της Κυκλοφορίας Μια ομάδα χρήσιμων εργαλείων που εφαρμόζονται σε αυτές τις περιπτώσεις είναι τα μέτρα μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Ο μετριασμός της κυκλοφορίας περιλαμβάνει φυσικά και ρυθμιστικά μέτρα επί της οδού, τα οποία οδηγούν στην μείωση των ταχυτήτων και των επιταχύνσεων των μηχανοκίνητων οχημάτων. Στόχος των συγκεκριμένων διατάξεων είναι η εξασφάλιση φιλικών συνθηκών μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού. Παράλληλα, με την μείωση της ταχύτητας επιτυγχάνεται και μείωση της ηχορύπανσης λόγω μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Τα εν λόγω μέτρα στοχεύουν στην αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας, της άνεσης και της «ζωτικότητας» των γειτονιών, διατηρώντας ταυτόχρονα τα απαραίτητα επίπεδα κυκλοφορίας ή και στάθμευσης οχημάτων και την δυνατότητα επέμβασης των οχημάτων έκτακτης ανάγκης. Ευρήματα από ευρωπαϊκές περιπτώσεις εφαρμογής διατάξεων μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε συνδυασμό με αστικές αναπλάσεις έχουν ιδιαίτερα αποτελέσματα στη βελτίωση της «Ζωτικότητας» των οδών, οδηγώντας τους κατοίκους ξανά στις γειτονίες. Κάποια από τα διαθέσιμα μέτρα μετριασμού της κυκλοφορίας περιλαμβάνουν:

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

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



Παράδειγμα έντονης οριζόντιας σήμανσης επιτρεπόμενης ταχύτητας, Στοκχόλμη



Παράδειγμα έντονης οριζόντιας σήμανσης επιτρεπόμενης ταχύτητας, Βαρκελώνη

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ



Παράδειγμα έντονης οριζόντιας σήμανσης, Μελβούρνη

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



Αλλαγή υφής στο σύνολο του οδοστρώματος, Αμερική

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ



Παραδείγματα ανακλαστήρων

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



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



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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

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

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



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

Ζήτημα που εξυπηρετούνται

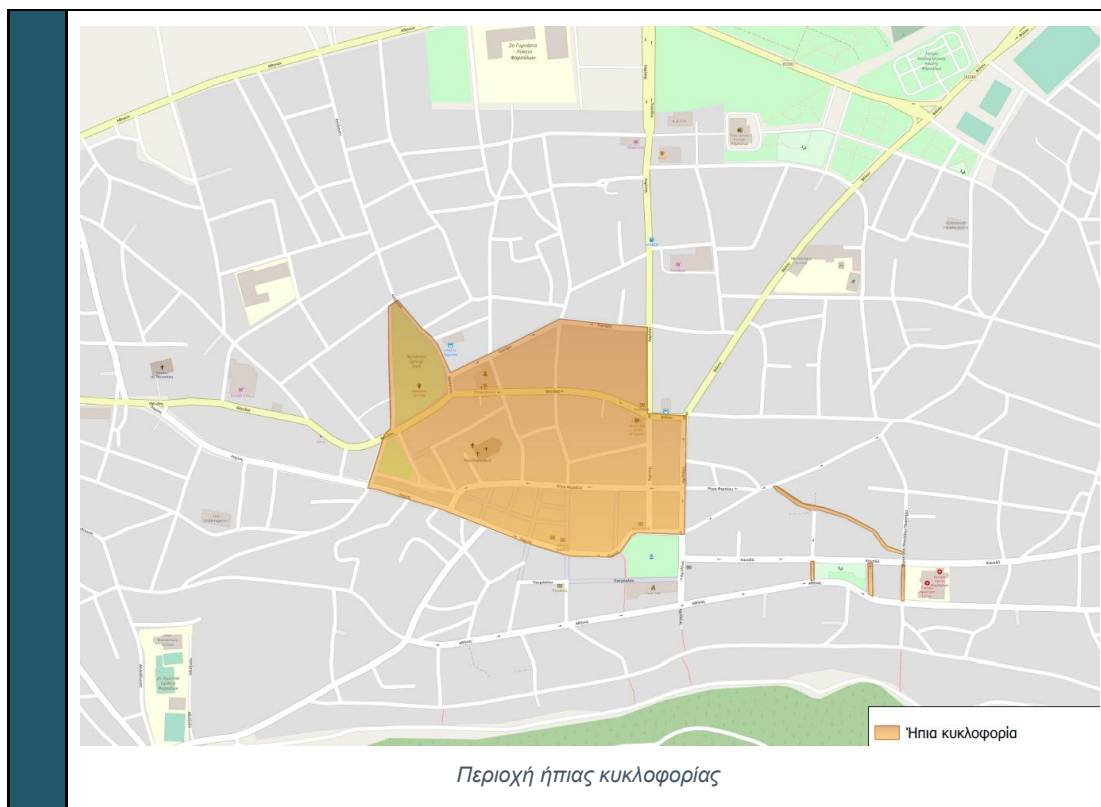
Ήπια κυκλοφορία:

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

Πεδίο εφαρμογής

- 1) Προτείνεται η περιοχή του κέντρου που περικλείεται από τις οδούς Κανάρη, Απιδανού, Θέτιδος, Λαμίας, Αχιλλέως, Βόλου, Λαρίσσης να μετατραπεί σε ήπιας κυκλοφορίας. Στην περιοχή υπάρχει έντονη ροή πεζών και το χαμήλωμα των ταχυτήτων καθώς και πιο έντονες παρεμβάσεις, όπως π.χ. αναπλάσεις οδών με κυβόλιθους θα βελτιώσουν την οδική ασφάλεια της περιοχής καθώς και την ελκυστικότητα του περιβάλλοντος χώρου. Επιλέγεται, η ζώνη ήπιας κυκλοφορίας να περιλαμβάνει και την πλατεία Απιδανού (καθώς στο συγκεκριμένο σημείο έχουν παρατηρηθεί υψηλές ταχύτητες αλλά και μεγάλη ροή πεζών).
- 2) Επιπλέον προτείνεται ηπιοποίηση – διαμόρφωση των κάθετων οδών (Γκίκα, Πλαστήρα και ενδιάμεση ανώνυμη οδός) πέριξ του νοσοκομείου και της παιδικής χαράς. Τέλος, η ηπιοποίηση ή η διερεύνηση πεζοδρόμησης (με πρόσβαση στους κατοίκους) της Κουμουνδούρου καθότι η οδός έχει πλάτος μικρότερο των 6m και με βάση το τεύχος «Οδηγός ανασχεδιασμού αστικών οδών αρμοδιότητας Δήμων (2019)» σε τέτοιες περιπτώσεις προτείνεται πεζοδρόμηση.

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ



ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα	Υψηλή		
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης		X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)		X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		X
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης		X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:		
	Βήματα Υλοποίησης		Εκτιμώμενη Διάρκεια	
		Μελέτες εφαρμογής & κυκλοφοριακή τεκμηρίωση		6 έως 12 μήνες
	Υλοποίηση		Σταδιακή Υλοποίηση	
Εμπλεκόμενοι φορείς				
Σχεδιασμού:	Δήμος Φαρσάλων Περιφέρεια Θεσσαλίας Ομάδες πολιτών			
Υλοποίησης:	Δήμος Φαρσάλων Περιφέρεια Θεσσαλίας Αποκεντρωμένη Διοίκηση			
Εποπτείας:	Δήμος Φαρσάλων Περιφέρεια Θεσσαλίας Αποκεντρωμένη Διοίκηση			
Πιθανά Αποτελέσματα	<ul style="list-style-type: none"> + Προστασία των γειτονιών από υψηλούς φόρτους μηχανοκίνητης κυκλοφορίας + Αισθητική αναβάθμιση γειτονιών + Λειτουργική αναβάθμιση γειτονιών + Αστική αναζωογόνηση και αναβάθμιση της αξίας των παρακείμενων ακινήτων + Βελτίωση οδικής ασφάλειας + Ενίσχυση προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων 			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

	<ul style="list-style-type: none">+ Άνετη και ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών+ Περιορισμός των οχλήσεων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας+ Προώθηση καθαρών μορφών μετακίνησης- Μείωση θέσεων στάθμευσης- Χαμηλός βαθμός εξοικείωσης πολιτών
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">• Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none">• Αρχιτεκτονική μελέτη & κυκλοφοριακή τεκμηρίωση 30.000 € (ανάλογα την έκταση προς αναδιαμόρφωση)• Υλοποίηση οδού ήπιας κυκλοφορίας (χωματουργικά, σκυροδέματα, επιστρώσεις και λοιπές εργασίες) 86 – 128 € / m² ή 200.000 € / km
Χρηματοδότηση	<ul style="list-style-type: none">- Ίδιοι Πόροι- ΠΠΑ Θεσσαλίας- Εθνικοί πόροι (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή ειδικοί πόροι)- Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (ΠΔΠ & NextGenerationEU)

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	A4: Οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών
Κατηγοριοποίηση	δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας ζ) καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής η) οργάνωση της στάθμευσης
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Φαρσάλων 2015-2019 1.2.3 Ολοκληρωμένες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με στόχο την αναβάθμιση των μετακινήσεων στο κέντρο της πόλης του δήμου
Σύνδεση με προτεραιότητες	3. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας 4. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης 5. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας 7. Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων Στρατηγικός άξονας Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης - Γ.2) Ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης στάθμευσης - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας - Γ.4) Διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών
Χαρακτήρας	Έργο: Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία: X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	
<p>Οι εμπορευματικές μεταφορές είναι ενδεχομένως μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες που λαμβάνει χώρα σε μία πόλη, αντικατοπτρίζοντας ένα αξιοσημείωτο ποσοστό των αστικών μετακινήσεων. Μπορεί το ΣΒΑΚ να απευθύνεται κατά κύριο λόγο σε επιβατικές μεταφορές και χρήση του δημόσιου χώρου από πολίτες, ωστόσο δεν παραμερίζει τη σπουδαιότητα των εμπορευματικών μεταφορών και την αναγκαιότητα για ένα ολοκληρωμένο και βιώσιμο σύστημα τροφοδοσίας αλλά και την ενίσχυση των επιχειρήσεων που εμπλέκονται σε δραστηριότητες διανομής προϊόντων. Επομένως, η εν λόγω κατηγορία συνιστά ένα βασικό άξονα του ΣΒΑΚ και εναρμονίζεται με τα υπόλοιπα μέτρα.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Επανακαθορισμός αποκλειστικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης <p>Σε συνδυασμό με το γεγονός ότι θα εφαρμοστούν μέτρα που θα επηρεάσουν την υφιστάμενη υποδομή, όπως προεκτάσεις πεζοδρομίων και αναπλάσεις περιοχών, θα πρέπει να γίνει καθορισμός των θέσεων φορτοεκφόρτωσης. Θα πρέπει να αναπτυχθούν θέσεις φορτοεκφόρτωσης στις περιοχές με εμπορικό ενδιαφέρον όπου το έχουν ανάγκη οι επιχειρήσεις. Η πρόβλεψη για τον καθορισμό συγκεκριμένων θέσεων στάθμευσης για τα οχήματα φορτοεκφορτώσεων δημιουργείται προκειμένου τα οχήματα εμπορευματικών μεταφορών να μην είναι αναγκασμένα να σταθμεύουν παράνομα παρακλύδοντας την κυκλοφορία, αλλά να μπορούν να σταθμεύουν πλησίον των εμπορικών καταστημάτων. Οι συγκεκριμένες θέσεις θα προορίζονται αποκλειστικά για τέτοιου είδους οχήματα μόνο κατά τη διάρκεια του ωραρίου. Τις υπόλοιπες ώρες, στις θέσεις θα μπορούν να σταθμεύουν συμβατικά οχήματα. Οι θέσεις αυτές θα μπορούν να είναι συμβεβλημένες και με σύστημα τηλεματικής ώστε ο οδηγός να γνωρίζει ποια θέση είναι ελεύθερη.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αυστηρή τήρηση ωραρίου και διάρκειας φορτοεκφόρτωσης <p>Στο πλαίσιο της βελτιστοποίησης της αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας, είναι σκόπιμη η θέσπιση συγκεκριμένου ωραρίου που θα πραγματοποιούνται οι φορτοεκφορτώσεις και το οποίο θα πρέπει να τηρείται από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, δηλαδή τους καταστηματάρχες και τους μεταφορείς. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η κυκλοφορία οχημάτων φορτοεκφόρτωσης, τα οποία είναι συνήθως και πιο ογκώδη και μπορεί να δημιουργούν προβλήματα στην κυκλοφορία και στάθμευση, τις ώρες αιχμής όπου ένας μεγάλος αριθμός κατοίκων μετακινούνται με σκοπό την εργασία, την εκπαίδευση ή και τις αγορές. Η επιβολή της τήρησης ωραρίου και της διάρκειας φορτοεκφόρτωσης αναφέρεται σε ενέργειες του Δήμου και της Αστυνομίας. Η αστυνόμευση μπορεί να γίνει με τη χρήση νέων τεχνολογιών (κάμερες, βάσεις δεδομένων).</p>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ



Διάρκεια φορτοεκφόρτωσης (αριστερά). Ωράριο φορτοεκφόρτωσης (δεξιά)

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

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

- **Διερεύνηση απαγόρευσης της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων (άνω των 3,5t) στην κεντρική περιοχή των Φαρσάλων**

Προτείνεται η διερεύνηση δημιουργίας δακτυλίου στην κεντρική περιοχή των Φαρσάλων στην οποία θα απαγορεύεται η κυκλοφορία βαρέων οχημάτων άνω των 3,5t και έτσι θα αποφορτιστεί η περιοχή από διαμπερείς ροές βαρέων οχημάτων, θα αυξηθεί η οδική ασφάλεια αλλά και θα βελτιωθεί η αισθητική του κέντρου της πόλης. Μία τέτοια παρέμβαση θα αναβαθμίσει τις περιβαλλοντικές συνθήκες και θα μειώσει τις εκπομπές ρύπων αλλά και τον θόρυβο. Στόχος είναι η μεταφορά των αγαθών στην κεντρική περιοχή να γίνεται μέσω μικρότερων οχημάτων.

Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η πρωτογενής έρευνα ανέδειξε προβλήματα που σχετίζονται με φορτοεκφορτώσεις και ελλείψεις σε σημεία στάθμευσης αποκλειστικά για τροφοδοσία. Η θέσπιση κανονισμού φορτοεκφορτώσεων έχει ως σκοπό να εξαλείψει τα παραπάνω προβλήματα.

Πεδίο εφαρμογής

Η κεντρική περιοχή των Φαρσάλων

Προτεραιότητα

Υψηλή

Απαιτούμενη Ωριμότητα

A) Μελέτη σκοπιμότητας	
B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
Άλλη δράση Ωριμότητας:	

Βήματα Υλοποίησης

Εκτιμώμενη Διάρκεια

Ανάπτυξη/Αναθεώρηση κανονισμού και θέσεων εμπορευματικών μεταφορών	6 έως 9 μήνες
Παροχή οικονομικών κινήτρων και μείωση δημοτικών τελών σε εταιρείες φιλικές στο περιβάλλον	2 χρόνια
Προμήθεια και Εγκατάσταση διατάξεων έξυπνης στάθμευσης σε οχήματα διανομής	2 χρόνια

Εμπλεκόμενοι φορείς

Σχεδιασμού:	Δήμος Φαρσάλων Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς
Υλοποίησης:	Δήμος Φαρσάλων Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς
Εποπτείας:	Δήμος Φαρσάλων

Πιθανά Αποτελέσματα

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ

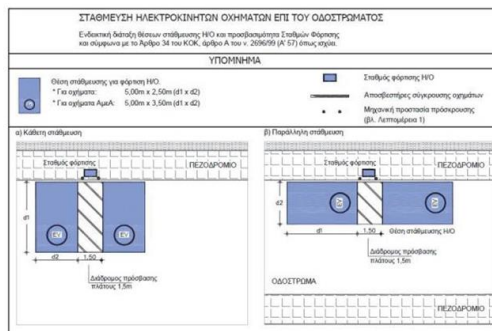
ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> + Αποδοτικότητα στις εμπορευματικές μεταφορές + Ρύθμιση της τροφοδοσίας των καταστημάτων + Περιορισμός παράνομης στάθμευσης + Διαμόρφωση ελκυστικότερων συνθηκών αστικού περιβάλλοντος και μεγαλύτερης οδικής ασφάλειας + Ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και των επιχειρήσεων που σέβονται το περιβάλλον - Δυσκολία αστυνόμευσης σε περίπτωση μειωμένου προσωπικού
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> • Ποσοστό βαρέων οχημάτων (>3.5t) στην σύνθεση της κυκλοφορίας • Αριθμός ειδικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης ανά πλευρά οικοδομικού τετραγώνου (σε εμπορευματική περιοχή)
Χρηματοδότηση	<ul style="list-style-type: none"> • Δεν υπάρχει σχετικό κόστος που να αφορά την τήρηση ωραρίου ή τις ειδικές θέσεις φορτοεκφόρτωσης. - Ίδιοι Πόροι - ΠΠΑ Θεσσαλίας - Σύμπραξη Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα - Ευρωπαϊκά Προγράμματα

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	A5: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης
Κατηγοριοποίηση	α) ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς στ) προώθηση της ηλεκτροκίνησης θ) αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	ΣΔΑΕΚ Δήμου Φαρσάλων Αντικατάσταση – μετατροπή δημοτικών οχημάτων <ul style="list-style-type: none"> ο Μετατροπή βαρέων οχημάτων πετρελαίου για χρήση υψηλών μιγμάτων βιοκαυσίμου ο Αντικατάσταση βαρέων οχημάτων πετρελαίου με οχήματα φυσικού αερίου ο Αντικατάσταση βενζινοκίνητων οχημάτων (αυτοκινήτων και δικύκλων) με υβριδικά ή ηλεκτρικά οχήματα
Σύνδεση με προτεραιότητες	2. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων 3. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας 6. Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών 7. Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	<u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων</u> Άξονας στρατηγικής Β: Αναβάθμιση των δημόσιων μεταφορών στο σύνολο του Δήμου - Β.2) Αναβάθμιση των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας Άξονα στρατηγικής Δ: Προώθηση καινοτόμων πρακτικών και νέων τεχνολογιών - Δ.1) Προώθηση ηλεκτροκίνησης
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία: X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	
<p>Κατά τις τελευταίες δεκαετίες πραγματοποιείται σημαντική προσπάθεια σε παγκόσμιο επίπεδο για την μετάβαση σε μια οικονομία που βασίζεται στην κατανάλωση λιγότερων ορυκτών πόρων. Ο τομέας των μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο αντιπροσωπεύει περίπου το ένα τρίτο της τελικής κατανάλωσης ενέργειας και το ένα πέμπτο των εκπομπών του θερμοκηπίου. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι αστικές μεταφορές είναι ο μοναδικός τομέας όπου οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου αυξάνονται. Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρωτοπορώντας σε παγκόσμιο επίπεδο επιχειρεί βάζοντας συγκεκριμένους στόχους να μειώσει τις εκπομπές αυτές (GHG) κατά 40% μέχρι το 2030. Σαφής στόχευση της ΕΕ που βρίσκει εφαρμογή και σε πλήθος πόλεων διεθνώς, είναι η σταδιακή εξάλειψη των οχημάτων που κινούνται με συμβατικά καύσιμα, η απομάκρυνση από το μοντέλο του αυτοκίνητο-κεντρικού σχεδιασμού των πόλεων, η μετάβαση προς τις βιώσιμες μεταφορές και το μοντέλο της βιώσιμης κινητικότητας. Η μετάβαση αυτή θα φέρει πλήθος περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών ωφελειών και απαιτεί την ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών και την εφαρμογή ολοκληρωμένων στρατηγικών με εξειδικευμένα μέτρα και πολιτικές.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) <p>Με τον νόμο 4710/2020, ο οποίος είναι μια βασική προσθήκη στο θεσμικό πλαίσιο της ηλεκτροκίνησης και σηματοδοτεί μια εθνική προσπάθεια για την εντατικότερη προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, ορίζεται ως υποχρέωση για τους Δήμους της Ελλάδας η εκπόνησης Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων. Στόχος των συγκεκριμένων σχεδίων είναι η ορθολογική και αποτελεσματική χωροθέτηση των δημόσιων υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στην περιοχή του Δήμου, με στόχο την διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την απόκτηση και λειτουργία ενός Ηλεκτροκίνητου Οχήματος από τους πολίτες. Το σχέδιο μεριμνά για υποδομές φόρτισης Ι.Χ. οχημάτων, καθώς και ειδικών κατηγοριών οχημάτων όπως, ΤΑΞΙ, οχήματα φορτοεκφόρτωσης, τουριστικά λεωφορεία και οχήματα αστικής συγκοινωνίας. Εξετάζονται θέσεις φόρτισης σε περιοχές εμπορίου και απασχόλησης, ωστόσο επιδιώκεται και η κατάλληλη χωρική κάλυψη στις περιοχές κατοικίας. Το ΣΦΗΟ θα εξειδικεύσει το είδος κάθε υποδομής φόρτισης (απλός φορτιστής / ταχυφορτιστής) και θα εκτιμήσει την χρέωση για τον χρήστη.</p>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ



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

• Στόλος λεωφορείων από ηλεκτροκίνητα οχήματα

Ο Δήμος Φαρσάλων μπορεί να δείξει τον δρόμο στους δημότες ως καλό παράδειγμα χρήσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Επόμενο μέτρο αναφέρεται στην δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας και κατ' επέκταση στη χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Η χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων είναι μια δράση η οποία χρειάζεται τα εξής βήματα:

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

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

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

Ζήτημα που εξυπηρετούνται

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

Πεδίο εφαρμογής

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

Προτεραιότητα

Υψηλή

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	

Βήματα Υλοποίησης

Εκτιμώμενη Διάρκεια

Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων για τον Δήμο	3 έως 6 μήνες
Τοποθέτηση σταθμών φόρτισης	3 χρόνια

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

Εκπόνηση νέου σχεδίου φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων		5 χρόνια μετά την πρώτη μελέτη
Στόλος με ηλεκτροκίνητα οχήματα		Προοδευτική εφαρμογή
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Σχεδιασμού:	Δήμος Φαρσάλων Σύμπραξη Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα	
Υλοποίησης:	Δήμος Φαρσάλων Σύμπραξη Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα Αστικό ΚΤΕΛ Φαρσάλων	
Εποπτείας:	Δήμος Φαρσάλων	
Πιθανά Αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> + Προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων και των «καθαρών» οχημάτων + Μείωση αερίων ρύπων λόγω λιγότερων εκπομπών οχημάτων + Μείωση ηχορύπανσης + Βελτίωση ποιότητας ζωής των πολιτών λόγω των παραπάνω - Εγκατάσταση υποδομής φόρτισης στα σημεία στάσης των οχημάτων (δέσμευση δημόσιου χώρου) 		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> • Ετήσια κατανάλωση καυσίμων από τον δημοτικό στόλο οχημάτων • Ποσοστό στόλου οχημάτων αστικών συγκοινωνιών που τροφοδοτούνται με ανανεώσιμες / εναλλακτικές πηγές ενέργειας • Πλήθος δημοτικών σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων / 1000 κατοίκους 	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> • Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων: 20.000 - 30.000 € • Σταθμός απλής φόρτισης (AC): 8.000 έως 15.000 € • Σταθμός ταχυφόρτισης (DC): 50.000 έως 150.000 € • Προμήθεια οχημάτων / εγκαταστάσεων 30.000 – 50.000 € Ηλεκτρικό Ι.Χ. 250.000-300.000 € Ηλεκτρικό λεωφορείο (22 θέσεων) 	
Χρηματοδότηση	<ul style="list-style-type: none"> - Ίδιοι Πόροι - ΠΠΑ Θεσσαλίας - Εθνικοί πόροι (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή ειδικοί πόροι) - Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (ΠΔΠ & NextGenerationEU) - Σύμπραξη Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα 	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	
Τίτλος	B1: Υποδομές για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση πεζών
Κατηγοριοποίηση	β) προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης γ) εξασφάλιση της προσβασιμότητας δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Φαρσάλων 2015-2019 1.1.5 Ανάπλαση του αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος - Αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων 1.2.2 Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικού σχεδιασμού 1.2.3 Ολοκληρωμένες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με στόχο την αναβάθμιση των μετακινήσεων στο κέντρο της πόλης του δήμου 1.5.6 Αναβάθμιση των υφιστάμενων πεζοδρομιών και δημιουργία ολοκληρωμένης διαδρομής εντός της πόλης
Σύνδεση με προτεραιότητες	1. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης 2. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων 5. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων Άξονας στρατηγικής Α: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης - Α.1) Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου - Α.2) Βελτίωση της προσβασιμότητας – εξασφάλιση ελκυστικών διαδρομών πεζών - Α.3) Προσαρμογή της υποδομής για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ομάδων μετακινούμενων Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: Υπηρεσία / Διαδικασία:
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	
<p>• Δίκτυα βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών & ΑμεΑ</p> <p>Τα δίκτυα βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν με αξιοσημείωτο τρόπο στην ανάδειξη κέντρων, γειτονιών και πόλων έλξης από τις οποίες διέρχονται. Οι εν λόγω διαδρομές δεν χαρακτηρίζονται από ενιαία διαμόρφωση, αντιθέτως το εκάστοτε τμήμα έχει τα χαρακτηριστικά τα οποία κρίνονται καταλληλότερα και προσαρμόζονται στα χαρακτηριστικά του τοπικού οδικού δικτύου. Οι συνθέστερες παρεμβάσεις για την διαμόρφωση τέτοιων διαδρομών είναι η ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, η μείωση ορίων ταχύτητας (κατά κύριο λόγο 30χλμ/ώρα) η διαπλάτυνση πεζοδρομιών η απομάκρυνση ορισμένων θέσεων στάθμευσης, η οριοθέτηση και εγκιβωτισμός των νόμιμων θέσεων, η ενίσχυση φύτευσης, η ειδική μέριμνα για υποδομή ποδηλάτου, η συνύπαρξη με πεζούς ή άλλα οχήματα και η εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού.</p> <p>Με άλλα λόγια, τα δίκτυα βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών αποτελούν διαδρομές σε ένα αστικό οδικό δίκτυο κατά μήκος των οποίων διαμορφώνονται και επικρατούν συνθήκες κατάλληλες για την προώθηση της μετακίνησης πεζή. Στόχος είναι να εξασφαλιστούν / διαμορφωθούν οι υποδομές άνεσης και ασφάλειας κατά μήκος των διαδρομών ώστε να αναβαθμιστεί η ποιότητα μετακίνησης των πεζών. Οι συγκεκριμένες συνθήκες αφορούν τα παρακάτω:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διατάξεις ασφαλούς διάσχισης για πεζούς και ποδηλάτα • Βελτίωση - Δημιουργία υποδομών ΑμεΑ <ul style="list-style-type: none"> ο Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών στα πεζοδρόμια <ul style="list-style-type: none"> • Ο οδηγός τυφλών: <ul style="list-style-type: none"> ▪ να έχει χρωματική αντίθεση με το υπόλοιπο πεζοδρόμιο ▪ να μην διακόπτεται από μόνιμα ή προσωρινά εμπόδια ▪ να μην εκθέτει τους τυφλούς σε κινδύνους (υψομετρικά εμπόδια, φρεάτια κ.ά) 	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

- Οι ράμπες πεζών:
 - να ακολουθούν τις ποιοτικές προδιαγραφές για ασφάλεια και άνεση
 - να τοποθετούνται στο κέντρο της διάβασης πεζών
 - να υπάρχει αντίστοιχη ράμπα στην αντίθετη όχθη της οδού
- Η αποτροπή παράνομης καταπάτησης οδηγών τυφλών και ραμπών πεζών από άλλες δραστηριότητες (παρόδια καταστήματα, παράνομη στάθμευση κ.ά.)
- Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί αλλά και στα παρακείμενα πεζοδρόμια
- Έργα διαπλάτυνσης πεζοδρομίων. Κατασκευή νέων πεζοδρομίων ή επισκευή και αντικατάσταση των φθαρμένων με βέλτιστο πλάτος εκατέρωθεν τα 2,05 -2,50μ. και όπου δεν μπορεί να εφαρμοστεί να υπάρχει ελάχιστο πλάτος το 1,50μ και στις δύο πλευρές. Στην περίπτωση που ούτε το ελάχιστο όριο δεν μπορεί να τηρηθεί, να υπάρχει τουλάχιστον πλάτος 1,50μ από τη μία πλευρά της οδού. Στην έσχατη περίπτωση δημιουργείται οδός μικτής κυκλοφορίας, όπου όλοι οι χρήστες της οδού κινούνται σε ενιαίο επίπεδο.
- Αποτελεσματικό και ολοκληρωμένο σύστημα πληροφοριακών πινακίδων για πεζούς και ποδηλάτες.
- Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού (φωτισμός, παγκάκια, πράσινο κ.ά.)
- Εγκιβωτισμός των νόμιμων θέσεων στάθμευσης και δημιουργία Parklets

Η επιλογή του δικτύου βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών βασίζεται στη σχεδιαστική αρχή σύνδεσης των σημαντικών χρήσεων γης και των σημείων ενδιαφέροντος, όπως είναι οι εμπορικές οδοί, τα σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις και οι δημόσιες υπηρεσίες με βελτιωμένες υποδομές ήπιας κινητικότητας που θα είναι προσβάσιμες για όλους.

Ο τρόπος υλοποίησης των παρεμβάσεων στις οδούς που προτείνονται για την ανάπτυξη των εν λόγω διαδρομών θα αποτελέσει αντικείμενο μελέτης εφαρμογής που θα εκπονηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο για τις συγκεκριμένες οδούς και θα λαμβάνει υπόψη και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού.

• Αναβάθμιση κόμβων & διαβάσεων – Διατάξεις διάσχισης της οδού

Πέρα από την αλλαγή της διάταξης ενός κόμβου και τη βελτίωση των γεωμετρικών του χαρακτηριστικών που οδηγούν στη βελτίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας και τη βελτίωση της εξυπηρέτησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, **θα πρέπει να υπάρχουν και σχετικές παρεμβάσεις στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας της αναβάθμισης της εξυπηρέτησης των πεζών και των ευάλωτων χρηστών.** Ιδιαίτερη μέριμνα για τέτοιου είδους μέτρα θα πρέπει να λαμβάνεται στους κόμβους εντός του αστικού ιστού και πλησίον σημείων ενδιαφέροντος και σχολικών συγκροτημάτων.

Ενώ η υποδομή για την κίνηση των πεζών μπορεί να είναι επαρκής, συχνά δημιουργούνται ζητήματα ασφάλειας κατά την διάσχισή της οδού και την γενικότερη διεπαφή των πεζών & ποδηλατιστών με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

Οι διαβάσεις αποτελούν ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές για την ασφαλή εξυπηρέτηση του πεζού. Μάλιστα, είναι καίριας σημασίας για την επίτευξη όλων των στόχων του ΣΒΑΚ με την προϋπόθεση ωστόσο να συντηρείται συστηματικά. Η εφαρμογή του μέτρου είναι οικονομικά προσιτή (με δεδομένο ότι πρόκειται για σχετικά χαμηλού κόστους παρεμβάσεις), ενώ υλοποίηση μπορεί να γίνει σε σύντομο χρόνο από ίδιους πόρους του τεχνικού προγράμματος του Δήμου.

Η θέση και η συχνότητα των διαθεσίμων σημείων διάσχισής της οδού σε έναν κεντρικό άξονα συμβάλουν σημαντικά στην ασφαλή και άνετη κίνηση των πεζών, ενώ επηρεάζουν άμεσα την ροή της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Στόχος είναι η αρμονική λειτουργία της οδού και η ασφάλεια για όλους τους χρήστες της οδού.

Οι διατάξεις διάσχισής της οδού οφείλουν κατά περίπτωση να διαθέτουν τα εξής χαρακτηριστικά:

- Επαρκές πλάτος (Ελάχιστο 2,5μ)
- Επιπλέον πλάτος αντίστοιχο με το πλήθος κατευθύνσεων κίνησης όταν διέρχονται υποδομές ποδηλάτων από το σημείων (θέσεις σύνδεσης ποδηλατικών δικτύων)
- Άμεση «κάθετη» διάσχισή της οδού – διασφάλιση του μικρότερου χρόνου παραμονής του πεζού στο οδόστρωμα
- Οριζόντια σήμανση και εμφανή χρωματισμό στις λωρίδες διάσχισής για πεζούς και ποδηλάτες
- Γραμμές στάσης οχημάτων
- Κατακόρυφη σήμανση
- Αρχή και πέρας που οδηγεί στο κέντρο ράμπας πεζών,
- Ηχητική σήμανση κ.ά. στοιχεία προσβασιμότητας ευάλωτων χρηστών
- Επαρκή ορατότητα στις κινήσεις της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
- Κατάλληλο φωτισμό στην οδό και τα πεζοδρόμια
- Ορθολογική χωροθέτηση διαβάσεων βάσει του ρόλου της οδού και των φόρτων πεζών (Διαβάσεις ανά 100m για μέγιστη προσβασιμότητα σε περιοχές με μεγάλους φόρτους πεζών)

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

- Διαβάσεις σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου.

Τα χαρακτηριστικά των τυπικών διαβάσεων πεζών καθορίζονται από την Εθνική Νομοθεσία. Οι τυπικές διαβάσεις συνδέουν με οριζόντια σήμανση τα κράσπεδα στα άκρα της οδού και οδηγούν στο κέντρο της ράμπας πεζών. Τυπικές διαβάσεις προτείνεται να χρησιμοποιηθούν σε οδούς με χαμηλούς φόρτους πεζών και χαμηλές ταχύτητες κίνησης οχημάτων. Τέτοιου είδους περιπτώσεις είναι κατά κανόνα τοπικές οδοί, οι οποίες δεν εντάσσονται σε κάποια ήπιας κυκλοφορίας. Οι τυπικές διαβάσεις χρησιμοποιούνται επίσης σε οδούς υψηλότερης σημασίας, όπου δεν επιτρέπεται η στάθμευση και ο διερχόμενος φόρτος οχημάτων δεν επιτρέπει την στένωση ή / και υπερύψωση οδού

Οι τυπικές διαβάσεις μπορούν να αποκτήσουν μεγαλύτερη λειτουργικότητα ή /και να λειτουργήσουν ως πολιτισμικό –καλλιτεχνικό στοιχείο στο αστικό περιβάλλον, με την «δημιουργική» διαμόρφωσή τους. Περισσότερα χρώματα και εναλλακτικά σχέδια (που διατηρούν τον χαρακτήρα της διάβασης), μπορούν υπό προϋποθέσεις να βελτιώσουν την ασφάλεια (ελκύουν την προσοχή των οδηγών) και την αισθητική της οδού.



Περίπτωση τυπικής διάβασης με κατάλληλη διαγράμμιση



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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ



Περίπτωση αλλαγής υψούς του οδοστρώματος στην θέση της διάβασης



Προέκταση πεζοδρομίου για αμεσότερη διάσχιση



Εγκατάσταση στην προέκταση του πεζοδρομίου αστικού εξοπλισμού και φυτεύσεων

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ



Προσομοίωση «έξυπνης» διάβασης με φωτισμό κατά τη διάρκεια της νύχτας

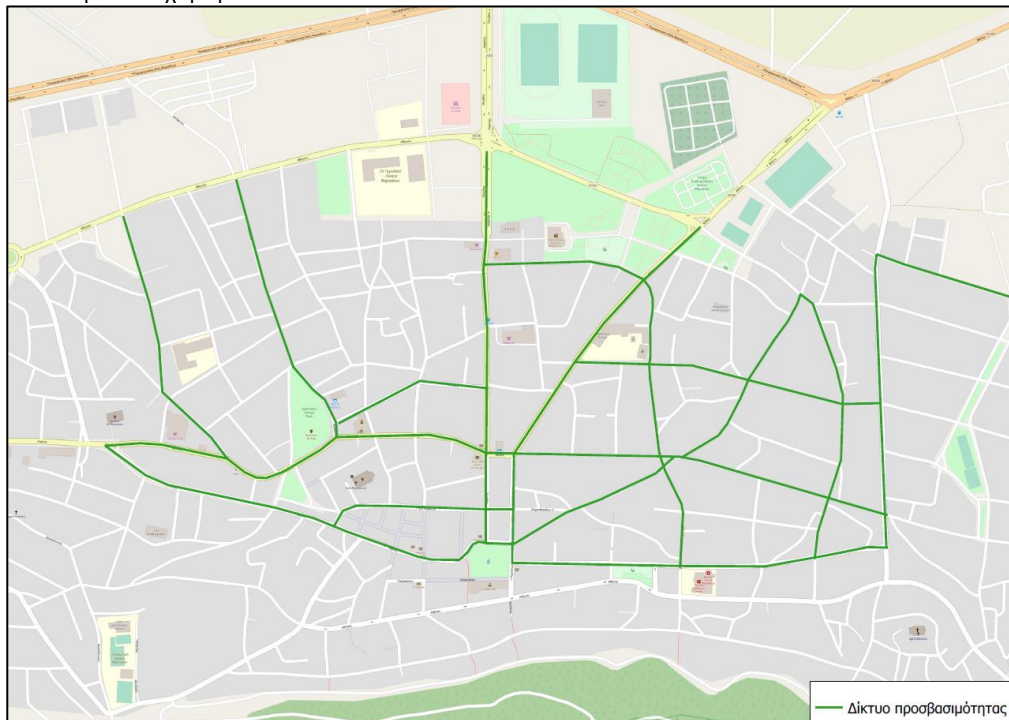
Ζήτημα που εξυπηρετούνται

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

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

Πεδίο εφαρμογής

Το εξεταζόμενο μέτρο εξειδικεύεται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ μόνο για το δίκτυο των Φαρσάλων. Ωστόσο αντίστοιχες υποδομές μπορούν να αναπτυχθούν / αναβαθμιστούν και στους υπόλοιπους μεγάλους οικισμούς του Δήμου. Για την περίπτωση των Φαρσάλων το δίκτυο προσβασιμότητας παρουσιάζεται στον παρακάτω χάρτη.



Δίκτυο προσβασιμότητας

Από τα παραπάνω προκύπτει ένα δίκτυο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας για πεζούς. Σε ότι αφορά τις διαβάσεις, το μέτρο λειτουργεί οριζόντια. Εκτός από τον αστικό πυρήνα μπορεί να χρησιμοποιηθεί και στους οικισμούς των περιοχών Γ (λοιπός Δήμος), αρκεί να προηγηθεί μελέτη για ορθολογική χωροθέτηση και επιλογή των κατάλληλων διατάξεων διάσχισης της οδού. Στην πόλη προτεραιότητα θα δοθεί στο κύριο οδικό δίκτυο και περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων. Στο πλαίσιο της βιωσιμότητας, η

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

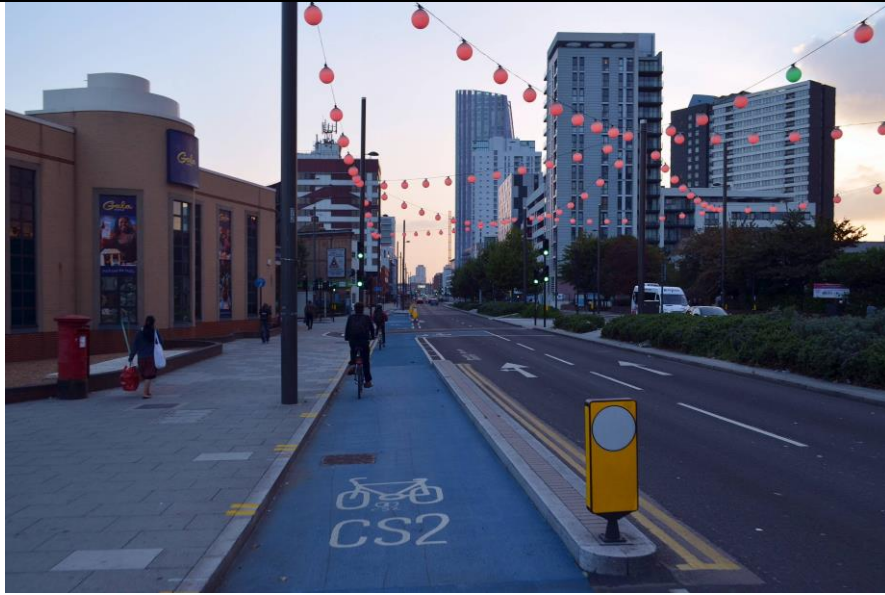
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	υλοποίηση των παρεμβάσεων θα ήταν σκόπιμο για οικονομία κλίμακας να πραγματοποιούνται παράλληλα με ενδεχόμενη ολική αναδιαμόρφωση της οδού ή στο πλαίσιο ευρύτερων παρεμβάσεων στον αστικό ιστό. Σε περίπτωση τετρασκελούς κόμβου και κατασκευής διαβάσεων σε 3 κλάδους, η κίνηση πεζών επί της κύριας οδού ενδείκνυται να μην διασταυρώνεται με αυτήν των στρεφουσών κινήσεων. Στους κόμβους του κέντρου, σε κόμβους που υπάρχει μεγάλη ροή πεζών και στις διασταυρώσεις κοντά σε σχολικά συγκροτήματα, διαβάσεις κατασκευάζονται σε όλα τα σκέλη.			
	Προτεραιότητα	Πολύ υψηλή		
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης		X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)		X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		X
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης		X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:		
	Βήματα Υλοποίησης		Εκτιμώμενη Διάρκεια	
	Δίκτυο βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών / Διαπλατύσεις πεζοδρομίων			
	Μελέτες εφαρμογής Υλοποίηση		9 έως 12 μήνες Σταδιακή υλοποίηση	
	Αναβάθμιση κόμβων & διαβάσεων για πεζούς			
	Μελέτες χωροθέτησης διαβάσεων Αναβάθμιση διαβάσεων		3 έως 6 μήνες Σταδιακή υλοποίηση	
	Εμπλεκόμενοι φορείς			
Σχεδιασμού:	Δήμος Θεσσαλίας Ενώσεις Πεζών, Σύλλογοι / Ομάδες ΑμεΑ			
Υλοποίησης:	Δήμος Φαρσάλων Αποκεντρωμένη Διοίκηση Περιφέρεια Θεσσαλίας			
Εποπτείας:	Δήμος Φαρσάλων Αποκεντρωμένη Διοίκηση Περιφέρεια Θεσσαλίας			
Πιθανά Αποτελέσματα				
<ul style="list-style-type: none"> + Ανάδειξη της πεζής μετακίνησης ως κύριου και ασφαλούς τρόπου μετακίνησης + Ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών / βελτίωση οδικής ασφάλειας + Καταπολέμηση κοινωνικών ανισοτήτων + Προώθηση "ήπιων" μορφών μετακίνησης + Τόνωση εμπορικότητας οδών + Αστική αναζωογόνηση και αναβάθμιση της αξίας των παρακείμενων ακινήτων + Ενίσχυση προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων + Περιορισμός των οχλήσεων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας + Προώθηση καθαρών μορφών μετακίνησης + Μείωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος + Βελτίωση της ποιότητας ζωής - Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό (σε κάποια οδικά τμήματα) - Αύξηση χρόνου μετακίνησης με Ι.Χ. αυτοκίνητο εξαιτίας μειωμένων ταχυτήτων ή ανάγκης εκτέλεσης περιπορείας 				
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> • Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται πεζή • Ατυχήματα πεζών & ποδηλάτων / έτος • Ποσοστό προσβάσιμων πεζοδρομίων για ΑμεΑ • Μήκος διαμορφωμένου δικτύου προσβασιμότητας 			
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> • Διαμόρφωση διαδρομής βελτιωμένης προσβασιμότητας: 86 έως 128 € / m² (χωματουργικά, σκυροδέματα, επιστρώσεις και λοιπές εργασίες) ή 200.000 € / km 			
Χρηματοδότηση	<ul style="list-style-type: none"> - Ίδιοι Πόροι - ΠΠΑ Θεσσαλίας - Εθνικοί πόροι (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή ειδικοί πόροι) - Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (ΠΔΠ & NextGenerationEU) 			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	
Τίτλος	B2: Υποδομές για Ποδήλατο
Κατηγοριοποίηση	α) ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς β) προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης γ) εξασφάλιση της προσβασιμότητας δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας ε) μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στ) προώθηση της ηλεκτροκίνησης θ) αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Φαρσάλων 2015-2019 1.2.2 Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικού σχεδιασμού 1.2.3 Ολοκληρωμένες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με στόχο την αναβάθμιση των μετακινήσεων στο κέντρο της πόλης του δήμου
Σύνδεση με προτεραιότητες	2. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων 3. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας 5. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	<u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων</u> Άξονας στρατηγικής Α: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης - Α.1) Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης - Γ.1) Μέτρα περιορισμού χρήσης ΙΧ - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας Άξονας στρατηγικής Δ: Προώθηση καινοτόμων πρακτικών και νέων τεχνολογιών - Δ.1) Προώθηση ηλεκτροκίνησης
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: Υπηρεσία / Διαδικασία: X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	<p>• Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων</p> <p>Το ποδήλατο αποτελεί ένα μέσο μετακίνησης χαμηλού κόστους, το οποίο είναι ιδιαίτερα φιλικό προς το περιβάλλον. Οι μετακινήσεις με ποδήλατο γίνονται με την κατανάλωση ανθρώπινης ενέργειας, προσδίδοντας στους χρήστες του συγκεκριμένου μέσου καλύτερη υγεία και ποιότητα ζωής σε βάθος χρόνου. Ταυτόχρονα, τα ποδήλατα δεσμεύουν μικρή έκταση κατά την κίνηση και στάθμευση τους σε σχέση με τα Ι.Χ αυτοκίνητα, «εξοικονομώντας» δημόσιο χώρο για άλλες χρήσεις.</p> <p>Το ποδήλατο είναι καταλύτης οδικής ασφάλειας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην προώθηση του ποδηλάτου αλλά και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα. Οι λύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων ποικίλουν, καθώς μπορεί να αποτελούν είτε αποκλειστικές υποδομές είτε να μοιράζονται τον οδικό χώρο με άλλους χρήστες πχ αυτοκίνητα ή πεζούς. Σε κάθε περίπτωση η εισαγωγή του ποδηλάτου στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα θα είναι σημαντικός παράγοντας βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και παράγοντας προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικούς οικισμούς. Η επιλογή του δικτύου ποδηλατοδρόμων ακολουθεί αυτή του δικτύου προσβασιμότητας και βασίζεται στην σύνδεση των σημαντικών χρήσεων γης και των σημείων ενδιαφέροντος (σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, δημόσιες υπηρεσίες κ.ά.)</p> <p>Ο τρόπος υλοποίησης των παρεμβάσεων στις οδούς που προτείνονται για την ανάπτυξη του δικτύου ποδηλατοδρόμων θα αποτελέσει αντικείμενο μελέτης εφαρμογής που θα εκπονηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο για τις συγκεκριμένες οδούς και θα λαμβάνει υπόψη και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού. Η εν λόγω μελέτη εφαρμογής θα εκπονηθεί με βάση την ΔΥΟ/ΟΙΚ.1920/2016 - ΦΕΚ 1053/Β/14-4-2016, θα προκύψει τι είδους ποδηλατόδρομος χρειάζεται (συνύπαρξη ΙΧ-ποδηλάτη, συνύπαρξη πεζού - ποδηλάτου, αποκλειστική υποδομή κλπ.) καθώς επίσης και ο τρόπος διαμόρφωσης των διαβάσεων και των διασταυρώσεων.</p>

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ



Διάδρομος ποδηλάτου (cycle superhighway CS2) στα αριστερά, Λονδίνο



Οδός μικτής κυκλοφορίας με την αντίστοιχη οριζόντια σήμανση

- **Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων**

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

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

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

Η ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Επίσης εμφανίζει καίρια σημασία για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές διαδικασίες

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ωρίμανσης. Επίσης, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό καθώς μπορεί η υλοποίησή του να χρηματοδοτηθεί από Ευρωπαϊκά προγράμματα που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.

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



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

Οι περιοχές πιθανών παρεμβάσεων έχουν τα κάτωθι χαρακτηριστικά:

- Η παροχή ενός ποδηλάτου σε στρατηγικά τοποθετημένους και πλήρως αυτοματοποιημένους σταθμούς κοινόχρηστων ποδηλάτων, οι οποίοι συνήθως διανέμονται σε ένα πυκνό δίκτυο σε μια αστική περιοχή.
- Αυτά είναι προσβάσιμα από διαφορετικούς τύπους χρηστών (π.χ. εγγεγραμμένα μέλη ή περιστασιακούς χρήστες) για βραχυπρόθεσμη ενοίκιαση που επιτρέπουν ταξίδια από σημείο σε σημείο.

Πλεονεκτήματα που μπορούν να προκύψουν από την εφαρμογή συστημάτων κοινόχρηστων ποδηλάτων παρουσιάζονται παρακάτω:

- Τα περιορισμένα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων μπορεί να αυξήσει τα επίπεδα ποδηλασίας όταν συνδυαστεί με κατάλληλα μέτρα υποστήριξης.
- Παρέχοντας κατά κύριο λόγο μια λειτουργία μετακίνησης, το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων επιτρέπει επίσης στους χρήστες να αναλαμβάνουν βασικές οικονομικές, κοινωνικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες.
- Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων μπορεί να ενισχύσει τις τοπικές οικονομίες, συνδέοντας τους ανθρώπους με την απασχόληση, το λιανικό εμπόριο και άλλους χώρους όπου πραγματοποιείται οικονομική δραστηριότητα. Τα αποδεικτικά στοιχεία των ΗΠΑ υποδεικνύουν επίσης πρόσθετη λιανική δραστηριότητα κοντά σε σταθμούς σύνδεσης σταθμών.
- Οι χρήστες του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων επωφελούνται από μειωμένους και πιο αξιόπιστους χρόνους ταξιδιού.
- Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων μπορεί να συνδεθεί και να υποκαταστήσει τις δημόσιες συγκοινωνίες για ορισμένα ταξίδια και μερικούς χρήστες, συμβάλλοντας στη διαχείριση της ζήτησης των δημοσίων μεταφορών (προς όφελος των χρηστών και των μεταφορέων).
- Τα επιτυχή συστήματα δημιουργούν έσοδα που μπορούν να μειώσουν τη δημόσια χρηματοδότηση και την επιδότηση. Ωστόσο, τα άμεσα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με την οικονομική βιωσιμότητα των υφιστάμενων συστημάτων κοινόχρηστων ποδηλάτων είναι περιορισμένα και κατά κύριο λόγο ποιοτικά, εν μέρει λόγω ίσως των εμπορικών ευαισθησιών.

Ζήτημα που εξυπηρετούνται

Οι σταθμοί αυτόματου δανεισμού ποδηλάτων είναι μέτρο που ενισχύει την χρήση του ποδηλάτου σαν μέσο μεταφοράς αλλά και σαν μέσο ψυχαγωγίας. Είναι μέτρο το οποίο προωθεί και βελτιώνει την ποδηλατική υποδομή στο σύνολο, αποδεικνύοντας πως ο Δήμος κινείται προς την κατεύθυνση ενός συστήματος βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Οι χρόνοι ταξιδιού μειώνονται αλλά και γίνονται πιο αξιόπιστοι καθώς δεν υπάρχει η ανάγκη για εύρεση χώρου της πολυπόθητης στάθμευσης, όπως θα γινόταν στην περίπτωση μετακίνησης με αυτοκίνητο. Η δημιουργία δικτύων ποδηλατοδρόμων θα ανακατανεμίσει το δημόσιο χώρο κυκλοφορίας υπέρ του ποδηλάτου, προωθώντας την ήπια κινητικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης.

Πεδίο εφαρμογής

Προτείνονται οι εξής παρεμβάσεις στην πόλη:

- Αποκλειστικός διάδρομος / λωρίδα ποδηλάτων επί της Αθηνών που ξεκινάει από την περιοχή του ΕΠΑΛ και καταλήγει στο Πολιτιστικό Κέντρο.

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

- Στον υπόλοιπο αστικό ιστό των Φαρσάλων, εκτός από τις συλλεκτήριες οδούς, προτείνεται μεικτή χρήση της οδού με τοποθέτηση συμβόλων ποδηλάτου και ταχύτητα στα 30 ΧΑΩ όπως προβλέπεται και από το Εθνικό σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια.
- Σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων στα εξής σημεία
 - ο Κεντρική πλατεία Φαρσάλων
 - ο Πλατεία Απιδανού
 - ο Περιοχή Πολιτιστικού Κέντρου



Ποδηλατική υποδομή στην πόλη των Φαρσάλων

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<p style="text-align: center;">Οδός Αθηνών</p>		
	<p style="text-align: center;">Οδός Αθηνών</p>		
	<p><i>Ενδεικτική αναδιαμόρφωση της Αθηνών (υφιστάμενη πάνω, αναδιαμόρφωση κάτω)</i></p>		
	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:		
Βήματα Υλοποίησης		Εκτιμώμενη Διάρκεια	
Διαμόρφωση ποδηλατικής υποδομής Μελέτη εφαρμογής Υλοποίηση		6 έως 9 μήνες Σταδιακή υλοποίηση	
Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων Μελέτη εγκατάστασης και διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου σημείου στάθμευσης (Συνήθως ενσωματώνεται σε ευρύτερη μελέτη διαμόρφωσης του αστικού χώρου στην περιοχή) Εγκατάσταση θέσεων		1 έως 3 μήνες Σταδιακή υλοποίηση	
Εμπλεκόμενοι φορείς			
Σχεδιασμού:	Δήμος Φαρσάλων Περιφέρεια Θεσσαλίας		
Υλοποίησης:	Δήμος Φαρσάλων		

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

	Περιφέρεια Θεσσαλίας
Εποπτείας:	Δήμος Φαρσάλων Περιφέρεια Θεσσαλίας Αποκεντρωμένη Διοίκηση Ιδιωτικοί φορείς
Πιθανά Αποτελέσματα	
<ul style="list-style-type: none"> + Ανάδειξη του ποδηλάτου ως ασφαλές μέσα μετακίνησης + Ενίσχυση προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων + Περιορισμός των οχημάτων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας + Βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών λόγω άθλησης και αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος + Μείωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος - Πιθανή μείωση στάθμης εξυπηρέτησης Ι.Χ. οχημάτων στις οδούς με ποδηλατοδρόμους - Πιθανή μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό 	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> • Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ποδήλατα • Ατυχήματα πεζών & ποδηλάτων / έτος • Μήκος ποδηλατοδρόμου / 1000 κατοίκους • Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> • Θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων (κοινόχρηστο σύστημα): 1000 - 1500 € / Θέση • Κατασκευή νέου ποδηλατοδρόμου: 50.000 – 1.500.000 / km
Χρηματοδότηση	<ul style="list-style-type: none"> - Ίδιοι Πόροι - ΠΠΑ Θεσσαλίας - Εθνικοί πόροι (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή ειδικοί πόροι) - Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (ΠΔΓ & NextGenerationEU)

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	
Τίτλος	B3: Σχολικοί δακτύλιοι
Κατηγοριοποίηση	β) προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης γ) εξασφάλιση της προσβασιμότητας δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας ε) μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Φαρσάλων 2015-2019 1.1.5 Ανάπλαση του αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος - Αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων 1.2.2 Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικού σχεδιασμού 1.2.3 Ολοκληρωμένες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με στόχο την αναβάθμιση των μετακινήσεων στο κέντρο της πόλης του δήμου 1.5.6 Αναβάθμιση των υφιστάμενων πεζοδρομίων και δημιουργία ολοκληρωμένης διαδρομής εντός της πόλης
Σύνδεση με προτεραιότητες	1. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης 5. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	<u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων</u> Άξονας στρατηγικής Α: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης Α.1) Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου Α.2) Βελτίωση της προσβασιμότητας – εξασφάλιση ελκυστικών διαδρομών πεζών Α.3) Προσαρμογή της υποδομής για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ομάδων μετακινούμενων Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία:
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	
<p>• Παρεμβάσεις περιμετρικά των σχολικών μονάδων</p> <p>Οι μετακινήσεις των μαθητών αποτελούν μια σημαντική πρόκληση για κάθε Δήμο, καθώς επηρεάζουν δυναμικά την λειτουργία του οδικού δικτύου. Τα σχολεία αποτελούν τόπους συνάντησης παιδιών από διαφορετικές γειτονιές της πόλης. Ωστόσο, η υφιστάμενη κατάσταση που δίνει προτεραιότητα στην κίνηση του αυτοκινήτου, αποθαρρύνει τους μαθητές και τις μαθήτριες να προσεγγίζουν το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο.</p> <p>Η διαμόρφωση σχολικών δακτυλίων είναι ένα μέτρο που μπορεί να σχηματίσει ευνοϊκές για τα παιδιά κυκλοφοριακές και πολεοδομικές συνθήκες ασφαλούς και άνετης μετακίνησης από και προς τα σχολικά συγκροτήματα.</p> <p>Η σημαντικότερη παράμετρος για την αλλαγή του τρόπου μετακίνησης των μαθητών είναι το επίπεδο ασφάλειας στις οδούς περιμετρικά του σχολικού συγκροτήματος. Οι εν λόγω οδοί θα πρέπει να διαθέτουν ένα σύνολο χαρακτηριστικών προκειμένου σε μαθητές και γονείς το αίσθημα της ασφαλούς μετακίνησης. Τα εν λόγω χαρακτηριστικά είναι:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Χαμηλές (έως μηδενικές) ταχύτητες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Το Σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια προβλέπει όριο ταχυτήτων 20 χωμ έξω από όλα σχολεία. 2. Πεζοδρόμια / Πεζόδρομοι που επιτρέπουν την άνετη κίνηση των μαθητών (πλάτος, επιφάνειας κίνησης, φωτισμός, φυτεύσεις κ.ά.) 3. Ασφαλείς διατάξεις διάσχισης της οδού προς το σχολείο 4. Επαρκής ορατότητα πεζού 5. Κατάλληλη υποδομή διάβασης 6. Προτεραιότητα στην κίνηση του πεζού <p>Τα παραπάνω χαρακτηριστικά μπορούν να επιτευχθούν με μια σειρά ενεργητικών (ρυθμιστική σήμανση, ενημέρωση, σχολικός τροχονόμος κ.ά.) και παθητικών (αλλαγή επιφάνειας οδοστρώματος, πεζοδρόμηση, αύξηση πλάτους πεζοδρομίων κ.ά.) μορφών παρέμβασης στις οδούς περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων.</p>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

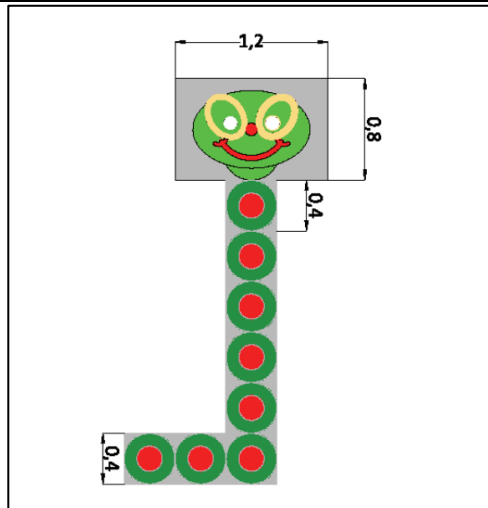
Οι συνηθέστερες παρεμβάσεις που πραγματοποιούνται σε οδούς περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων προκειμένου να βελτιώσουν την ασφάλεια στην μετακίνηση των μαθητών μπορούν να είναι (Υ.ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ., Τεχνικές οδηγίες κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών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

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



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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ



Οδηγός κίνησης παιδιών (ΦΕΚ Β 2302/16.9.2013)



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

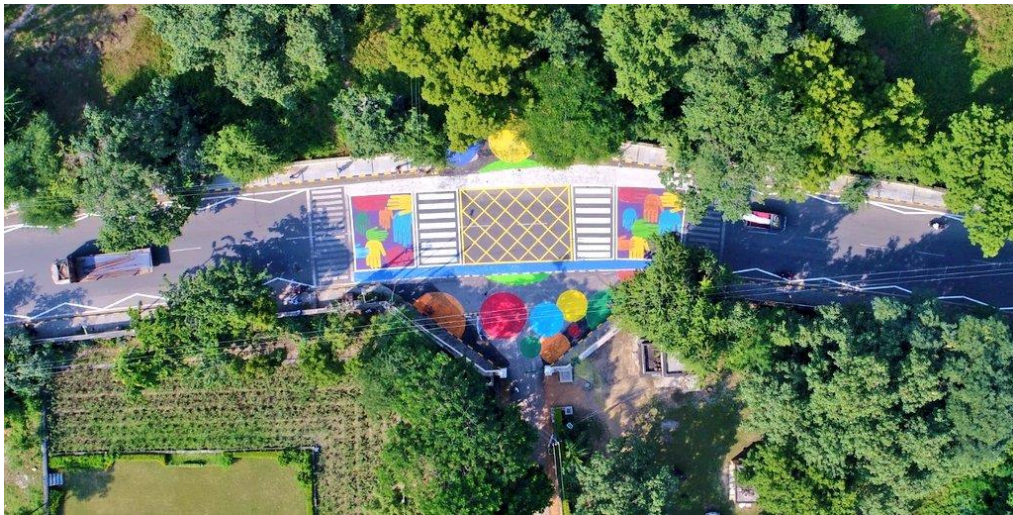


Κούκλες παιδιών έξω από σχολείο ώστε οι οδηγοί να είναι σε εγρήγορση

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

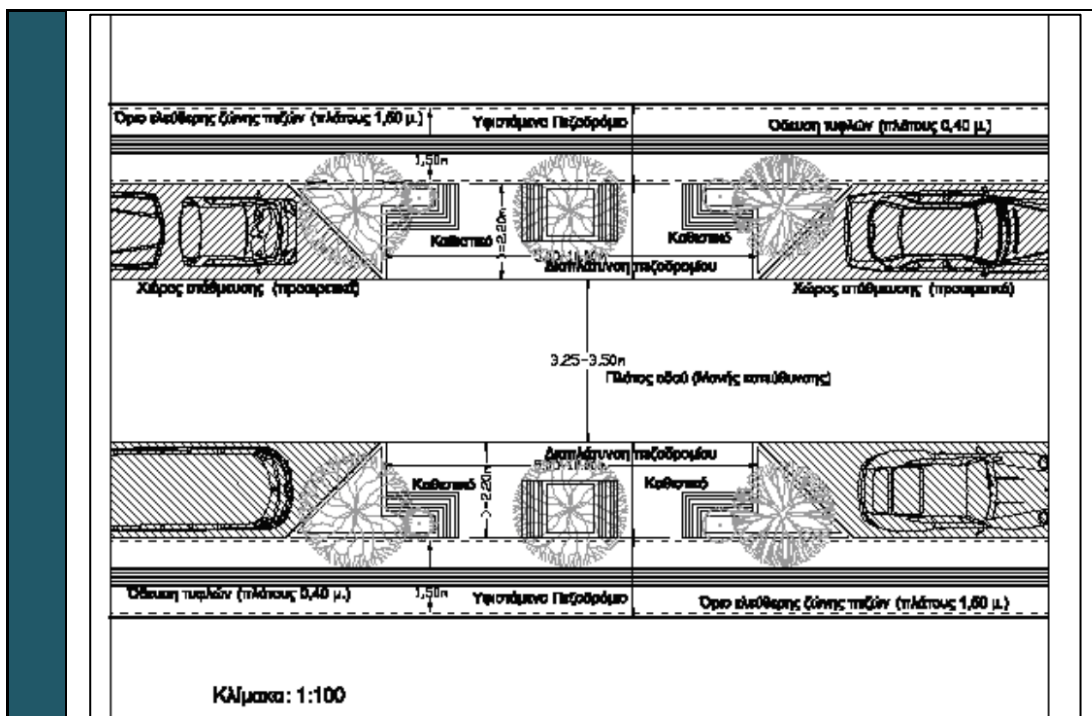


Παροδική απαγόρευση της κυκλοφορίας μπροστά από σχολείο σε ώρα προσέλευσης μαθητών



Διαμόρφωση έξω από σχολείο

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ



Στένωση οδού μπροστά από είσοδο σχολείου

Ζήτημα που εξυπηρετούνται

Στο πλαίσιο του συμμετοχικού σχεδιασμού αναδείχθηκε το πρόβλημα συμφόρησης περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων κατά τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών. Επίσης η επιτόπια έρευνα εντόπισε υποδομές πέριξ των σχολείων που αποκλίνουν από τις προδιαγραφές. Οι θέσεις κάποιων σχολείων βρίσκονται συχνά στα άκρα της πόλης με αποτέλεσμα οι γονείς να επιλέγουν τη χρήση του Ι.Χ. για την μεταφορά των μαθητών λόγω των ελλείψεων σε ασφαλείς υποδομές. Η διαμόρφωση σχολικών δακτυλίων μπορεί να ενθαρρύνει τις μετακινήσεις των μαθητών με βιώσιμες μορφές μετακίνησης, ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες μετακίνησης στο οδικό δίκτυο και το επίπεδο οδικής ασφάλειας συνολικά.

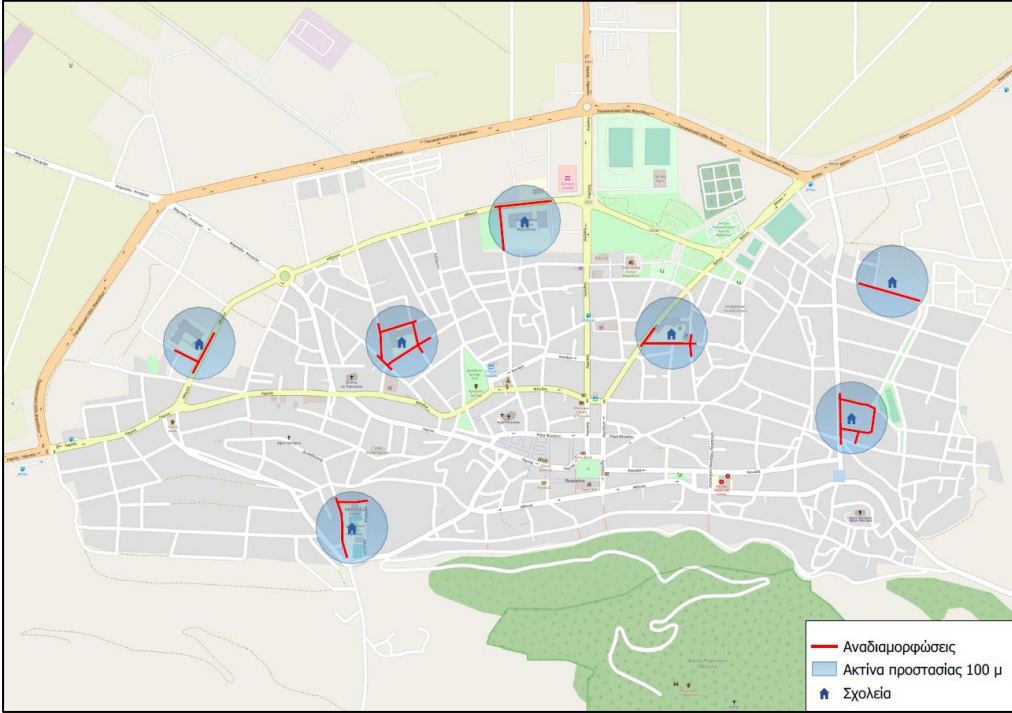
Πεδίο εφαρμογής

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

Οι ελάχιστες προδιαγραφές που πρέπει να ισχύουν είναι οι εξής:

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

		<ul style="list-style-type: none">• Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα περίξ σχολικών συγκροτημάτων ανά 1.000 κατοίκους
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none">• Παρεμβάσεις σχολικού δακτυλίου (ήπια κυκλοφορία & προσβασιμότητα – Μέτρα Α2,Β1)• Διαμορφώσεις: 200.000 € /km
	Χρηματοδότηση	<ul style="list-style-type: none">- Ίδιοι Πόροι- ΠΠΑ Θεσσαλίας- Εθνικοί πόροι (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή ειδικοί πόροι)

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	Γ1: Δημοτική συγκοινωνία
Κατηγοριοποίηση	α) ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς γ) εξασφάλιση της προσβασιμότητας ε) μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στ) προώθηση της ηλεκτροκίνησης θ) αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Φαρσάλων 2015-2019 1.2.3 Ολοκληρωμένες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με στόχο την αναβάθμιση των μετακινήσεων στο κέντρο της πόλης του δήμου
Σύνδεση με προτεραιότητες	6. Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων: Άξονας στρατηγικής Α: Αναβάθμιση των Δημόσιων Συγκοινωνιών στο σύνολο του Δήμου - Α.3) Προσαρμογή της υποδομής για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ομάδων μετακινούμενων Άξονας στρατηγικής Β: Αναβάθμιση των Δημόσιων Συγκοινωνιών στο σύνολο του Δήμου - Β.1) Αύξηση του μεριδίου χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς στον Δήμο Φαρσάλων - Β.2) Αναβάθμιση των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία: X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	
<p>Η αναβάθμιση των δημοσίων συγκοινωνιών είναι ένα από τα μέτρα ενός ΣΒΑΚ που μπορεί να μεταβάλει τις συνθήκες του δικτύου. Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι το μέσο που μπορεί να αντικαταστήσει την χρήση των αυτοκινήτων Ι.Χ., χωρίς να επηρεάζεται από τις καιρικές συνθήκες (όπως άλλες μορφές βιώσιμης κινητικότητας), ενώ αποτελεί την κυριότερη λύση μετακίνησης για συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες (π.χ. ηλικιωμένους, άτομα με δυσκολίες μετακίνησης, «αιχμάλωτους χρήστες» - άτομα χωρίς πρόσβαση σε Ι.Χ. αυτοκίνητο, κ.ά.) και κυρίως για περιοχές με έντονο ανάγλυφο όταν δεν υπάρχει εναλλακτικό μέσο μετακίνησης.</p> <p>Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να αυξήσει το ποσοστό μετακινήσεων με δημόσιες συγκοινωνίες και να αναβαθμίσει σημαντικά την προσφερόμενη εξυπηρέτηση μέσω:</p> <p>(α) της αναβάθμισης της ποιότητας των στάσεων (β) της βελτίωσης της εξυπηρέτησης και πληροφόρησης (γ) του εκσυγχρονισμού του στόλου</p> <p>Τα προτεινόμενα μέτρα για την αστική συγκοινωνία στο ΣΒΑΚ του Δήμου Φαρσάλων συνοψίζονται ως εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Μελέτη δημοτικής συγκοινωνίας για τον Δήμο Φαρσάλων <p>Αντικείμενο της παρέμβασης είναι να δημιουργηθούν οι κατάλληλες γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας που θα εξυπηρετούν τους πολίτες των οικισμών του Δήμου. Η μεγαλύτερη πόλη του Δήμου είναι τα Φάρσαλα, όπου υπάρχουν υπηρεσίες που λειτουργούν ως πόλοι έλξης πολιτών από διάφορα μέρη του Δήμου. Η γραμμή θα συνδέει διάφορους οικισμούς με την πόλη των Φαρσάλων αλλά και μεταξύ τους. Η γραμμή δημοτικής συγκοινωνίας θα βοηθήσει όσους πολίτες δεν έχουν ιδιωτικό αυτοκίνητο αλλά και όσους δεν θέλουν να το χρησιμοποιήσουν ώστε να μπορούν να έχουν πρόσβαση σε διάφορα σημεία του Δήμου. Οι ομάδες που θα ωφεληθούν ιδιαίτερα από ένα τέτοιο μέτρο είναι οι ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες, που περιλαμβάνουν παιδιά (τα οποία μετακινούνται προς σχολεία) αλλά και ηλικιωμένους.</p> <p>Σκοπός της παρέμβασης είναι να αντικατασταθεί η χρήση Ι.Χ. στις μετακινήσεις εντός του Δήμου. Τα δρομολόγια θα συνδέουν τους κυριότερους οικισμούς των Φαρσάλων με την πόλη. Η μελέτη θα υπολογίσει την διαδρομή της γραμμής / γραμμών, το χρονοδιάγραμμα των δρομολογίων, τα σημεία των στάσεων στους οικισμούς καθώς και το κόστος της συνολικής παρέμβασης</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οργάνωση πληροφόρησης <p>Η διαδικτυακή πληροφόρηση αποτελεί κρίσιμο χαρακτηριστικό για την προώθηση ενός συστήματος αστικής συγκοινωνίας. Η δημιουργία ιστοσελίδας με όλα τα δρομολόγια και τη συχνότητά τους σε επίπεδο πόλης είναι απαραίτητο βήμα για την εξυπηρέτηση των πολιτών. Επιπλέον χρειάζεται να υπάρχουν</p>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

πληροφορίες σχετικά με τις ώρες διέλευσης του δρομολογίου από κάθε στάση – οικισμό σε επίπεδο Δήμου.

• Στόλος με ηλεκτροκίνητα οχήματα

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

- Καθορισμός του πλήθους και των χαρακτηριστικών – προδιαγραφών των οχημάτων που θα αποκτηθούν
- Έρευνα αγοράς και προμήθειας των οχημάτων και του σχετικού εξοπλισμού φόρτισης ή εφοδιασμού του καυσίμου που θα επιλεγεί
- Χωροθέτηση και διαμόρφωση των θέσεων φόρτισης ή εφοδιασμού
- Συντήρηση των οχημάτων και του εξοπλισμού



Χαμηλοδάπεδα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία με πρόσβαση για ΑμεΑ

• Συντήρηση / Ανανέωση / Εγκατάσταση πινακίδων πληροφόρησης

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

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

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

Οι διατάξεις πληροφόρησης θα πρέπει να έχουν τα εξής χαρακτηριστικά:

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

• Αναβάθμιση του εξοπλισμού των στάσεων

Το μέτρο περιλαμβάνει τα εξής βήματα

1. Αξιολόγηση των θέσεων των υφιστάμενων στάσεων, καθώς και όσων νέων στάσεων προκύψουν μετά από πιθανή αναδιάρθρωση της δημόσιας συγκοινωνίας, ως προς την ασφάλεια και την χρηστικότητα τους. Η νέα χωροθέτηση των στάσεων (εάν χρειαστεί) θα γίνει με κύρια κριτήρια την ασφάλεια των μετακινουμένων και την καλύτερη κάλυψη, προσπελασιμότητα και εξυπηρέτηση του πληθυσμού.
2. Εκπόνηση των τεχνικών προδιαγραφών των στάσεων. Οι στάσεις αποτελούν στοιχεία αστικού εξοπλισμού που προβάλλονται έντονα. Συνεπώς, η κατάλληλη διαμόρφωση και αρχιτεκτονική τους μπορεί να δώσει νέο χαρακτήρα σε μια πόλη. Τα χαρακτηριστικά που θεωρούνται απαραίτητα σε μια στάση δημόσιας συγκοινωνίας είναι:
 - Η σήμανση της θέσης της στάσης με παρουσία πινακίδας.
 - Η αναγραφή του ονόματος (και του κωδικού) της στάσης.
 - Η εξασφάλιση της ανεμπόδιστης επιβίβασης/αποβίβασης των μετακινουμένων (απαγόρευση στάθμευσης κοντά στη στάση, διαμόρφωση εσοχής πεζοδρομίου, κ.ά.)

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

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



Κλασική διαμόρφωση στάσης (αριστερά), Στάση με φυτά στην οροφή (δεξιά)

Ζήτημα που εξυπηρετούνται

Η βελτίωση του επιπέδου των Δημόσιων Συγκοινωνιών θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του ποσοστού χρήσης ΜΜΜ από πολίτες. Άτομα από οικισμούς μπορούν να έχουν πρόσβαση στην πόλη γρήγορα και με ασφάλεια. Έτσι βελτιώνεται η προσπελασιμότητα. Άτομα μεγαλύτερης ηλικίας με πιθανά προβλήματα επιβίβασης / αποβίβασης, τώρα εξυπηρετούνται μέσω πλήρους χαμηλοδάπεδου στόλου και δεν χρειάζεται να χρησιμοποιήσουν ΙΧ. Η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση περιορίζεται. Η πληροφόρηση είναι συνεχής για διάφορες ομάδες χρηστών λεωφορείων. Η βιώσιμη κινητικότητα αναδεικνύεται.

Πεδίο εφαρμογής

Το σύνολο του Δήμου Φαρσάλων


Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
Άλλη δράση Ωριμότητας:		
Βήματα Υλοποίησης		Εκτιμώμενη Διάρκεια
Μελέτη δημοτικής συγκοινωνίας		6 μήνες
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Σχεδιασμού:	Δήμος Φαρσάλων Πάροχος αστικών συγκοινωνιών	
Υλοποίησης:	Δήμος Φαρσάλων Πάροχος αστικών συγκοινωνιών	
Εποπτείας:	Δήμος Φαρσάλων Πάροχος αστικών συγκοινωνιών	
Πιθανά Αποτελέσματα		
+ Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης + Βελτίωση της λειτουργίας της αστικής συγκοινωνίας + Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινουμένων + Ανάδειξη δημόσιας συγκοινωνίας ως μέσο ανταγωνιστικό προς το Ι.Χ. + Βελτίωση εξυπηρέτησης για μετακινούμενους χωρίς αυτοκίνητο ή/και με χαμηλό εισόδημα + Μείωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος		

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none">• Ποσοστό μετακινήσεων με αστικές συγκοινωνίες στην κατανομή κατά μέσο
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none">• Προμήθεια οχημάτων / εγκαταστάσεων:<ul style="list-style-type: none">ο 250.000-300.000 € Ηλεκτρικό λεωφορείο (22 θέσεων)
Χρηματοδότηση	<ul style="list-style-type: none">- Ίδιοι Πόροι- ΠΠΑ Θεσσαλίας- Εθνικοί πόροι (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή ειδικοί πόροι)- Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (ΠΔΠ & NextGenerationEU)

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	Δ1: Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού
Κατηγοριοποίηση	γ) εξασφάλιση της προσβασιμότητας δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας η) οργάνωση της στάθμευσης
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Φαρσάλων 2015-2019 1.2.2 Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικού σχεδιασμού 1.2.3 Ολοκληρωμένες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με στόχο την αναβάθμιση των μετακινήσεων στο κέντρο της πόλης του δήμου
Σύνδεση με προτεραιότητες	4. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης 5. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων Άξονας στρατηγικής Γ: Οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης - Γ.2) Ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης στάθμευσης - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: Υπηρεσία / Διαδικασία:
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	
<p>Η δημιουργία και οργάνωση χώρων στάθμευσης αναμένεται να μειώσει τις περιπορείες των μετακινούμενων με μηχανοκίνητα μέσα στο εσωτερικό της πόλης, ωστόσο ταυτόχρονα συμβάλει και στην προώθηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Αυτό που προσφέρουν οι χώροι στάθμευσης εκτός από τις θέσεις είναι, σε περίπτωση που υπάρχει επιτήρηση, η προστασία από βανδαλισμούς, κλοπές ή δύσκολες κλιματικές συνθήκες (περίπτωση υπογείου ή συστεγασμένου πάρκινγκ). Την ίδια στιγμή, μπορεί να χρησιμοποιηθεί χαμηλό κόμιστρο (σε σύγκριση με τους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης) για την παραμονή στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης με σκοπό την αύξηση των εσόδων του Δήμου. Εδώ αναφέρεται ότι σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης, από 11 μέχρι 100 θέσεις, ποσοστό 5% (ένας χώρος ΑμεΑ ανά 20 θέσεις) προορίζονται για οχήματα ΑμεΑ.</p>	
	
<p><i>Στεγασμένο πάρκινγκ στα Ιωάννινα</i></p>	
Ζήτημα που εξυπηρετούνται	
<p>Με την δημιουργία υποδομών στάθμευσης εκτός οδού οργανώνεται η στάθμευση και δίδεται η δυνατότητα για παρεμβάσεις υπέρ των βιώσιμων μορφών μετακίνησης σε μεταγενέστερο στάδιο. Τα χρήματα που μπορούν να συγκεντρωθούν από μια δίκαιη και ορθή τιμολόγηση των χώρων στάθμευσης, μπορούν μετέπειτα να χρησιμοποιηθούν για προωθητικές δράσεις της βιώσιμης κινητικότητας.</p>	
Πεδίο εφαρμογής	
<p>Στα πλαίσια του ΣΒΑΚ έχουν εξεταστεί πέντε διαφορετικές θέσεις οικοπέδων για την διαμόρφωση ενός οργανωμένου χώρου στάθμευσης. Ο Δήμος ανάλογα με το καθεστώς που επικρατεί σε κάθε οικόπεδο, καλείται να διερευνήσει αν μία εκ των θέσεων μπορεί να διατεθεί για κατασκευή του οργανωμένου χώρου στάθμευσης. Η διαδικασία, σε περίπτωση που είναι εφικτή, περιλαμβάνει απαλλοτρίωση και χρηματική αποζημίωση. Στο χάρτη φαίνονται οι πέντε προτεινόμενες θέσεις:</p>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ



Μετατροπή ενός εκ των οικοπέδων σε οργανωμένο χώρο στάθμευσης

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	Δ2: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
Κατηγοριοποίηση	η) οργάνωση της στάθμευσης θ) αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Φαρσάλων 2015-2019 1.2.3 Ολοκληρωμένες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με στόχο την αναβάθμιση των μετακινήσεων στο κέντρο της πόλης του δήμου
Σύνδεση με προτεραιότητες	3. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας 4. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης 5. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	<u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων</u> Στρατηγικός Στόχος Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης - Γ1) Βελτίωση οδικών υποδομών – οδικής ασφάλειας - Γ2) Διαχείρισης της στάθμευσης - Γ4) Μέτρα περιορισμού χρήσης του Ι.Χ.
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία:
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	
<p>Η στάθμευση αποτελεί μια από τις σημαντικότερες παραμέτρους που επηρεάζουν την κινητικότητα των κατοίκων και επισκεπτών μιας αστικής περιοχής και φυσικά την καθημερινότητά τους. Η διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης Πολιτικής Στάθμευσης πρέπει να είναι συμβατή με την συνολική Πολιτική Αστικών Μεταφορών που επιδιώκεται μέσα από ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχή υλοποίηση του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων</p> <p>Προκειμένου να υπάρξει οργάνωση της στάθμευσης στην κεντρική περιοχή της πόλης των Φαρσάλων, προτείνονται οι εξής ρυθμίσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης <p>Η αποτελεσματική λειτουργία του συγκεκριμένου συστήματος αποτελεί τμήμα μιας ολοκληρωμένης πολιτικής στάθμευσης η οποία συμπεριλαμβάνει την δημιουργία των χώρων στάθμευσης εκτός οδού (μέτρο Δ1) και την δημιουργία ειδικών θέσεων στάθμευσης (μέτρο Δ3).</p> <p>Το ΣΒΑΚ προτείνει τις εξής παρεμβάσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Χωροθέτηση / οριοθέτηση των θέσεων του συστήματος παρά την οδό • Αλλαγή της εκ περιτροπής στάθμευσης σε στάθμευση μόνο στη μία πλευρά της οδού με σκοπό τη δημιουργία καθεστώτος οργανωμένης στάθμευσης • Συνεχής και συνεπής αστυνόμευση των παράνομων σταθμεύσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας και ορθής οργάνωσης της στάθμευσης. Υπενθυμίζεται πως κατά την περίοδο των μετρήσεων, καταγράφηκαν συνολικά 310 παράνομα σταθμευμένα οχήματα. • Εγκιβωτισμός στάθμευσης. Για να μπορεί το σύστημα στάθμευσης να λειτουργεί με την μέγιστη αποτελεσματικότητα, χρειάζεται οι θέσεις στάθμευσης να είναι οριοθετημένες σε κάθε οδό και επιπλέον χρειάζεται να υπάρχει κατάλληλη διαμόρφωση στις διασταυρώσεις που εμποδίζει τη στάθμευση και διευκολύνει την πεζή μετακίνηση (εγκιβωτισμός). Το μέτρο αυτό που αφορά τον εγκιβωτισμό στάθμευσης μπορεί να συνδεθεί με το μέτρο Β1 που αφορά την ενίσχυση των υποδομών μετακίνησης πεζή και τη διαπλάτυνση πεζοδρομίων, και ευνοεί σημαντικά την μετακίνηση πεζή των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων. Υπάρχει η δυνατότητα εγκιβωτισμού με φθηνότερα μέσα (κολωνάκια και βάψιμο της οδού, όπως φαίνεται στη φωτογραφία). • Προμήθεια και εγκατάσταση του κατάλληλου εξοπλισμού «έξυπνων εφαρμογών» – αισθητήρων στάθμευσης που θα αφορά επισκέπτες στην κεντρική περιοχή του Δήμου. Μέσα από την εγκατάσταση αισθητήρων στάθμευσης, καθώς και τη χρήση εφαρμογών για κινητό, ο οδηγός θα μπορεί να βρει ελεύθερες θέσεις στάθμευσης με εύκολο τρόπο. Ταυτόχρονα δύναται να κάνει χρήση των οδηγιών πλοήγησης μέχρι το συγκεκριμένο σημείο που υπάρχει ελεύθερη θέση. Οι θέσεις θα περιλαμβάνουν χρέωση και συγκεκριμένο χρονικό όριο στάθμευσης. Η παρέμβαση αυτή θα εξεταστεί μακροπρόθεσμα, εφόσον βρεθεί χρηματοδότηση και μετά από την απαραίτητη μελέτη στάθμευσης. 	

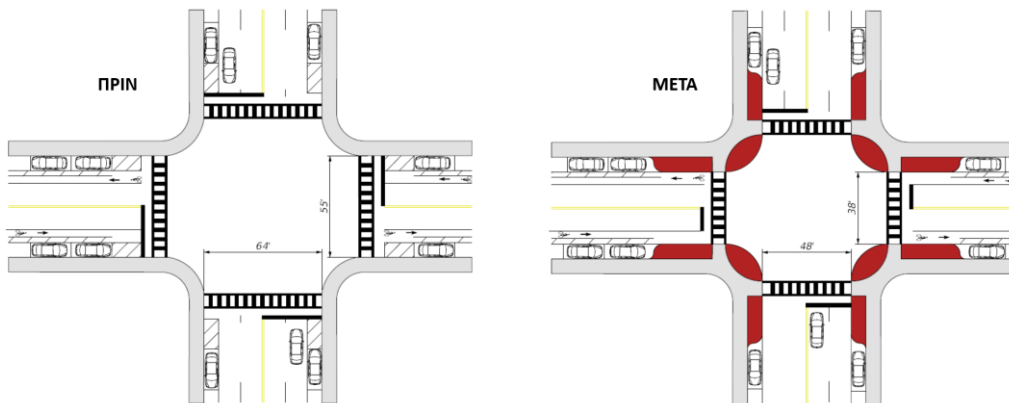
ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ



Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης με λευκή και γαλάζια διακεκομμένη γραμμή (αριστερά: Λονδίνο, δεξιά: Θεσσαλονίκη)



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



Εγκιβωτισμός στάθμευσης σε κόμβο (πριν και μετά)

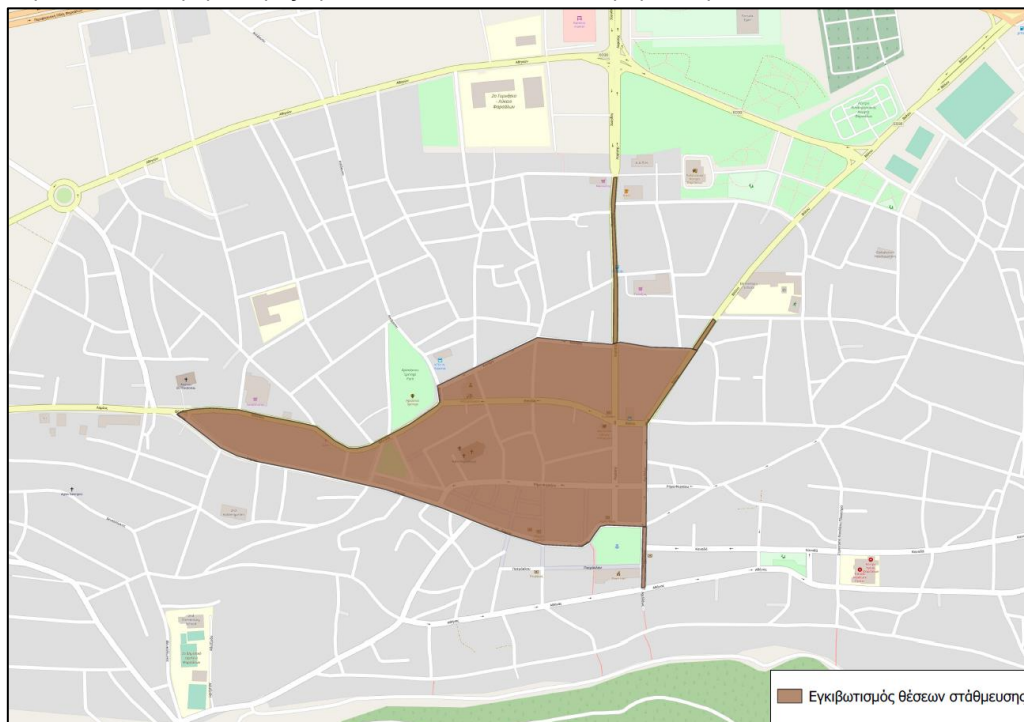
Ζήτημα που εξυπηρετούνται

Η παράνομη στάθμευση σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα στην πόλη των Φαρσάλων, είναι ένα φαινόμενο το οποίο έχει αναδειχθεί από τον υφιστάμενο σχεδιασμό και από τις αναλύσεις της υφιστάμενης κατάστασης. Η παράνομη στάθμευση σε διπλή σειρά και επί του πεζοδρομίου δημιουργεί τριβές-καθυστερήσεις στην ροή της κυκλοφορίας στα συγκεκριμένα τμήματα ενώ υποβαθμίζει την οδική ασφάλεια για μηχανοκίνητη κυκλοφορία και πεζούς – ποδηλάτες. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις σκοπεύουν στην μείωση των παθογενειών και στην οργάνωση ενός καλύτερου και ολοκληρωμένου καθεστώτος στάθμευσης.

Πεδίο εφαρμογής

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

Ο εγκιβωτισμός και η οριοθέτηση της στάθμευσης που προτείνεται για την πενταετία φαίνεται στο παρακάτω σχήμα και αφορά την κεντρική περιοχή και κάποιες κεντρικές αρτηρίες του οδικού δικτύου. Στην δεκαετία, ο εγκιβωτισμός προτείνεται να επεκταθεί σε όλη την πόλη.



Περιοχή εγκιβωτισμού στάθμευσης στην 5ετία


Η αλλαγή της εκ περιτροπής στάθμευσης σε στάθμευση στη μία πλευρά της οδού, αφορά όλη την πόλη των Φαρσάλων.

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα	Υψηλή		
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης		X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)		X
		E) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		X
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης		X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:		
	Βήματα Υλοποίησης		Εκτιμώμενη Διάρκεια	
	Εγκιβωτισμός στάθμευσης Χωροθέτηση στάθμευσης Αλλαγή εκ περιτροπής στάθμευσης σε στάθμευση στη μία πλευρά της οδού Μελέτη στάθμευσης Υλοποίηση Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης Διαδικασίες προμήθειας και εγκατάστασης έξυπνου συστήματος		Σταδιακή υλοποίηση Σταδιακή υλοποίηση 6 μήνες 3 έως 6 μήνες 1 έως 2 έτη	
Εμπλεκόμενοι φορείς				
Σχεδιασμού:	Δήμος Φαρσάλων Περιφέρεια Θεσσαλίας			
Υλοποίησης:	Δήμος Φαρσάλων Αποκεντρωμένη διοίκηση Σύμπραξη Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα			
Εποπτείας:	Δήμος Φαρσάλων Περιφέρεια Θεσσαλίας			
Πιθανά Αποτελέσματα				
+ Οργάνωση της στάθμευσης				

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

	<ul style="list-style-type: none"> + Μείωση της συμφόρησης + Βελτίωση αποδοτικότητας του συστήματος + Τιμολόγηση του εξωτερικού κόστους των Ι.Χ. οχημάτων + Ενθάρρυνση χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης - Ανάγκη αστυνόμευσης ή επιπλέον επενδύσεων για τον έλεγχο ορθής λειτουργίας των παρεμβάσεων
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> • Ισοζύγιο ζήτησης / προσφοράς • Καταγραφή παράνομων θέσεων στάθμευσης
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> • Εγκατάσταση υποδομής ελεγχόμενης στάθμευσης στην προτεινόμενη περιοχή (Αισθητήρες, σήμανση και λογισμικό): 1000 € / θέση • Μελέτη στάθμευσης: 15.000 €
Χρηματοδότηση	<ul style="list-style-type: none"> - Ίδιοι Πόροι, - ΠΠΑ Θεσσαλίας, - Σύμπραξη Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	Δ3: Οργάνωση ειδικών θέσεων στάθμευσης
Κατηγοριοποίηση	β) προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης γ) εξασφάλιση της προσβασιμότητας η) οργάνωση της στάθμευσης
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Φαρσάλων 2015-2019 1.2.2 Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικού σχεδιασμού 1.2.3 Ολοκληρωμένες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με στόχο την αναβάθμιση των μετακινήσεων στο κέντρο της πόλης του δήμου
Σύνδεση με προτεραιότητες	2. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων 4. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων Αξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης - Γ.2) Ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης στάθμευσης - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Χαρακτήρας	Έργο: X Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία: X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	
<p>Σημαντική παράμετρος για την κατάλληλη οργάνωση της στάθμευσης στην περιοχή ενός δήμου αποτελεί η διαχείριση των θέσεων στάθμευσης για ειδικές κατηγορίες οχημάτων. Η ύπαρξη ειδικών θέσεων διευκολύνει τις μετακινήσεις των σχετικών κατηγοριών μετακινουμένων διασφαλίζοντας έτσι την καλύτερη ροή της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο, την βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την οικονομία σε τοπικό επίπεδο. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ προτείνεται ο εμπλουτισμός των ειδικών θέσεων στάθμευσης ως εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ <p>Η προσβασιμότητα των ΑμεΑ αποτελεί μια πολύ σημαντική πρόκληση για ένα ΣΒΑΚ. Η βελτίωση της εξυπηρέτησης των ευάλωτων χρηστών της οδού αντιστοιχίζεται με την αρχή της βιώσιμης κινητικότητας για ίσες ευκαιρίες στην μετακίνηση και θα πρέπει να τίθεται σε υψηλή προτεραιότητα. Στην περίπτωση του Δήμου Φαρσάλων, προκειμένου να βελτιωθεί η προσβασιμότητα των ΑμεΑ στην περιοχή παρέμβασης, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ προτείνεται ποσοστό θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ 2% επί του συνόλου των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό.</p>	
	
<p>Θέση στάθμευσης ΑμεΑ στο Δήμο Αθηναίων (αριστερά). Έξυπνες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ στο δήμο Χανίων (δεξιά).</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Θέσεις στάθμευσης για μοτοσυκλέτες <p>Η δημιουργία θέσεων στάθμευσης για μοτοσυκλέτες συμβάλει στην καλύτερη οργάνωση του χώρου και την αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση του συγκεκριμένου μέσου μετακίνησης. Με την δημιουργία θέσεων για μοτοσυκλέτες επιδιώκεται ο περιορισμός της παράνομης στάθμευσης επί του πεζοδρομίου στις κεντρικές-εμπορικές οδούς της πόλης. Ως καλή πρακτική θα ήταν η αντικατάσταση μιας θέσης για Ι.Χ. με 4 (ή 5) θέσεις μοτοσυκλετών στο κέντρο της πόλης των Φαρσάλων.</p>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

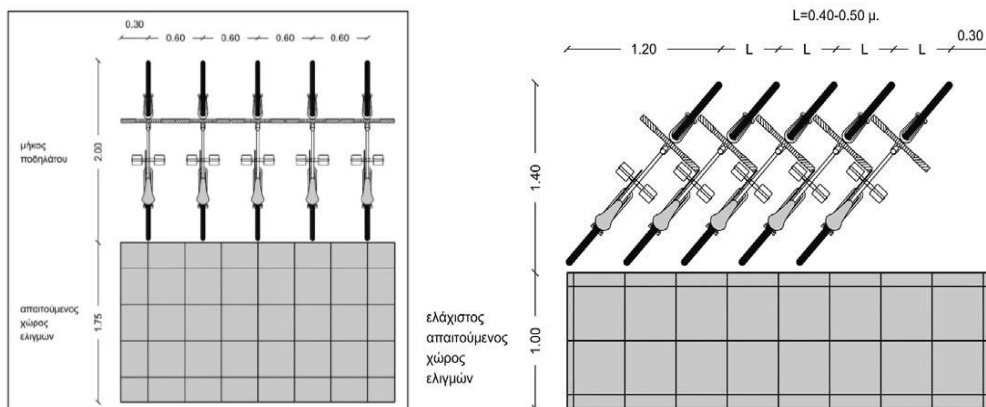


Θέσεις στάθμευσης δικύκλων στο Δήμο Θεσσαλονίκης (αριστερά). Θέσεις στάθμευσης δικύκλων στο Δήμο Αθηναίων (δεξιά)

• Θέσεις στάθμευσης για ποδήλατα

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

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



Βασικές διαστάσεις υποδομής στάθμευσης ποδηλάτων και απαιτούμενη επιφάνεια πρόσβασης

Ζήτημα που εξυπηρετούνται

Στο πλαίσιο της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης παρατηρήθηκε συχνά το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης ειδικών κατηγοριών οχημάτων, όπως και η χαμηλή προσφορά θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ αλλά και η έλλειψη υποδομών στάθμευσης για ποδήλατα.


Πεδίο εφαρμογής

Οι παρεμβάσεις που αφορούν θέσεις ΑμεΑ αφορούν το σύνολο της πόλης με έμφαση στην κεντρική περιοχή. Οι παρεμβάσεις που αφορούν μηχανοκίνητα δίκυκλα αφορούν κυρίως την περιοχή του κέντρου. Οι παρεμβάσεις που αφορούν ποδήλατα αφορούν σημαντικούς πόλους έλξης και γένεσης μετακινήσεων π.χ. σχολεία, χώροι αθλητισμού, κέντρο, πάρκα, δημαρχείο, χώροι πολιτισμού / πνευματικά κέντρα κ.α.



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα	Υψηλή		
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης		
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)		X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		X
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης		X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:		
	Βήματα Υλοποίησης			Εκτιμώμενη Διάρκεια
	<u>Διαμόρφωση ειδικών θέσεων ΑμεΑ</u> Υλοποίηση			1 έως 3 μήνες
	<u>Διαμόρφωση ειδικών θέσεων στάθμευσης δικύκλων</u> Υλοποίηση			1 έως 3 μήνες
	<u>Θέσεις στάθμευσης για ποδήλατα</u> Υλοποίηση			1 έως 3 μήνες
	Προμήθεια εξοπλισμού <i>*Η χωροθέτηση μπορεί να αποτελεί κομμάτι της μελέτης στάθμευσης</i>			3 έως 6 μήνες
	Εμπλεκόμενοι φορείς			
	Σχεδιασμού:	Δήμος Φαρσάλων Ομάδες ΑμεΑ Ομάδες αθλητών / ποδηλατιστών		
Υλοποίησης:	Δήμος Φαρσάλων			
Εποπτείας:	Δήμος Φαρσάλων			
Πιθανά Αποτελέσματα				
+ Οργάνωση της στάθμευσης + Ενθάρρυνση χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης + Συμπεριληπτικότητα - Ανάγκη αστυνόμευσης ή επιπλέον επενδύσεων για τον έλεγχο ορθής λειτουργίας των παρεμβάσεων - Μείωση θέσεων στάθμευσης ΙΧ				
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> • Πλήθος θέσεων ΑμεΑ • Πλήθος θέσεων στάθμευσης δικύκλων • Πλήθος θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων 			
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> • Κατασκευή ειδικής θέσης στάθμευσης (σήμανση, διαμορφώσεις, κ.ά.): 200 € / θέση • Ποδηλατοστάτης 5 θέσεων: 200-300€ 			
Χρηματοδότηση	- Ίδιοι Πόροι			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	Δ4: Οδική σήμανση
Κατηγοριοποίηση	δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας η) οργάνωση της στάθμευσης
Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Φαρσάλων 2015-2019 1.2.3 Ολοκληρωμένες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με στόχο την αναβάθμιση των μετακινήσεων στο κέντρο της πόλης του δήμου
Σύνδεση με προτεραιότητες	4. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης 5. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	<u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων</u> Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης <ul style="list-style-type: none"> - Γ.1) Μέτρα περιορισμού χρήσης ΙΧ - Γ.2) Ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης στάθμευσης - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας - Γ.4) Διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών
Χαρακτήρας	Έργο: Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X Υπηρεσία / Διαδικασία:
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	
<p>Τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρείται συνεχή αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στο οδικό δίκτυο καθώς ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ μεγαλώνει. Σε αυτό οφείλεται και η μέχρι τώρα παραδοσιακή προσέγγιση στον συγκοινωνιακό σχεδιασμό που ωφελούσε τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Άμεση ανάγκη για λόγους οδικής ασφάλειας και οργάνωσης της κυκλοφορίας που προκύπτει είναι η ορθή χρήση οδικής σήμανσης, κάθετης και οριζόντιας, δηλαδή πληροφοριακών πινακίδων (οριζόντια σήμανση) και διαγραμμίσεων (κάθετη σήμανση). Το σύστημα σήμανσης αποτελεί βασική πηγή πληροφοριών όλων των μετακινούμενων και χρηστών της οδού.</p> <p>Το συγκεκριμένο μέτρο εξετάζει πινακίδες ρύθμισης της κυκλοφορίας, και πιο συγκεκριμένα οδούς που επιτρέπεται και που απαγορεύεται η στάθμευση, καθώς και πληροφοριακές πινακίδες, που οδηγούν τον χρήστη της οδού σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης εκτός οδού, όπως και πινακίδες οργάνωσης της κυκλοφορίας.</p> <p>Η οδική σήμανση που αφορά διαβάσεις πεζών, ταχύτητα μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, προειδοποίηση κατευθύνσεων κ.α. αποτελούν κομμάτι και των προηγούμενων μέτρων που έχουν αναλυθεί.</p>	
	
<p><i>Παράδειγμα σήμανσης που αποπροσανατολίζει τους οδηγούς</i></p>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

	 	
	<p><i>Ρυθμιστική πινακίδα P 40 (αριστερά). Πληροφοριακή πινακίδα προς χώρους στάθμευσης (δεξιά)</i></p>	
Ζήτημα που εξυπηρετούνται		
<p>Οι παρεμβάσεις που θα γίνουν στην πόλη των Φαρσάλων επιβάλλουν την ορθή τοποθέτηση της σήμανσης η οποία θα ανταποκρίνεται στις πραγματικές συνθήκες. Επιπλέον, η μελέτη κυκλοφοριακής οργάνωσης θα προδιαγράψει σύστημα μονοδρομήσεων και ως εκ τούτου θα χρειαστεί αλλαγή στη σήμανση σε πολλά σημεία της πόλης. Τέλος, η μετατροπή της εκ περιτροπής στάθμευση σε στάθμευση στη μια πλευρά της οδού επιβάλλει αποξήλωση των πινακίδων P 41 και P 42, και αντικατάσταση με P 40.</p>		
Πεδίο εφαρμογής		
<p>Οι παρεμβάσεις αφορούν το σύνολο της πόλης των Φαρσάλων.</p>		
Προτεραιότητα		
Υψηλή		
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης		
		Εκτιμώμενη Διάρκεια
Αποξήλωση απαρχαιωμένων πινακίδων		3 μήνες
Προμήθεια και τοποθέτηση νέων πινακίδων		6 έως 9 μήνες
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Σχεδιασμού:	Δήμος Φαρσάλων	
Υλοποίησης:	Δήμος Φαρσάλων	
Εποπτείας:	Δήμος Φαρσάλων	
Πιθανά Αποτελέσματα		
<p>+ Οργάνωση της στάθμευσης + Οδική ασφάλεια - Ανάγκη αστυνόμευσης για τον έλεγχο ορθής λειτουργίας των παρεμβάσεων</p>		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> • Παράνομα οχήματα σε κεντρικές οδούς 	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> • Ρυθμιστικές πινακίδες: 80-100 € / πινακίδα και στύλο 	
Χρηματοδότηση	<ul style="list-style-type: none"> - Ίδιοι Πόροι 	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	
	Τίτλος	E1: Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης
	Κατηγοριοποίηση	α) ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς β) προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης γ) εξασφάλιση της προσβασιμότητας δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας ε) μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στ) προώθηση της ηλεκτροκίνησης
	Σύνδεση με άλλα στρατηγικά σχέδια	ΣΔΑΕΚ Δήμου Φαρσάλων Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση πολιτών και επαγγελματιών οδηγών
	Σύνδεση με προτεραιότητες	1. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης 2. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων 3. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας 4. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης 5. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας 6. Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
	Σύνδεση με στρατηγικούς στόχους ΣΒΑΚ	<u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων</u> Άξονας στρατηγικής Α: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης - Α.1) Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου Άξονας στρατηγικής Β: Αναβάθμιση των Δημόσιων Συγκοινωνιών στο σύνολο του Δήμου - Β.1) Αύξηση του μεριδίου χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς στον Δήμο Φαρσάλων Άξονας στρατηγικής Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης - Γ.1) Μέτρα περιορισμού χρήσης ΙΧ - Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας Άξονας στρατηγικής Δ: Προώθηση καινοτόμων πρακτικών και νέων τεχνολογιών - Δ.1) Προώθηση ηλεκτροκίνησης - Δ.2) Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών προς την βιώσιμη αστική κινητικότητα - Δ.3) Συστηματική και οργανωμένη ενσωμάτωση των μεθόδων συμμετοχικού σχεδιασμού στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων
	Χαρακτήρας	Έργο: Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: Υπηρεσία / Διαδικασία: X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Η ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών πρέπει να αφορά όλες τις κατηγορίες κινητικότητας με στόχο την ολοκληρωμένη προσέγγιση του ζητήματος. Οι σχετικές εκστρατείες και δράσεις δεν πρέπει να έχουν αποσπασματικό χαρακτήρα, αλλά να επαναλαμβάνονται σε τακτική βάση και να διατηρούν προοδευτικό χαρακτήρα στην ανάπτυξη δεξιοτήτων και συμπεριφορών κινητικότητας από τις νεότερες έως τις μεγαλύτερες ηλικίες.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Στρατηγική επικοινωνίας και ενημέρωσης πολιτών <p>Το πρώτο βήμα για την εξασφάλιση των παραπάνω, είναι η ανάπτυξη ενός πλάνου δράσεων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας στο Δήμο Φαρσάλων. Η εν λόγω στρατηγική ευαισθητοποίησης που θα αναπτυχθεί, θα μπορούσε να διακρίνει τους πολίτες σε τέσσερις (4) βασικές κατηγορίες:</p> <p>(α) Άτομα ηλικίας 8 έως 18 ετών: Αποτελούν νεαρά άτομα που βρίσκονται στο στάδιο εκπαίδευσης. (β) Άτομα ηλικίας 18 έως 25 ετών: Αποτελούν άτομα που βρίσκονται στο στάδιο ανώτερης & ανώτατης εκπαίδευσης με έντονη κοινωνική δραστηριότητα (γ) Άτομα ηλικίας 26 έως 50 ετών: Αποτελούν άτομα σε παραγωγική ηλικία.</p>		

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

(δ) Άτομα ηλικίας άνω των 50 ετών: Αποτελούν άτομα μεγαλύτερης ηλικίας.

Το πλάνο ευαισθητοποίησης των πολιτών, ενθαρρύνεται να περιλαμβάνει επιπλέον δράσεις/ εκδηλώσεις ενημέρωσης-πληροφόρησης- εκπαίδευσης, όπως σεμινάρια, ομιλίες, παρουσιάσεις κ.ά. καθώς και συμμετοχικές δράσεις και δράσεις προώθησης και προβολής, όπως ποδηλατοδρομίες, προώθηση πεζοπορίας κ.ά

Το συγκεκριμένο μέτρο συνδέεται με τα περισσότερα από τα υπόλοιπα μέτρα του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων. Η προώθηση των μέτρων είναι ζωτικής σημασίας για την αποδοχή τους από τους πολίτες και τη βιώσιμη λειτουργία τους. Συνεπώς δράσεις όπως: δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων, δίκτυα βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών & ΑμεΑ, ανάπτυξη σχολικών διαδρομών, διαχείριση της στάθμευσης, προώθηση οχημάτων ηλεκτροκίνησης, κ.ά. θα πρέπει να συνοδεύονται από αντίστοιχα μέτρα ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης.

Ενδεικτικές προωθητικές δραστηριότητες αλλαγής συμπεριφοράς μετακινουμένων που μπορούν να πραγματοποιηθούν είναι :

Ενημερωτικές ημερίδες σε συλλόγους και εκπαιδευτικές δομές για την Βιώσιμη Ανάπτυξη και Κινητικότητα

Στόχος αυτών των ημερίδων είναι η ενσωμάτωση της έννοιας της βιώσιμης κινητικότητας σε ομάδες πολιτών και σε μαθητές. Στην περίπτωση μαθητών, οι δράσεις θα πραγματοποιηθούν τόσο εντός όσο και εκτός σχολείου, προκειμένου να ενημερωθούν οι νέοι για τις δυνατότητες αλλαγής των κινητικών τους συνθηκών και για την απόκτηση δεξιοτήτων κινητικότητας. Μέσω τέτοιων δραστηριοτήτων μπορούν να παρέχονται στους μαθητές πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο πραγματοποίησης των καθημερινών τους μετακινήσεων (διαδρομή σπίτι – σχολείο), της οδικής ασφάλειας και των ήπιων μορφών μετακίνησης. Η πολιτική του Δήμου θα πρέπει να είναι όχι μόνο να βελτιώσει το επίπεδο γνώσεων σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα αλλά και να προωθήσει τις βιώσιμες κινητικές συνήθειες των νέων.

Οι διάφορες δραστηριότητες μπορούν να περιλαμβάνουν εργαστήρια κινητικότητας για παιδιά δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, εκπαίδευση παιδιών στο πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής, διαδραστική εκπαίδευση και παιχνίδια με παιδιά πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης.

Διοικήσεις σχολείων και πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, εκπαιδευτικοί, ειδικοί σε θέματα μεταφορών, ο Δήμος κ.α. θα πρέπει μέσω συναντήσεων να συμφωνήσουν για τις δραστηριότητες και τις δράσεις που θα πρέπει να πραγματοποιηθούν στο πλαίσιο των ενημερωτικών ημερίδων.

Τέτοιου είδους δραστηριότητες μπορούν να πραγματοποιούνται κατά τη σχολική χρονιά, σε εορταστικές περιόδους όπου οι μαθητές διαθέτουν ελεύθερο χρόνο, καθώς και κατά τη διάρκεια της «Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας».

Ενημερωτικές ημερίδες για τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης, της ποδηλασίας, των μορφών ήπιας κινητικότητας

Ο Δήμος πρέπει, μέσω ημερίδων, να ενημερώσει τους πολίτες σχετικά με τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης, της ποδηλασίας και άλλων μορφών ήπιας κινητικότητας. Τέτοιου είδους ημερίδες πρέπει να πραγματοποιηθούν σε σχολεία, σε φορείς, σε δημόσιες υπηρεσίες σε συνεργασία με τον Δήμο και συλλογιστές, τόσο κατά την διάρκεια της «Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας» όσο και σε άλλες χρονικές περιόδους του έτους.

Ενημερωτικές ημερίδες για το εξωτερικό κόστος των Ι.Χ και την περιβαλλοντική υποβάθμιση

Ένας τρόπος ανάπτυξης της συγκεκριμένης εκστρατείας που αφορά την οικολογική οδήγηση είναι η προώθηση μέσω εργαστηρίων, με στόχο την ευαισθητοποίηση των πολιτών, θέτοντας ότι είναι σημαντικό να υιοθετηθεί μία πιο οικολογική συμπεριφορά.

- Μέσω συγκεκριμένων εκστρατειών θα προσεγγιστούν απλοί πολίτες, αλλά και ειδικές κατηγορίες όπως υποψήφιοι σχολών οδήγησης και επαγγελματίες οδηγοί.
- Η συγκεκριμένη εκστρατεία μπορεί να πραγματοποιείται μία φορά τον χρόνο, κατά την εβδομάδα κινητικότητας.
- Η προώθηση αυτής θα πραγματοποιηθεί μέσω φυλλαδίων, αφισών σε διάφορα σημεία της πόλης, σελίδες σε κοινωνικά δίκτυα και μέσω δημιουργίας ιστοσελίδας
- Καθώς θα συμμετέχει σε αυτά τα εργαστήρια, οι συμμετέχοντες θα μάθουν το επίπεδο εκπομπών ρύπων που παράγουν, μέσω ερωτηματολογίου. Οι συμμετέχοντες επίσης θα μπορούν να αξιολογήσουν την οικολογική οδήγηση συμπεριφορά τους μέσω προσομοιωτή και να βαθμολογηθούν. Αυτές οι διαδικασίες θα συμβάλουν στην διάχυση του πληθυσμού μιας μεθόδου οδήγησης με πιο βιώσιμο τρόπο.

Εκτός των εργαστηρίων μπορούν να παρουσιαστούν και βίντεο ευαισθητοποίησης.

Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας μέσω αθλητισμού (αθλητική ποδηλασία, πεζοπορία, ορειβασία, κ.ά)

Μέσω τέτοιου είδους δραστηριοτήτων, ο Δήμος μπορεί να προωθήσει τη βιώσιμη κινητικότητα και την στροφή των πολιτών σε τρόπους μετακίνησης όπως η ποδηλασία και η πεζή μετακίνηση. Στόχο έχουν

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

<p>επίσης να ενημερώσουν τον κόσμο ότι με τέτοιους τρόπους μετακίνησης μπορούν να βελτιώσουν και την ποιότητα ζωής τους καθώς αποτελούν έναν τρόπο άθλησης.</p> <p><u>Προσωρινή (εποχιακή) πεζοδρόμηση κεντρικών εμπορικών οδών</u></p> <p>Ο Δήμος μπορεί να προχωρήσει σε προσωρινές πεζοδρομήσεις οδών κατά την διάρκεια της «Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας». Θα μπορούσε να προχωρήσει σε τέτοιου είδους ενέργειες και σε περιόδους εορτών ή κάποιες Κυριακές κατά την διάρκεια του έτους. Μέσω τέτοιων ενεργειών, θα παροτρύνει τους πολίτες να μετακινηθούν με ποδήλατο ή περπατώντας. Μέσω αυτών, ο Δήμος μπορεί επίσης να αναλύσει τις επιπτώσεις τέτοιων ενεργειών στην κυκλοφορία της πόλης, σε περίπτωση μόνιμων ενεργειών στο μέλλον.</p> <p><u>Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας - Ημέρα χωρίς αυτοκίνητο</u></p> <p>Η «Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας» η οποία έχει καθιερωθεί από το 2002 στην Ευρώπη προσπαθεί να προάγει βιώσιμα πρότυπα κινητικότητας αλλά και να διαμορφώσει το περιβαλλοντικό ήθος των πολιτών. Οι δράσεις υλοποιούνται το μήνα Σεπτέμβριο, με σκοπό την ενθάρρυνση και προώθηση βιώσιμων τρόπων μεταφοράς αλλά και την ευαισθητοποίηση των πολιτών στη χρήση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης στην πόλη τους. Η «Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας» δίνει έμφαση σε βιώσιμους τρόπους μετακίνησης όπως το ποδήλατο, η πεζή μετακίνηση τα μέσα μαζικής μεταφοράς και ο συνδυασμός αυτών στις μετακινήσεις.</p> <p>Πιθανές δράσεις της «Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας» μπορούν να είναι κάποιες από αυτές που έχουν αναφερθεί παραπάνω, όπως ποδηλατοδρομίες, αγώνες ατομικής χρονομέτρησης, ενημερώσεις πολιτών και εκπαιδευτικές δραστηριότητες παιδιών, πεζοδρομήσεις συγκεκριμένων οδών, μαραθώνιο, δωρεάν χρήση κοινόχρηστων ηλεκτρικών οχημάτων, ποδηλάτων ή μετακίνηση με μέσα μαζικής μεταφοράς.</p>																			
<p>Ζήτημα που εξυπηρετούνται</p> <p>Στις θεματικές διαβουλεύσεις του ΣΒΑΚ, καθώς και από τις απόψεις των πολιτών μέσω των ερωτηματολογίων, αναγνωρίστηκε ως σημαντική προτεραιότητα, η διαμόρφωση μια θετικής και υπεύθυνης στάσης των πολιτών προς την τήρηση των κανόνων μετακίνησης και την υποστήριξη των μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η καλλιέργεια μια ολοκληρωμένης συνείδησης αστικής κινητικότητας οδηγεί στην ευκολότερη αποδοχή των μέτρων από τους πολίτες, τη διατήρησή τους και τη διαρκή βελτίωση της ποιότητας ζωής και του αστικού περιβάλλοντος σε βάθος χρόνου. Ιδιαίτερη μέριμνα θα πρέπει να υπάρξει για τους μαθητές και την ευαισθητοποίησή τους σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας και σεβασμού του δημόσιου χώρου, οι οποίοι θα αποτελέσουν άλλωστε και τους πολίτες του μέλλοντος.</p>																			
<p>Πεδίο εφαρμογής</p> <p>Οι παρεμβάσεις που περιγράφονται αφορούν/επηρεάζουν το σύνολο του Δήμου Φαρσάλων.</p>																			
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 30%; background-color: #e0e0e0;">Προτεραιότητα</th> <th colspan="2" style="background-color: #e0e0e0;">Μέτρια</th> </tr> <tr> <td rowspan="7" style="background-color: #e0e0e0; vertical-align: middle; text-align: center; font-weight: bold;">Απαιτούμενη Ωριμότητα</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">Α) Μελέτη σκοπιμότητας</td> <td style="width: 5%;"></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Άλλη δράση Ωριμότητας:</td> <td></td> </tr> </table>	Προτεραιότητα	Μέτρια		Απαιτούμενη Ωριμότητα	Α) Μελέτη σκοπιμότητας		Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	Προτεραιότητα	Μέτρια																	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Α) Μελέτη σκοπιμότητας																	
		Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου																	
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης																	
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)																	
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων																	
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X																
		Άλλη δράση Ωριμότητας:																	
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 60%; background-color: #e0e0e0;">Βήματα Υλοποίησης</th> <th style="background-color: #e0e0e0;">Εκτιμώμενη Διάρκεια</th> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Ανάπτυξη Πλάνου δράσεων ευαισθητοποίησης σε ορίζοντα 10ετίας</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">6 έως 12 μήνες</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Οργάνωση δομής συμμετοχικών δράσεων</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">2 μήνες</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Προγραμματισμός και Υλοποίηση δράσεων</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">Κατανομή εντός του έτους / επανάληψη δράσεων</td> </tr> </table>	Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια	Ανάπτυξη Πλάνου δράσεων ευαισθητοποίησης σε ορίζοντα 10ετίας	6 έως 12 μήνες	Οργάνωση δομής συμμετοχικών δράσεων	2 μήνες	Προγραμματισμός και Υλοποίηση δράσεων	Κατανομή εντός του έτους / επανάληψη δράσεων										
Βήματα Υλοποίησης	Εκτιμώμενη Διάρκεια																		
Ανάπτυξη Πλάνου δράσεων ευαισθητοποίησης σε ορίζοντα 10ετίας	6 έως 12 μήνες																		
Οργάνωση δομής συμμετοχικών δράσεων	2 μήνες																		
Προγραμματισμός και Υλοποίηση δράσεων	Κατανομή εντός του έτους / επανάληψη δράσεων																		
<p>Εμπλεκόμενοι φορείς</p>																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; background-color: #e0e0e0;">Σχεδιασμού:</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">Δήμος Φαρσάλων Εκπαιδευτικές Δομές Κοινωνικές Ομάδες</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Υλοποίησης:</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">Δήμος Φαρσάλων Εκπαιδευτικές Δομές Κοινωνικές Ομάδες</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Εποπτείας:</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">Δήμος Φαρσάλων Εκπαιδευτικές Δομές Κοινωνικές Ομάδες</td> </tr> </table>	Σχεδιασμού:	Δήμος Φαρσάλων Εκπαιδευτικές Δομές Κοινωνικές Ομάδες	Υλοποίησης:	Δήμος Φαρσάλων Εκπαιδευτικές Δομές Κοινωνικές Ομάδες	Εποπτείας:	Δήμος Φαρσάλων Εκπαιδευτικές Δομές Κοινωνικές Ομάδες													
Σχεδιασμού:	Δήμος Φαρσάλων Εκπαιδευτικές Δομές Κοινωνικές Ομάδες																		
Υλοποίησης:	Δήμος Φαρσάλων Εκπαιδευτικές Δομές Κοινωνικές Ομάδες																		
Εποπτείας:	Δήμος Φαρσάλων Εκπαιδευτικές Δομές Κοινωνικές Ομάδες																		
<p>Πιθανά Αποτελέσματα</p>																			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

- + Ενημέρωση και πληροφόρηση των πολιτών για τη βιώσιμη κινητικότητα
- + Αλλαγή νοοτροπίας
- + Διαμόρφωση συνείδησης σε μετακινούμενους και σε παιδιά, νέους, εργαζόμενους κ.λπ.
- + Εξασφάλιση της κατανόησης, της αποδοχής και της διατήρησης των μέτρων του ΣΒΑΚ
- + Αύξηση του καταμερισμού στο μέσο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς (MMM, ποδήλατο, πεζοί)
- + Μείωση ατυχημάτων

2. Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ

2.1 Δείκτες παρακολούθησης

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

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

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

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

Στοιχεία Δείκτη παρακολούθησης				Εκτιμήσεις Μεγεθών (Α/Β)		
Όνομασία	Αντιστοίχιση με Μέτρα	Μέγεθος Α	Μέγεθος Β	Υφιστάμενο	5 έτη	10 έτη
1.Ποσοστό κόμβων με αναβαθμισμένα χαρακτηριστικά	A2	Πλήθος υλοποιημένων αναβαθμίσεων	Πλήθος δρομολογημένων αναβαθμίσεων	0	10	17
2.Πλήθος δημοτικών σταθμών φόρτισης Η/Ο / 1000 κατοίκους	A5	Αριθμός θέσεων επαναφόρτισης Η/Ο	Πληθυσμός του Δήμου	0	1	1
3.Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΙΧ	A1, A2, A3	Πλήθος μετακινήσεων με μηχανοκίνητα μέσα	Συνολικό πλήθος μετακινήσεων	66,5%	62%	58%
4.Ποσοστό υποδομών πεζών με ράμπες ΑμεΑ (κέντρο)	B1	Μήκος οδικών τμημάτων με προσβάσιμα πεζοδρόμια	Συνολικό μήκος προσβάσιμων πεζοδρομίων με βάση το ΣΒΑΚ	23%	60%	90%
5.Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται πεζή	A1, A2, A3, B1, B3, Δ2	Πλήθος μετακινήσεων πεζή	Συνολικό πλήθος μετακινήσεων	23,1%	27%	30%
6.Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων	B2	<i>(Η βιβλιογραφία προτείνει 1-2 ποδήλατα ανά 1000 άτομα)</i>		0	12	15
7.Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ποδήλατα	A2, B2	Πλήθος μετακινήσεων με ποδήλατο	Συνολικό πλήθος μετακινήσεων	1,6%	2%	3%
8. Ατυχήματα που πραγματοποιούνται περίξ σχολικών δακτυλίων	B3			-	0	0
9.Πλήθος ηλεκτροκίνητων λεωφορείων	Γ1	<i>(Δεν υπάρχει δημοτική συγκοινωνία ακόμα)</i>		-	100%	100%
10.Ποσοστό προσβάσιμων λεωφορείων για ΑμεΑ	Γ1	Πλήθος λεωφορείων προσβάσιμων για ΑμεΑ	Συνολικό πλήθος λεωφορείων	-	100%	100%
11.Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με μέσα μαζικής μεταφοράς	Γ1	Πλήθος μετακινήσεων με μέσα μαζικής μεταφοράς	Συνολικό πλήθος μετακινήσεων	2,7%	4%	6%
12.Πλήθος θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ	Δ1, Δ2, Δ3	Πλήθος θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ	Συνολικό πλήθος θέσεων στάθμευσης (προσφορά)	1	1% του συνόλου	2% του συνόλου
13.Αποτροπή παράνομης στάθμευσης	Δ1, Δ2, Δ3	Παράνομα σταθμευμένα οχήματα σε εκτεταμένη περιοχή	Συνολικό πλήθος σταθμευμένων οχημάτων	310 οχήματα	-50%	-75%
14. Σοβαρά ατυχήματα ανά 1000 κατοίκους εντός πόλης	A1, A2, A3, A4, B1, B2, B3	Μέσος όρος έτους		-	0.6	0
15.Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης ανά έτος	E1	Πλήθος δραστηριοτήτων ενημέρωσης & ευαισθητοποίησης / έτος		0	2	2

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

2.2 Οργάνωση διαδικασιών παρακολούθησης

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

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

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

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

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

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Φαρσάλων
---	----------------

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

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

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

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

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

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

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

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Φαρσάλων Πάροχος συγκοινωνιακού έργου
---	--

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

Όνομασία Δείκτη	12. Πλήθος θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ
Μονάδα μέτρησης	Απόλυτη τιμή – Καταμέτρηση
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	1) Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	Βήμα 1: Καταγραφή των νέων διαμορφωμένων θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ σε χαρτογραφικό υπόβαθρο GIS

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

	Βήμα 2: Αξιολόγηση δείκτη ως προς στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (GIS)
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Φαρσάλων

Ονομασία Δείκτη	13. Αποτροπή παράνομης στάθμευσης
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό μείωσης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Καταγραφή παράνομης στάθμευσης 2) Καταγραφή συνόλου σταθμευμένων οχημάτων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	1) Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης ΣΒΑΚ 2) Στοιχεία αρμόδιου τμήματος τροχαίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	Βήμα 1: Καταγραφή των παράνομων σταθμεύσεων Βήμα 2: Υπολογισμός δείκτη ανά 6μηνο Βήμα 3: Αξιολόγηση δείκτη ως προς στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Φαρσάλων (αρμόδιο τμήμα τροχαίας)

Ονομασία Δείκτη	14. Σοβαρά ατυχήματα ανα 1000 κατοίκους εντός πόλης
Μονάδα μέτρησης	Ανηγμένο μέγεθος
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Δεδομένα τροχαία συμβάντων ανά 5ετία 2) Σοβαρότητα ατυχημάτων 3) Τοποθεσίες τροχαίων συμβάντων 4) Είδος εμπλεκόμενων οχημάτων / πεζών
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	1) Δεδομένα από ΕΛΣΤΑΤ 2) Δεδομένα από αρμόδια Δ/νση Τροχαίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	Βήμα 1: Συγκέντρωση πρόσφατων δεδομένων Βήμα 2: Επικαιροποίηση βάσης δεδομένων του Δήμου Βήμα 3: Χαρτογράφηση θέσεων τροχαίων συμβάντων σε περιβάλλον GIS Βήμα 4: Υπολογισμός δείκτη Βήμα 5: Αξιολόγηση δείκτη ως προς στόχους ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (GIS), Στατιστικά πακέτα, όπως: SPSS (https://www.ibm.com/products/spss-statistics) ή Rstudio (https://www.rstudio.com). Διαχείριση – ανάλυση δεδομένων: MySQL (https://www.mysql.com), Python (https://www.python.org)
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Φαρσάλων

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

Όνομασία Δείκτη	15. Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης ανά έτος
Μονάδα μέτρησης	Απόλυτη τιμή – Καταμέτρηση
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος δράσεων ενημέρωσης & ευαισθητοποίησης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	1) Στρατηγική προώθηση βιώσιμης κινητικότητας
Βασικά βήματα υπολογισμού	Βήμα 1: Πλήθος δράσεων ανα έτος Βήμα 2: Αξιολόγηση δείκτη σε ορίζοντα 5 ετών & 10 ετών
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Φαρσάλων

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

3. Προϋπολογισμός - Χρονοδιάγραμμα ΣΒΑΚ

3.1 Χρονοδιάγραμμα ΣΒΑΚ

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

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

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

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

Πίνακας 1 Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα εργασιών ΣΒΑΚ

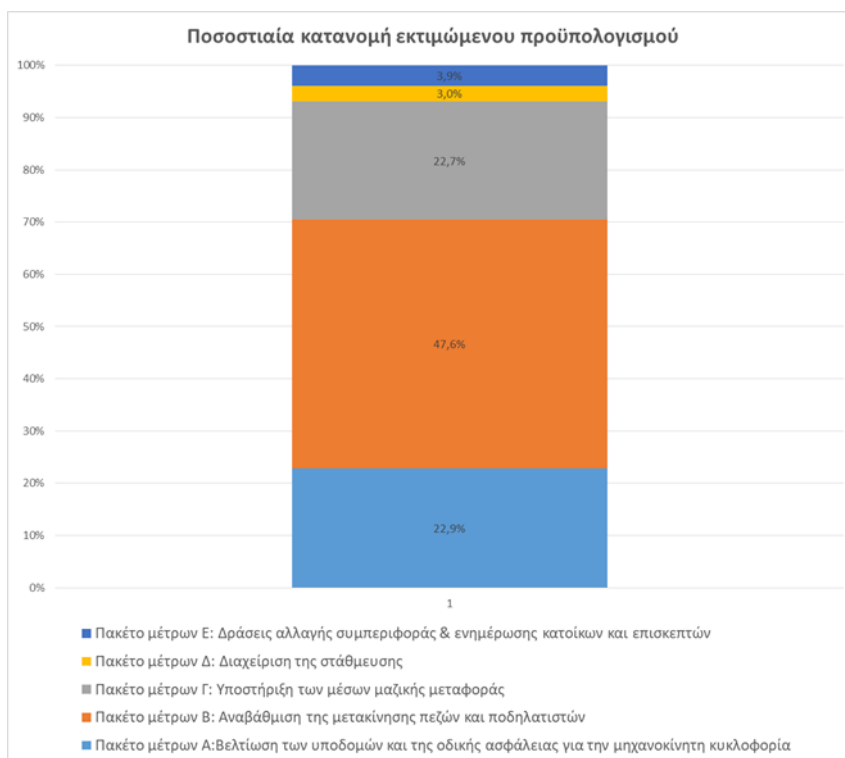
Μέτρα	Παρεμβάσεις	Ορίζοντας υλοποίησης			Απαιτούμενες ενέργειες
		0-2 έτη	5 έτη	10 έτη	
Πακέτο Μέτρων Α: Βελτίωση των υποδομών και της οδικής ασφάλειας για την μηχανοκίνητη κυκλοφορία					
Α1: Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων / οργάνωσης του οδικού δικτύου	Κυκλοφοριακή οργάνωση				Μελέτη
					Υλοποίηση
Α2: Αναβάθμιση κόμβων	Διαμορφώσεις				Μελέτες εφαρμογής
					Υλοποίηση
Α3: Διαμόρφωση οδών & περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Ήπια Κυκλοφορία				Μελέτες εφαρμογής
					Υλοποίηση
Α4: Οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών	Ρυθμιστικές πινακίδες				Κανονιστικές διατάξεις
Α5: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης	Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)				Μελέτη
	Εγκατάσταση υποδομών φόρτισης Η/Ο				Υλοποίηση
Πακέτο Μέτρων Β: Αναβάθμιση της μετακίνησης πεζών και ποδηλατιστών					
Β1: Υποδομές για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση πεζών	Διαπλάτυση πεζοδρομίων (ράμπες ΑμεΑ, οδηγοί τυφλών κ.α.)				Μελέτες εφαρμογής
					Υλοποίηση
Β2: Υποδομές για ποδήλατο	Δίκτυο ποδηλατοδρόμου				Μελέτη εφαρμογής
	Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων				Υλοποίηση
Β3: Σχολικοί δακτύλιοι	Προστασία εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων				Προμήθεια και εγκατάσταση ποδηλάτων και εξοπλισμού
					Ρυθμιστικές πινακίδες
					Μελέτη και υλοποίηση αναδιαμόρφωσης οδών
Πακέτο Μέτρων Γ: Υποστήριξη των μέσων μαζικής μεταφοράς					
Γ1: Υποστήριξη της δημόσιας συγκοινωνίας	Μελέτη δημοτικής συγκοινωνίας				Μελέτη
	Αγορά στόλου				Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού, διαμόρφωση σημείου στάσης
	Χωροθέτηση στάσεων				Μελέτη και υλοποίηση
Πακέτο Μέτρων Δ: Διαχείριση της στάθμευσης					
Δ1: Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού	Δημιουργία οργανωμένου δημοτικού χώρου στάθμευσης				Μελέτη εφαρμογής
					Μίσθωση / αγοραπωλησία και υλοποίηση
Δ2: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Μελέτη στάθμευσης				Μελέτη
					Υλοποίηση
	Εφαρμογή έξυπνων θέσεων				Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού (συνυπολογίζεται το λογισμικό)
	Θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ				Υλοποίηση

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

Δ3: Οργάνωση ειδικών θέσεων στάθμευσης	Θέσεις στάθμευσης για ποδήλατα				
	Θέσεις στάθμευσης για μοτοσυκλέτες				
	Θέσεις στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση				
Δ4: Οδική σήμανση	Ρυθμιστικές πινακίδες				Υλοποίηση
Πακέτο Μέτρων Ε: Δράσεις αλλαγής συμπεριφοράς & ενημέρωσης κατοίκων και επισκεπτών					
E1: Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας και δράσεις ευαισθητοποίησης	Ημερίδες / Εκστρατείες				Δαπάνες

3.2. Προϋπολογισμός ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων

Όπως έχει αναφερθεί, τα προτεινόμενα μέτρα ομαδοποιούνται σε συνολικά 5 πακέτα μέτρων, για τα οποία θα πρέπει να εκτιμηθεί το συνολικό τους κόστος. Για να γίνει αυτό πραγματοποιήθηκαν εκτιμήσεις μεγεθών σε μακροσκοπικό επίπεδο λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά που προκύπτουν από τις διαδικασίες εξειδίκευσης μέτρων που παρουσιάζονται με σχετική λεπτομέρεια στους επισυναπτόμενους χάρτες του ΣΒΑΚ. Ο συνολικός εκτιμώμενος προϋπολογισμός των μέτρων του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων είναι της τάξης των 5.664.500 €. Η συνοπτική κατανομή του εκτιμώμενου προϋπολογισμού στα πακέτα μέτρων παρουσιάζεται στον πίνακα 2. Η αναλυτική μορφή του προϋπολογισμού παρουσιάζεται στον πίνακα 3 όπου περιλαμβάνονται στοιχεία για τις επιμέρους δράσεις των παρεμβάσεων.



Πίνακας 2 Ποσοστιαία κατανομή εκτιμώμενου προϋπολογισμού ΣΒΑΚ ανά πακέτο μέτρων

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

Το μεγαλύτερο μέρος (47,6%) του συνολικού προϋπολογισμού αφορά την κατηγορία παρεμβάσεων για τη βελτίωση των υποδομών που αφορούν την πεζή μετακίνηση και το ποδήλατο.

Οι παρεμβάσεις για την οδική ασφάλεια αλλά και για τα την προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς έχουν περίπου όμοιο ποσοστό προϋπολογισμού ίσο με 23% έκαστη.

Οι δράσεις για τη διαχείριση της στάθμευσης συγκεντρώνουν το 3,0%. Το υπόλοιπο 3,9% αναλογεί στις δράσεις αλλαγής συμπεριφοράς και περιλαμβάνει δράσεις ευαισθητοποίησης σε όλο το διάστημα των 10 ετών που διαρκεί το ΣΒΑΚ.

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

Πίνακας 3 Ενδεικτικός προϋπολογισμός μέτρων ΣΒΑΚ

Μέτρα	Παρεμβάσεις	Χρονοδιάγραμμα			Στοιχεία έργου	Ποσότητα	Τιμή μονάδας (€)	Προϋπολογισμός (€)	Προϋπολογισμός (€) / πακέτρο μέτρων
		0-2 έτη	2-5 έτη	5-10 έτη					
Πακέτο μέτρων Α:Βελτίωση των υποδομών και της οδικής ασφάλειας για την μηχανοκίνητη κυκλοφορία									
A1: Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων / οργάνωσης του οδικού δικτύου	Κυκλοφοριακή οργάνωση				Κυκλοφοριακή Μελέτη	1	25.000	25.000	1.295.000
					Υλοποίηση (Ρυθμιστικές πινακίδες)	100	100	10.000	
A2: Αναβάθμιση κόμβων	Διαμορφώσεις κρίσιμων κόμβων (δεν συμπεριλαμβάνονται οι κόμβοι που χρειάζονται απλή σήμανση)				Διαβάσεις, σημειακές παρεμβάσεις, αποτροπή στάθμευσης, αλλαγή σηματοδότησης διαμορφώσεις	17	(-)	300.000	
A3: Διαμόρφωση οδών & περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Ήπια κυκλοφορία - Περιοχή γειτονιάς				Μελέτη εφαρμογής	2	30.000	60.000	
					Υλοποίηση	9	75.000 / εκτάριο	675.000	
A4: Οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών	(-)				Κανονιστικές διατάξεις	(-)	(-)	(-)	
A5: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης	Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) Εγκατάσταση υποδομών φόρτισης Η/Ο				Μελέτη	1	30.000	30.000	
					Υλοποίηση	19	Εργο / κατ' αποκοπή	195.000	
Πακέτο μέτρων Β: Αναβάθμιση της μετακίνησης πεζών και ποδηλατιστών									
B1: Υποδομές για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση πεζών	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων (ράμπες ΑμεΑ, οδηγοί τυφλών κ.α.)				Μελέτη εφαρμογής	3	30.000	90.000	2.694.500
					Υλοποίηση	9 km	200.000 / km	1.800.000	
B2: Υποδομές για Ποδήλατο	Δίκτυο ποδηλατόδρομου				Μελέτη εφαρμογής	1	30.000	30.000	
	Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων				Υλοποίηση	1,7 km	200.000 / km	340.000	
					Προμήθεια και εγκατάσταση ποδηλάτων και εξοπλισμού	15	1500	22.500	
B3: Σχολικοί δακτύλιοι	Προστασία εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων				Ρυθμιστικές πινακίδες	70	100	7.000	
					Μελέτη εφαρμογής	3	15.000	45.000	
					Υλοποίηση	1.8 km	200.000 / km	360.000	
Πακέτο μέτρων Γ: Υποστήριξη των μέσων μαζικής μεταφοράς									
G1: Υποστήριξη της δημόσιας συγκοινωνίας	Μελέτη δημοτικής συγκοινωνίας				Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού	1	15.000	15.000	1.285.000
	Αγορά στόλου				Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού	5	250.000	1.250.000	
	Χωροθέτηση στάσεων				Μελέτη και Υλοποίηση	10	2.000	20.000	
Πακέτο μέτρων Δ: Διαχείριση της στάθμευσης									
Δ1: Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού	δημιουργία οργανωμένου δημοτικού χώρου στάθμευσης				Μελέτη εφαρμογής	1	15.000	15.000	170.000
					Υλοποίηση	1	100.000	100.000	
Δ2: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Εφαρμογή έξυπνων θέσεων				Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού (συνυπολογίζεται το λογισμικό)	50	1000	50.000	
Δ3: Οργάνωση ειδικών θέσεων στάθμευσης	Θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ Θέσεις στάθμευσης για ποδήλατα Θέσεις στάθμευσης για μοτοσυκλέτες Θέσεις στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση				Υλοποίηση			5.000	
Δ4: Οδική σήμανση	Ρυθμιστικές πινακίδες				Υλοποίηση		(Το κόστος έχει συνυπολογιστεί στο μέτρο Α1 στην παρέμβαση "ρύθμιση κυκλοφορίας")		
Πακέτο μέτρων Ε: Δράσεις αλλαγής συμπεριφοράς & ενημέρωσης κατοίκων και επισκεπτών									
E1: Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας και δράσεις ευαισθητοποίησης	Ημερίδες / εκστρατείες				Δαπάνες για τις δράσεις και την στρατηγική προώθησης	2 / έτος	10.000	200.000	220.000
								Συνολικό κόστος	5.664.500

3.3. Χρηματοδοτικά εργαλεία

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

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

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

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

❖ Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση

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

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

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

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

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

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

Πίνακας 4 Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο 2021 -2027 και NextGenerationEU - Σύνολο κονδυλίων ανά τομέα

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

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

Τομέας 1. Ενιαία αγορά, καινοτομία και ψηφιακή οικονομία

Έρευνα και καινοτομία

ο Ορίζων Ευρώπη (2021-2027)

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

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

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

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

Ευρωπαϊκές στρατηγικές επενδύσεις

ο InvestEU

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

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

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

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

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

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

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ο Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη»

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

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

- Μεταφορές
- Ενέργεια
- Ψηφιακός τομέας

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

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

ο Πρόγραμμα «Ψηφιακή Ευρώπη»

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

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

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

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

Τομέας 2: Συνοχή, ανθεκτικότητα και αξίες

Περιφερειακή ανάπτυξη και συνοχή

ο Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)

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

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

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

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

ο Ταμείο Συνοχής

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

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

Ανάκαμψη και ανθεκτικότητα

ο Μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

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

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

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

- περιβαλλοντική βιωσιμότητα
- παραγωγικότητα
- δικαιοσύνη
- μακροοικονομική σταθερότητα

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

Τομέας 3: Φυσικοί πόροι και περιβάλλον

Περιβάλλον και δράση για το κλίμα

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

Στόχοι του προγράμματος LIFE είναι

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

Το χρηματοδοτικό κονδύλιο του προγράμματος LIFE υλοποιείται μέσω τεσσάρων υποπρογραμμάτων:

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

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

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

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

❖ Εθνική χρηματοδότηση

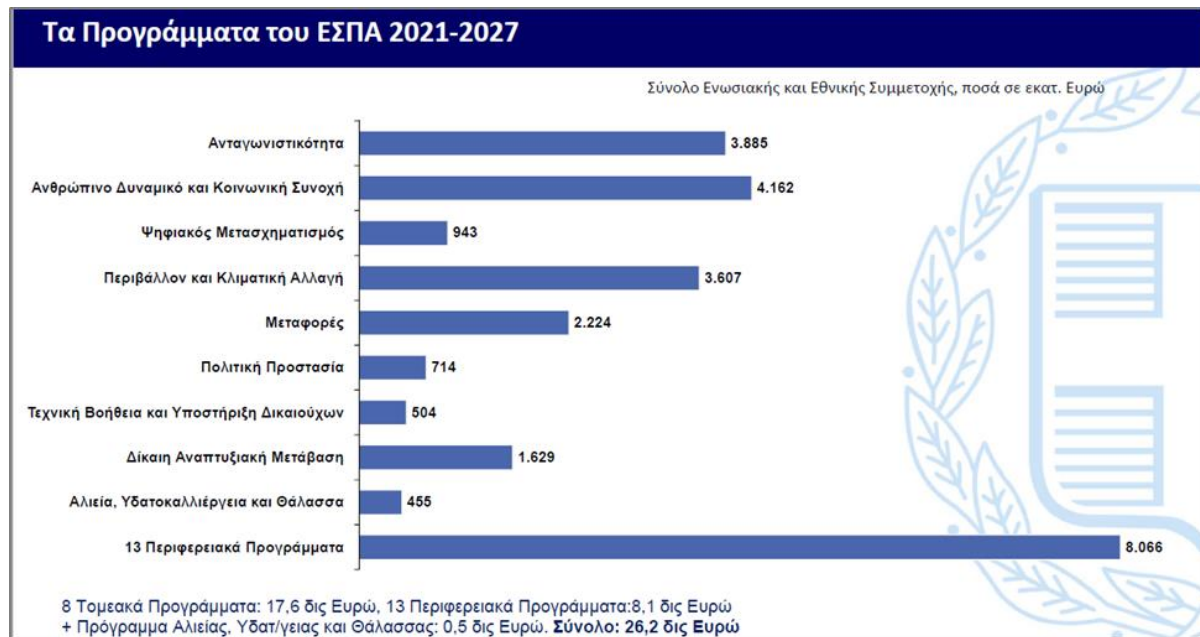
Εκτός από πηγές ευρωπαϊκής χρηματοδότησης, ο Δήμος Ξηρομέρου μπορεί να διεκδικήσει χρηματοδότηση και από Ελληνικά μέσα. Παρακάτω παρουσιάζονται τα βασικότερα εξ' αυτών.

Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (Νέο ΕΣΠΑ)

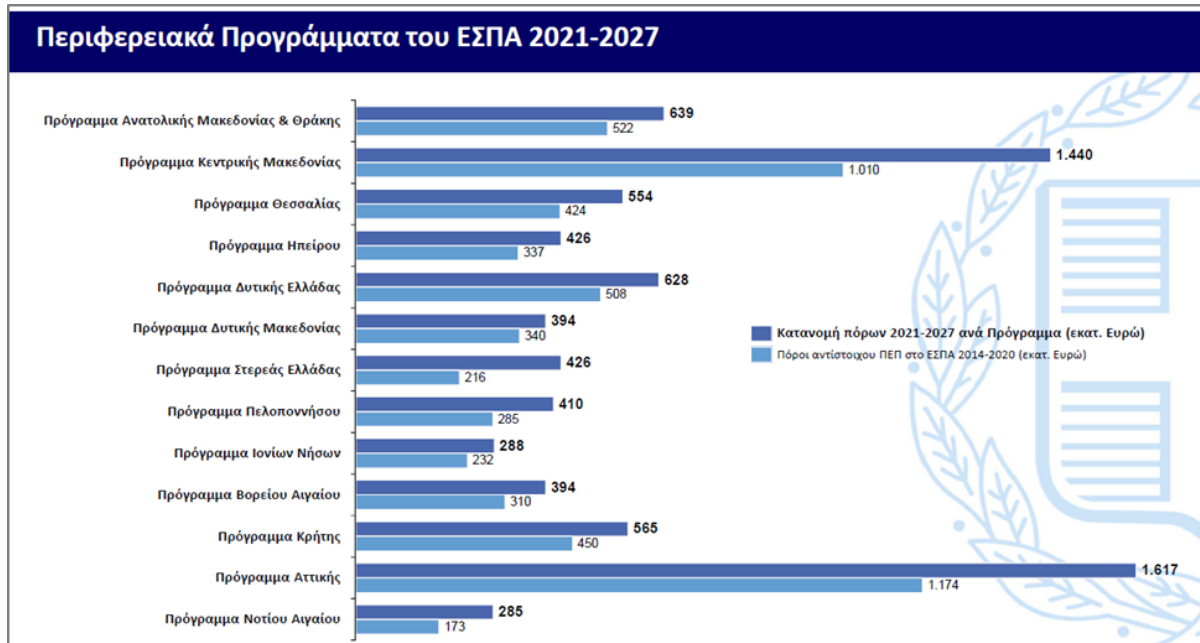
Οι στόχοι των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από τα οποία θα χρηματοδοτηθεί το Εταιρικό Σύμφωνο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2021-2027, υλοποιούνται μέσα από επιχειρησιακά προγράμματα.

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

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

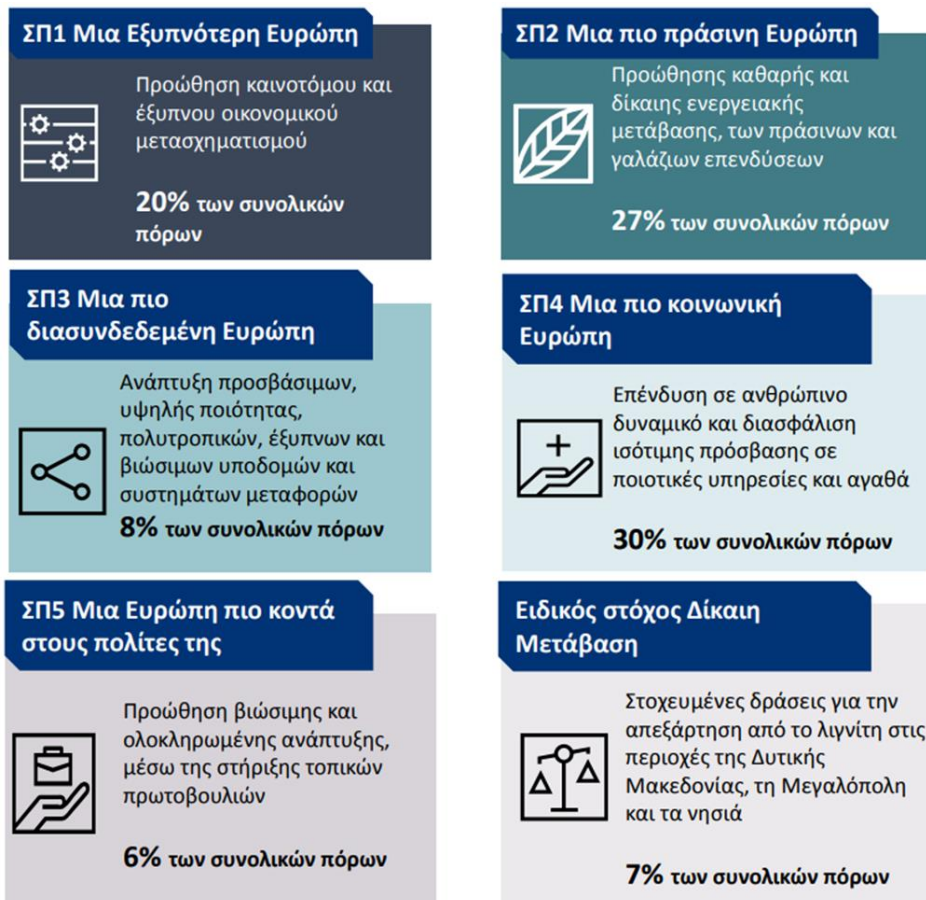


ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ



Διάρθρωση νέου ΕΣΠΑ

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



Στόχοι πολιτικής του νέου ΕΣΠΑ

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

ο Πράσινο Ταμείο

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

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

❖ Σύμπραξη Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα

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

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

- Αξιοποιείται η τεχνογνωσία και η αποτελεσματικότητα του ιδιωτικού τομέα. Κατασκευάζονται ποιοτικά έργα και ταυτόχρονα παρέχονται υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους πολίτες/ χρήστες των έργων αυτών.
- Σημαντικό εργαλείο τόνωσης της οικονομικής ανάπτυξης μοχλεύοντας ιδιωτικούς πόρους σε αναπτυξιακά έργα με πολλαπλασιαστικό όφελος.
- Ο δημόσιος φορέας διατηρεί την ιδιοκτησία των παγίων και τον ισχυρό ρυθμιστικό και εποπτικό του ρόλο.

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ



Εικόνα 0.1 Σχηματική απεικόνιση χαρακτηριστικών ΣΔΙΤ

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

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

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

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

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

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

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

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