

ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ

Αριθμός Μελέτης: 39/2023

ΦΑΣΗ Β: Ανάπτυξη του ΣΒΑΚ

Παραδοτέο Π2.3-B8 «Κατάρτιση Σχεδίου Δράσης
για την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου»

Απρίλιος 2025

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
1.1 Εισαγωγικά	7
1.2 Περιεχόμενο του Σχεδίου Δράσης	7
2. «ΤΑΥΤΟΤΗΤΕΣ» ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΤΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	12
3. ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.....	37
3.1 Εισαγωγικά	37
3.2 Χρεώσεις χρηστών των νέων μεταφορικών συστημάτων	41
3.3 Παραδείγματα εφαρμογής χρηματοδοτικών λύσεων	42
4. ΜΕΤΡΑ ΑΜΕΣΗΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ-ΩΡΙΜΑΝΣΗ ΕΡΓΩΝ.....	44
5. ΣΧΕΔΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	47
5.1 Γενικά.....	47
5.2 Σχετικές πρόνοιες της ελληνικής νομοθεσίας.....	48
5.3 Δραστηριότητες Παρακολούθησης & Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς.....	49
5.3.1 Αξιολόγηση των επιπτώσεων.....	51
5.3.1.1 Σύστημα Δεικτών Παρακολούθησης & Αξιολόγησης (Π&Α).....	51
5.3.1.2 Μεθοδολογία υπολογισμού των Δεικτών Π&Α	56
5.3.1.3 Χρονικοί ορίζοντες ελέγχου & τιμές στόχοι των Δεικτών Π&Α σε καθένα από αυτούς	67
6. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	71
6.1 Παράρτημα 1: Σχέδιο δράσης & ενδεικτικός προϋπολογισμός (οικισμός Αγιάς & παραλιακός άξονας)	72
6.2 Παράρτημα 2: Χρονικό πλαίσιο σχεδίου δράσης (οικισμός Αγιάς & παραλιακός άξονας)	73
6.3 Παράρτημα 3: Συνέργειες των μέτρων παρέμβασης	75
6.4 Παράρτημα 4: Πηγές χρηματοδότησης	76
6.5 Παράρτημα 5: Πρότυπα σχέδια εφαρμογής	81
6.5.1 ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΧΕΔΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΖΟΝΤΙΑΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΣΕ ΤΥΠΙΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΠΜ ΤΟΥ ΣΒΑΚ (ΜΕ Ή ΧΩΡΙΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥΣ)	81
6.5.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ-ΠΗΓΕΣ-ΟΔΗΓΙΕΣ	86
6.5.3 ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΕΡΠΑΤΗΣΙΜΟΤΗΤΑΣ.....	87
6.5.4 ΑΜΙΓΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ & ΟΔΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (WOONERF)	91
6.5.5 ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ	95
6.5.6 ΠΥΛΕΣ (GATEWAYS)	99
6.6 Παράρτημα 6: Ερωτηματολόγιο αξιολόγησης διαδικασίας Σχεδίου Π&Α	100

ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Μονοδρομήσεις & διαπλατύνσεις πεζοδρομίων	13
Πίνακας 2: Διαδρομές περπατησιμότητας.....	15

Πίνακας 3: Οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf) και Αμιγείς Πεζοδρομήσεις.....	18
Πίνακας 4: Υποδομές διάθεσης και στάθμευσης κοινόχρηστων και ιδιωτικών ποδηλάτων	21
Πίνακας 5: Σήμανση/ σηματοδότηση & οδικός εξοπλισμός ανάσχεσης ταχυτήτων κίνησης μηχανοκίνητων οχημάτων.....	23
Πίνακας 6: Διαμόρφωση πυλών εισόδου	26
Πίνακας 7: Διανοίξεις οδών	28
Πίνακας 8: Διαμόρφωση και προσφορά θέσεων στάθμευσης σε υπαίθριους χώρους εκτός οδού	30
Πίνακας 9: Γραμμές μικρών λεωφορείων (mini buses)	32
Πίνακας 10: Τροφοδοσία καταστημάτων	35
Πίνακας 11: Ενδεικτικά δυνητικά οφέλη και εμπόδια της Παρακολούθησης & Αξιολόγησης (Π&Α) ενός ΣΒΑΚ	47
Πίνακας 12: Σύστημα Δεικτών Παρακολούθησης & Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς.....	53
Πίνακας 13: Δείκτης 3 - Μέση εκπομπή θορύβου κατά τη διάρκεια της ημέρας	56
Πίνακας 14: Δείκτης 4 - Αξιοπιστία δρομολογίων των γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων	58
Πίνακας 15: Δείκτης 5 - Μερίδιο μετακίνησης πεζή & με ποδήλατο	59
Πίνακας 16: Δείκτης 6 - Πληθυσμιακή κάλυψη γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων (ακτίνα στάσεων 200μ.).....	61
Πίνακας 17: Δείκτης 9 - Δαπάνες συντήρησης δρόμων, οδικών εγκαταστάσεων & υποδομών Δημοσίων Συγκοινωνιών.....	63
Πίνακας 18: Δείκτες 10, 11 & 12 - Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων, Αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών & Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων ομάδων προσώπων	64
Πίνακας 19: Δείκτες 13 & 14 - Αντιληπτή ελκυστικότητα του περιβάλλοντος των οδών & Αντιληπτή ποιότητα της υποδομής για περπάτημα και ποδηλασία	66
Πίνακας 20: Τιμές Στόχοι των Δεικτών Παρακολούθησης & Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς, ανά χρονικό ορίζοντα ελέγχου	69

ΛΙΣΤΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Πλαίσιο παρακολούθησης & αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς (Κατευθυντήριες γραμμές CiViTAS).....	50
Εικόνα 2: Σχέση μεταξύ κατηγοριών δεικτών και στόχων, στρατηγικών, μέσων και πόρων	52

ΛΙΣΤΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Διάγραμμα Gantt του σχεδίου δράσης του ΣΒΑΚ Αγιάς για το 2ο (αναθεωρημένο) Εναλλακτικό Σενάριο	11
Διάγραμμα 2: Ετήσια Χρηματοδότηση (€/έτος) των προτεινόμενων μέτρων/παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ Αγιάς.....	74

ΛΙΣΤΑ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις αστικών αρτηριών εκτός ή σε διεπαφή με περιοχή ήπιας κυκλοφορίας ή περίμετρο Σχολικής Μονάδας.....	82
Σχήμα 2: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις αστικών αρτηριών με συλλεκτήριες οδούς (κύριες ή δευτερεύουσες) και τοπικές οδούς οι οποίες λειτουργούν -είτε όχι- ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf).	82
Σχήμα 3: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις αστικών αρτηριών με συλλεκτήριες οδούς ή τοπικές οδούς.	83
Σχήμα 4: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις κύριων και δευτερευουσών συλλεκτηρίων οδών και με τοπικές οδούς (& στην περίμετρο Σχολικών Μονάδων).	83
Σχήμα 5: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις αστικών αρτηριών εκτός ή σε διεπαφή με περιοχή ήπιας κυκλοφορίας ή περίμετρο Σχολικής Μονάδας (& με λειτουργία ποδηλατοδρόμων)	84
Σχήμα 6: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις αστικών αρτηριών με συλλεκτήριες οδούς (κύριες ή δευτερεύουσες) και τοπικές οδούς οι οποίες λειτουργούν -είτε όχι- ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf) (& με λειτουργία ποδηλατοδρόμων).....	84
Σχήμα 7: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις αστικών αρτηριών με συλλεκτήριες οδούς ή τοπικές οδούς (& με λειτουργία ποδηλατοδρόμων).	85
Σχήμα 8: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις κύριων και δευτερευουσών συλλεκτηρίων οδών και με τοπικές οδούς (& στην περίμετρο Σχολικών Μονάδων) & με λειτουργία ποδηλατοδρόμων.	85
Σχήμα 9: Διαπλάτυνση πεζοδρομίου με απόδοση στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία της απολύτως απαραίτητης λειτουργικής λωρίδας κυκλοφορίας των 3,25-3,50 μ./κατεύθυνση (εφαρμογή και σε οδούς 2 κατευθύνσεων)	87
Σχήμα 10: Διαπλάτυνση πεζοδρομίου με απόδοση στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία της απολύτως απαραίτητης λειτουργικής λωρίδας κυκλοφορίας των 3,25-3,50 μ./κατεύθυνση (εφαρμογή και σε οδούς 2 κατευθύνσεων) & δημιουργία εσοχών στάθμευσης παρά το κράσπεδο ή θέσεων τροφοδοσίας καταστημάτων	88
Σχήμα 11: Προεξοχή στο οδόστρωμα με δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου	89
Σχήμα 12: Διαδρομή περπατησιμότητας με ασφαλέστερα πεζοδρόμια και αστικό εξοπλισμό (καθιστικά, πράσινο, δέντρα).....	89
Σχήμα 13: Διαδρομή περπατησιμότητας με πάρκα δρόμου (ξύλινα καθιστικά, παρτέρια, δέντρα)	90
Σχήμα 14: Διαδρομή περπατησιμότητας με πάρκα δρόμου (ζαρντινιέρες, παρτέρια, δυνατότητα δημιουργίας θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων, δέντρα)	90
Σχήμα 15: Αμιγής πεζόδρομος (λειτουργεί με όσα υποδεικνύονται από την πινακίδα P-55 τοποθετημένη στα άκρα του, δηλ. αποκλεισμός κίνησης κάθε μηχανοκίνητου τροχοφόρου πλην οχημάτων εκτάκτου ανάγκης και οχημάτων κατοίκων για πρόσβαση σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εκτός πεζοδρόμου).....	91
Σχήμα 16: Μεταλλικά στηρίγματα στάθμευσης ποδηλάτων σε αμιγή πεζόδρομο	91
Σχήμα 17: Οδός ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (οφιοειδής διάταξη)	92
Σχήμα 18: Ενδεικτική εικόνα οδού ήπιας κυκλοφορίας (Woonerf).....	93

Σχήμα 19: Συνύπαρξη ποδηλάτων και οχημάτων σε οδό ήπιας κυκλοφορίας (Woonerf).....	93
Σχήμα 20: Αμφίδρομος με απλή διαγράμμιση, όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα και συνύπαρξη ποδηλάτων με τα υπόλοιπα οχήματα	94
Σχήμα 21: Διαπλάτυνση πεζοδρομίου και δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου	95
Σχήμα 22: Ποδηλατόδρομος διπλής κατεύθυνσης στο επίπεδο του οδοστρώματος, διαχωρισμένος από την κυκλοφορία με νησίδα	95
Σχήμα 23: Ποδηλατόδρομος μονής κατεύθυνσης στο επίπεδο του οδοστρώματος, δίπλα σε ζώνη παρόδιας στάθμευσης και διαχωρισμένος με ειδικού τύπου κράσπεδο	96
Σχήμα 24: Ποδηλατόδρομος μονής κατεύθυνσης στο επίπεδο του πεζοδρομίου	96
Σχήμα 25: Λωρίδα ποδηλάτου και προστατευτική νησίδα με απλή διαγράμμιση	97
Σχήμα 26: Ζώνη αναμονής ποδηλάτων «cycle box» μπροστά από τα αυτοκίνητα σε φωτεινό σηματοδότη	97
Σχήμα 27: Διάδρομοι με απλή διαγράμμιση για πεζούς και ποδήλατα	98
Σχήμα 28: Τέσσερις (4) τυπικές μορφές πυλών εισόδου/εξόδου προς/από περιοχές όπου ισχύουν μέτρα υπέρ της κυκλοφορίας πεζών και ποδηλάτων	99

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Εισαγωγικά

Η παρούσα Τεχνική Έκθεση αποτελεί το Σχέδιο Δράσης και Προϋπολογισμού του ΣΒΑΚ Αγιάς. Η προετοιμασία του είναι πολύ σημαντική για τη μετάβαση στην οριστική Τελική Έκδοση του ΣΒΑΚ και στη συνέχεια την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων και δράσεων. Για να αρχίσει η εφαρμογή των προτεινόμενων πολιτικών, έργων, παρεμβάσεων και δράσεων, απαιτείται ένα καλά δομημένο σχέδιο που θα περιέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες καθώς και χρονοδιάγραμμα (Gantt). Το παρόν σχέδιο δράσης και προϋπολογισμού χαρτογραφεί σαφείς διαδικασίες και περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο και το πότε θα πραγματοποιηθούν οι δραστηριότητες, ποιος είναι υπεύθυνος για αυτές και ποιοι πόροι είναι απαραίτητοι για την υλοποίησή τους. Αποτελεί ένα εγχειρίδιο που θα μπορεί και μελλοντικά να προσαρμόζεται σε νέα και τροποποιημένα μέτρα, σε σημαντικές απρόβλεπτες αλλαγές που επηρεάζουν τυχόν αιφνίδια την αστική κινητικότητα στην Περιοχή Μελέτης (ΠΜ) και στη γνώση που αποκτήθηκε κατά τη διαδικασία υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Το παρόν σχέδιο Δράσης και Προϋπολογισμού υιοθετεί όλες τις αποφάσεις που έχουν ληφθεί μέχρι σήμερα και τις εγκρίσεις του Δήμου Αγιάς στα προηγούμενα παραδοτέα του έργου, καθώς και την **αποδοχή ως τελικού του 2^{ου} (αναθεωρημένου) Εναλλακτικού Σεναρίου** (βλ. Τεύχος Π2.3-B7). Το σχέδιο δράσης λαμβάνει υπόψη χρονικό ορίζοντα 10ετίας από την έναρξη των πρώτων εργασιών κατασκευής.

Τα στοιχεία κόστους των έργων και των παρεμβάσεων, που προτείνονται από το προτιμώμενο σενάριο ΣΒΑΚ, υπολογίζονται αρχικά με τις τιμές της αγοράς και στη συνέχεια αυξάνονται από τα Γενικά Έξοδα και Εργολαβικό Όφελος 18%, από Απρόβλεπτα 15% και από τον αντίστοιχο ΦΠΑ, ο οποίος σήμερα είναι στο 24%, δηλ. συνολικά κατά 68% περίπου. Διευκρινίζεται πως τα στοιχεία αυτά είναι διαφορετικά από αυτά που θα χρησιμοποιηθούν σε τυχόν ανάλυση κόστους-οφέλους (CBA), όπου οι αξίες είναι καθαρές από τον ΦΠΑ και άλλες πληρωμές μεταβίβασης, όπως φόροι, μεταβιβαστικές πληρωμές, κ.α.

Ο συνολικός -επισημαίνεται ενδεικτικός- προϋπολογισμός του προγράμματος ΣΒΑΚ Αγιάς ανέρχεται σε 9,87 εκατ. € και περιλαμβάνει την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων και παρεμβάσεων του 2^{ου} (αναθεωρημένου) σεναρίου στον οικισμό της Αγιάς και στον παραλιακό άξονα στους 3 οικισμούς Αγιόκαμπου, Κάτω Σωτηρίτσας και Βελίκας. Τα προτεινόμενα κατασκευαστικά έργα θα πρέπει να λάβουν χρηματοδότηση ή δανειοδότηση στην περίοδο εφαρμογής του ΣΒΑΚ στο χρονικό διάστημα των 10 ετών που έχει οριστεί ως ο μέγιστος χρονικός ορίζοντας για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων/παρεμβάσεων.

1.2 Περιεχόμενο του Σχεδίου Δράσης

Ένα σχέδιο δράσης περιέχει πληροφορίες που είναι χρήσιμες για όλους τους εμπλεκόμενους κατά την περίοδο προετοιμασίας και κατά τα αρχικά στάδια υλοποίησης των μέτρων/παρεμβάσεων. Τα περισσότερα μέτρα και παρεμβάσεις είναι αλληλένδετα με άλλα μέτρα και παρεμβάσεις και εύλογα θα πρέπει να συντονιστούν. Άλλα ενδέχεται να προηγηθούν ή να πρέπει να ακολουθήσουν εγκαίρως, πράγμα που σημαίνει ότι και πάλι θα απαιτηθεί συντονισμός. Πολλές από αυτές τις διαδικασίες καθορίζονται επαρκώς από

την ελληνική νομοθεσία (σημ: εάν η νομοθεσία μελλοντικά τροποποιηθεί, αυτές οι αλληλένδετες διαδικασίες θα πρέπει να τροποποιηθούν).

Να σημειωθεί ότι σε κάθε προτεινόμενο μέτρο και δράση του ΣΒΑΚ προϋποτίθεται η εκπόνηση όλων των σχετικών μελετών όπως μελέτης σκοπιμότητας, αρχιτεκτονικής, κυκλοφοριακής, κ.α., σε όλα τα στάδια (Προκαταρκτική, Προμελέτη, Οριστική και μελέτη Εφαρμογής, Τεύχη δημοπράτησης, κλπ.) καθώς και όλες οι σχετικές εγκρίσεις από εμπλεκόμενους Φορείς ή Δημόσιες Αρχές (πχ. Δημοτικό Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας, κ.α.).

Το επόμενο **Διάγραμμα** (διάγραμμα Gantt) παρέχει μια 1η προβολή του προγράμματος ΣΒΑΚ με τους κωδικούς ταυτότητας των έργων, τους τίτλους και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, τα οποία θα περιγράφονται και θα αναλύονται στα επόμενα και στα **Παραρτήματα 1, 2 και 3** του 6^{ου} Κεφαλαίου.

Το παρόν Παραδοτέο είναι δομημένο ως εξής:

- Στο **Κεφάλαιο 1**, αποτελεί το **Εισαγωγικό** κεφάλαιο, όπου περιγράφεται ο κύριος στόχος του παρόντος παραδοτέου, το περιεχόμενο και ο στόχος του Σχεδίου Δράσης.
- Στο **Κεφάλαιο 2**, με τίτλο **«Ταυτότητες των Μέτρων του Στρατηγικού Σχεδίου»** παρουσιάζονται όλες οι πληροφορίες που αναφέρονται σε κάθε διακριτό μέτρο ή δράση του προς υλοποίηση σεναρίου του ΣΒΑΚ (σύντομη περιγραφή του μέτρου, προπαρασκευαστικές μελέτες ή ενέργειες, εκτιμώμενος προϋπολογισμός, χρονική περίοδος υλοποίησης και εκτιμώμενη διάρκεια, κ.α).
- Το **Κεφάλαιο 3**, με τίτλο **Πηγές Χρηματοδότησης**, περιέχει σύντομη διερεύνηση σχετικά με τις επιλογές χρηματοδότησης και τις δυνατότητες εφαρμογής των προτεινόμενων παρεμβάσεων και έργων του ΣΒΑΚ. Αποσκοπεί στην παροχή καθοδήγησης σχετικά με τις εναλλακτικές δυνατότητες που υπάρχουν για τη χρηματοδότηση των διαφόρων μέτρων/παρεμβάσεων, συμπεριλαμβανομένων τόσο των ήδη γνωστών τρόπων όσο και καινοτόμων τρόπων. Αυτή η αναφορά δεν θα πρέπει να θεωρείται δεσμευτική ως προς το ποια προσέγγιση χρηματοδότησης ή χρηματοδότησης θα πρέπει να ακολουθηθεί.
- Το **Κεφάλαιο 4**, με τίτλο **Μέτρα Άμεσης Προτεραιότητας**, παρουσιάζει τα μέτρα και τις δράσεις που αποτελούν επιχειρησιακό σχεδιασμό άμεσης προτεραιότητας υλοποίησης (πχ. στην πρώτη 2ετία) για την επιτυχή έκβαση του ΣΒΑΚ και την προετοιμασία για τα υπόλοιπα προτεινόμενα μέτρα και δράσεις που θα εφαρμοσθούν στο χρονικό ορίζοντα της 10ετίας. Ενδεχομένως, κάποια μέτρα/δράσεις να έχουν μια ανοχή υλοποίησης μεγαλύτερης των 2 ετών, έως και τα 5 έτη. Θα πρέπει όμως να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στον μετριασμό του κινδύνου καθυστέρησης των μέτρων άμεσης προτεραιότητας, που ενδέχεται να επηρεάσουν τη συνολική εκτέλεση του στρατηγικού σχεδίου.
- Το Κεφάλαιο 5, με τίτλο Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Π&Α), παρουσιάζει το προτεινόμενο σύστημα 15 Δεικτών Παρακολούθησης & Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς, λαμβάνοντας υπόψη αφενός τους στόχους, στρατηγικές και μέσα πολιτικής που προσδιορίστηκαν κατά το σχεδιασμό του ΣΒΑΚ, αφετέρου δε, τις δυνατότητες του Δήμου για παρακολούθηση ενός συστήματος δεικτών. Το σχέδιο Π&Α θα αποτελεί μελλοντικά σημαντικό εργαλείο για τον έγκαιρο εντοπισμό προβλημάτων, πιθανών επιτυχιών και την ανάγκη αναπροσαρμογής/ αναθεώρησης του ΣΒΑΚ και των παρεμβάσεων του.

Το παρόν Σχέδιο Δράσης περιέχει επίσης **6 Παραρτήματα (1-6)** που παρατίθενται στο 6^ο Κεφάλαιο με περιεχόμενο τα εξής:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: Σχέδιο Δράσης & Προϋπολογισμός. Περιλαμβάνει την περιγραφή των προτεινόμενων μέτρων και παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ Αγιάς, αποκλειστικά και μόνο για τον οικισμό της Αγιάς και τον παραλιακό άξονα (οικισμοί Αγιόκαμπου, Κάτω Σωτηρίτσας και Βελίκας) σε μορφή Πίνακα (λογιστικό φύλλο Excel) με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους όπως:

- Χρονικό πλαίσιο του σχεδίου εφαρμογής: Χρονικός ορίζοντας για την εφαρμογή των μέτρων.
- Εκτίμηση κόστους: Γενική εκτίμηση κόστους του σχεδίου υλοποίησης αλλά και αξιολόγηση και ιεράρχηση των μέτρων/δράσεων.
- Κατανομή αρμοδιοτήτων: Περιγραφή του τρόπου που τα ενδιαφερόμενα μέρη είναι υπεύθυνα για την εφαρμογή κάθε ειδικού μέτρου, αν και στις περισσότερες περιπτώσεις, η Δημοτική Αρχή είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή των επιλεγμένων μέτρων/δράσεων.
- Δραστηριότητες στο πλαίσιο ενός μέτρου: Ορισμός των απαραίτητων δραστηριοτήτων που απαιτούνται στο πλαίσιο της διαδικασίας υλοποίησης ενός μέτρου.
- Εμπλεκόμενοι/Ενδιαφερόμενοι: Σε ορισμένες περιπτώσεις, εμπλέκονται και άλλοι Φορείς εκτός της Δημοτικής Αρχής για την εφαρμογή ενός μέτρου, π.χ. Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας, ΚΤΕΛ Λάρισας, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, κ.α. Άλλοι εξωτερικοί ενδιαφερόμενοι μπορούν επίσης να προσδώσουν επιπλέον αξία στο μέτρο ή θα βοηθήσουν στην εφαρμογή του, όπως ενώσεις ή αθλητικοί όμιλοι ποδηλατιστών ή πεζοπορίας κατά την εξέταση ενός μέτρου που σχετίζεται με την ποδηλασία.
- Πιθανές πηγές χρηματοδότησης: Αφορά σε μια πρώτη προσέγγιση για τις πηγές χρηματοδότησης που θα μπορούσαν να συμβάλουν στην υλοποίηση του μέτρου/δράσης. Οι πηγές χρηματοδότησης μπορούν να αποτελέσουν καθοριστικό σημείο για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ και την υλοποίηση του εκάστοτε μέτρου/δράσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2: Χρονικό Πλαίσιο Σχεδίου Δράσης. Επιπλέον του χρονικού πλαισίου που επιλέγεται για την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων/δράσεων, το Παράρτημα 2 παρέχει σε μορφή Πίνακα σαφέστερο χρονικό ορίζοντα για την εφαρμογή των μέτρων (λογιστικό φύλλο Excel) αποκλειστικά και μόνο για τον οικισμό της Αγιάς και τον παραλιακό άξονα (οικισμοί Αγιόκαμπου, Κάτω Σωτηρίτσας και Βελίκας). Για να καταστεί η εφαρμογή ομαλότερη και συνεπέστερη, για κάθε έτος παρουσιάζεται ο αντίστοιχος ρυθμός εφαρμογής κάθε μέτρου (ποσοστιαία %). Αυτή η προσέγγιση επιτρέπει να προσδιορίζεται η αναμενόμενη ετήσια πρόοδος και ο ετήσιος προϋπολογισμός. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στα μέτρα/δράσεις που αποτελούν τον επιχειρησιακό σχεδιασμό έργων άμεσης προτεραιότητας, με ισχυρή αλληλεπίδραση μεταξύ τους, επομένως η ανάπτυξή τους θεωρείται κρίσιμη (κρίσιμη διαδρομή στο διάγραμμα Gantt).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3: Συνέργειες Μέτρων/Παρεμβάσεων. Περιγράφει σε μορφή Πίνακα τις σχέσεις μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων/δράσεων. Τα μέτρα εξαρτώνται το ένα από το άλλο και με την εξεύρεση σχέσεων μεταξύ τους και με εξωτερικούς παράγοντες που επηρεάζουν το σύστημα μεταφορών, μπορούν να επιτευχθούν πολύ καλύτερα αποτελέσματα. Τα μέτρα αλληλεξαρτώνται το ένα το άλλο με διάφορους τρόπους: χρονοδιάγραμμα, χωροθέτηση, πηγή χρηματοδότησης, αλληλεπίδραση κ.λπ.

Παρουσιάζεται το επίπεδο συνέργειας μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων και παρεμβάσεων.

Παράρτημα 4: Πηγές Χρηματοδότησης. Παρουσιάζει αναλυτικά την ιδιότητα και την υπόσταση Κρατικών Φορέων της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) και Ευρωπαϊκών Αναπτυξιακών Προγραμμάτων που διαθέτουν «εργαλεία χρηματοδότησης» των προτεινόμενων έργων και δράσεων του ΣΒΑΚ.

Παράρτημα 5: Πρότυπα Σχέδια Εφαρμογής. Περιλαμβάνει εικόνες και πρότυπα σκαριφήματα που απεικονίζουν τις τελικές υποδομές και μέτρα με τις πρότυπες λύσεις υλοποίησής τους (π.χ. ποδηλατοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, σήμανσης πυλών εισόδου σε περιοχή όπου ληφθεί μέτρα υπέρ της βιώσιμης κινητικότητας, κτλ.).

Παράρτημα 6: Ερωτηματολόγιο αξιολόγησης διαδικασίας για την παρακολούθηση της υλοποίησης των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς (Πηγή: <https://www.eltis.org/resources/tools/applied-framework-evaluation-civitas-plus-ii>).

Παρουσιάζει φόρμα παρακολούθησης της υλοποίησης των μέτρων/ παρεμβάσεων ΣΒΑΚ, με καταγραφή σε τυποποιημένους Πίνακες πληροφοριών του εκάστοτε μέτρου/ παρέμβασης, όπως περιεχομένου και στόχων, κινήτρων, εμπλεκόμενων Φορέων, περίοδο αναφοράς υλοποίησης, τυχόν εμπόδια, κίνητρα, κ.α.

Διάγραμμα 1: Διάγραμμα Gantt του σχεδίου δράσης του ΣΒΑΚ Αγιάς για το 2ο (αναθεωρημένο) Εναλλακτικό Σενάριο

ΚΩΔ.	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ/ΔΡΑΣΗΣ	1ο έτος					0-5 έτη (βραχυπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης)		6ο έτος					7ο έτος	8ο έτος	9ο έτος	10ο έτος
			2ο έτος	3ο έτος	4ο έτος	5ο έτος	6-10 έτη (μεσο-μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης)											
1	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ-ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ-ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Μονοδρομήσεις και διαπλατύνσεις πεζοδρομίων με δημιουργία υποδομών εξυπηρέτησης ΑμεΑ και προσφορά νέων θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο	Ωρίμανση (Μελέτες, Προμετρήσεις/Προϋπολογισμοί, Τεύχη δημοπράτησης)															
2		Διαδρομές περπατησιμότητας με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ και διαμόρφωση περιορισμένου αριθμού θέσεων στάσης/στάθμευσης Ε.Ι.Χ οχημάτων και οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων σε εσοχές (συμπερ. ενδεχόμενου διαδικασιών αποχαρκτηρισμού οδών)																
3		Οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf) και αμιγείς πεζοδρομήσεις με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ																
4		Υποδομές διάθεσης και στάθμευσης κοινόχρηστων και ιδιωτικών ποδηλάτων																
5		Σήμανση/σηματοδότηση και οδικός εξοπλισμός ανάσχεσης ταχυτήτων κίνησης μηχανοκίνητων οχημάτων																
6		Διαμόρφωση πυλών εισόδου σε κόμβους σύνδεσης και σημεία διεπαφής του εσωτερικού οδικού δικτύου βιώσιμης αστικής κινητικότητας με ανώτερες λειτουργικά οδούς του ευρύτερου κυκλοφοριακού συστήματος (Επαρχιακές Οδοί)																
7		Διανοίξεις οδών																
8	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	Διαμόρφωση και προσφορά θέσεων στάθμευσης σε υφιστάμενους και νέους υπαίθριους χώρους εκτός οδού																
9	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	Διαμόρφωση τερμάτων και αφετηριών και λειτουργία δύο (2) γραμμών μικρών λεωφορείων (mini buses)																
10	ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ	Διαμόρφωση δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών & εφαρμογή κανονιστικού πλαισίου και σύγχρονων τεχνολογιών για τη βελτιστοποίηση της τροφοδοσίας καταστημάτων																

2. «ΤΑΥΤΟΤΗΤΕΣ» ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΤΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται οι «ταυτότητες έργων» για καθένα από τα μέτρα/δράσεις του Σχεδίου Δράσης για το Σενάριο 2 (αναθεωρημένο) του ΣΒΑΚ Αγιάς. Πιο συγκεκριμένα, παρουσιάζεται με τη βοήθεια Πινάκων η «Ταυτότητα Έργου» για κάθε έργο, όπου περιλαμβάνονται οι ακόλουθες πληροφορίες:

- σύντομη περιγραφή του κάθε μέτρου/δράσης ανά κωδικό αλλά και όλων των άλλων κωδικών έργων, που συνδέονται άμεσα με το έργο που περιγράφεται και των αναγκαίων παρεμβάσεων σε προηγούμενα στάδια εργασιών.
- προαπαιτούμενα μέτρα/δράσεις που αφορούν τις αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των έργων και ορισμένες παρεμβάσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν προκειμένου να καταστεί δυνατή η υλοποίηση του είτε απλώς να υποστηριχθεί.
- άλλα σχετικά έργα που παρουσιάζουν παρεμβάσεις που ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο, αλλά δεν θεωρούνται δεκτικοί στη σταδιακή ανάπτυξη.
- προπαρασκευαστικές μελέτες/παρεμβάσεις που υποδεικνύουν το είδος των μελετών σχεδιασμού που απαιτούνται κατά περίπτωση.
- κρίσιμοι παράγοντες επιτυχίας που υποδεικνύουν συγκεκριμένες παρεμβάσεις που πρέπει να αναληφθούν, σε όλα τα στάδια, προκειμένου να μετριαστούν οι κίνδυνοι αποτυχίας
- εκτιμώμενη διάρκεια εφαρμογής όχι μόνο σε συνολικό αριθμό ετών.
- γραμμή προϋπολογισμού/πόροι χρηματοδότησης.

Οι ταυτότητες έργων παρουσιάζονται στους επόμενους **Πίνακες 1 έως 10**.

Πίνακας 1: Μονοδρομήσεις & διαπλατύνσεις πεζοδρομίων

Κωδ.[01]: ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΜΕ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΜΕΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΝΕΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΠΑΡΑ ΤΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ Συνολικό μήκος (οικισμός Αγιάς & 3 οικισμοί παραλιακού άξονα): 10,91 χλμ.
Η εφαρμογή του μέτρου των μονοδρομήσεων έχει στόχο την καναλοποίηση της κυκλοφορίας των οχημάτων υπό τη μορφή δακτυλίων (βρόγχων) γύρω από γειτονιές ή ευαίσθητες χρήσεις γης (πχ. Σχολεία, αθλητικοί χώροι, πάρκα και πλατείες, κ.α) που χωροθετούνται πλησίον της κεντρικής οδού που συνήθως διατρέχει κεντροβαρικά τους οικισμούς. Τα οδικά τμήματα που θα μονοδρομηθούν λειτουργούν στην υφιστάμενη κατάσταση ως συλλεκτήριες οδοί, που συμβάλλουν ακτινικά ή ορθογωνικά επί της κεντρικής οδού του εκάστοτε οικισμού. Οι προτεινόμενες μονοδρομήσεις φθάνουν σε βάθος εσωτερικά 300-350 μ. το πολύ από την κεντρική Ε.Ο του οικισμού, ώστε να μην αυξηθούν σημαντικά τα μήκη βασικών διαδρομών στους οικισμούς και να μην μεταφερθούν προβλήματα σε άλλα σημεία. Τυχόν επέκταση μελλοντικά του μέτρου και σε άλλες οδούς πλην των προτεινόμενων (πχ. σε οδούς τοπικής σημασίας), θεωρείται μη σκόπιμη για το λόγο ότι η αστυνόμευση των οδών είναι σχεδόν αδύνατη αλλά και γιατί υπέρμετρη χρήση του μέτρου θα δημιουργούσε σύγχυση στους οδηγούς. Παράλληλα θα υλοποιηθούν διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, <u>με τις απαραίτητες υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ (ράμπες, οδηγοί όδευσης τυφλών, κ.α)</u> και νέες θέσεις στάθμευσης σε εσοχές σε αντικατάσταση του ρεύματος κυκλοφορίας που καταργείται. Επιπλέον στόχοι είναι η προστασία των χρήσεων γης στο εσωτερικό των μονοδρομημένων δακτυλίων, η αύξηση του επιπέδου ασφάλειας στους κόμβους και ιδιαίτερα με τις λειτουργικά ανώτερες οδούς, η αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας των οδών, η αύξηση της προσφοράς στάθμευσης, η αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας, η αναβάθμιση του περιβάλλοντος & η μείωση των καθυστερήσεων. Το μέτρο κρίθηκε κατά περίπτωση αναγκαίο και λόγω του περιορισμένου πλάτους οδοστρώματος κάποιων οδών για εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας σε δύο (2) κατευθύνσεις. Η έκταση εφαρμογής του μέτρου πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να μην αυξηθούν σημαντικά τα μήκη βασικών διαδρομών και να μην μεταφερθούν προβλήματα σε άλλα σημεία. Τυχόν επέκταση μελλοντικά του μέτρου των μονοδρομήσεων και σε άλλες οδούς πλην των προτεινόμενων (πχ. σε οδούς που χωροθετούνται σε μεγάλη απόσταση από την κεντρική περιοχή), θεωρείται μη σκόπιμη για το λόγο ότι η αστυνόμευση των οδών είναι σχεδόν αδύνατη αλλά και γιατί υπέρμετρη χρήση του μέτρου θα δημιουργούσε σύγχυση στους οδηγούς. Με τις προτεινόμενες μονοδρομήσεις πρέπει να μην επηρεαστεί η λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ και να λειτουργήσουν εύρυθμα μελλοντικά οι προτεινόμενες λεωφορειακές γραμμές μικρών λεωφορείων (mini buses).
Προαπαιτούμενα έργα
Αλλαγές στην υφιστάμενη σήμανση των οδών που πρόκειται να μονοδρομηθούν, όπως αναίρεση υφιστάμενων σημάτων που αντίκεινται στις προτεινόμενες μονοδρομήσεις, έλεγχος τήρησης των απαιτούμενων προδιαγραφών για την κατακόρυφη και οριζόντια σήμανσης (πχ. ύψος στύλων, ελεύθερο ύψος κάτω ακμής της πινακίδας, υλικά κατασκευής κ.α).
Άλλα σχετικά έργα
Σήμανση/σηματοδότηση & οδικός εξοπλισμός ανάσχεσης ταχυτήτων κίνησης μηχανοκίνητων οχημάτων (κωδ.05).

Προπαρασκευαστικές μελέτες ή ενέργειες
■ Μελέτες οδικής ασφάλειας και βιώσιμης κινητικότητας. ■ Μελέτη εφαρμογής σήμανσης κατακόρυφης και οριζόντιας για τις μονοδρομήσεις (πινακίδες P-27, P-28 απαγόρευσης αριστερής και δεξιάς στροφής, P-2 απαγόρευσης εισόδου σε όλα τα οχήματα, Π-23 για μονόδρομο, κλπ.). ■ Θεσμοθέτηση διαβάσεων πεζών -κατά περίπτωση με χρήση και αναλαμβάνοντα προειδοποιητικού σηματοδότη- μέσω νέας οριζόντιας σήμανσης (τύπου ZEBRA ή υπερυψωμένες) με έμφαση σε ειδικές χρήσεις γης όπως είναι τα Σχολεία και Σχολικά Συγκροτήματα, οι χώροι Αθλητισμού, τα Πάρκα και οι Πλατείες. ■ Χωροθέτηση θέσεων τροφοδοσίας καταστημάτων σε εσοχές και ειδική σήμανση με P-40 & αναγραφή «θέση φορτοεκφορτώσεων» στις οδούς περπατησιμότητας και σε αυτές που πρόκειται να μονοδρομηθούν. ■ Επαρκής αστυνόμευση έως ότου οι χρήστες του δικτύου (οδηγοί και πεζοί) εξοικειωθούν με τις νέες ρυθμίσεις. ■ Ενημέρωση Φορέων Εκμετάλλευσης και Λειτουργίας Φορτηγών οχημάτων για την επιρροή στην τροφοδοσία των καταστημάτων. ■ Κανονιστικές Αποφάσεις/Εγκρίσεις από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας.
Κρίσιμοι παράγοντες για την επιτυχία
■ Αντιδράσεις παρόδιων (καταστημάτων, κάτοικοι κλπ.) που θεωρούν τους εαυτούς τους θιγόμενους από τα μέτρα μονοδρομήσεων. ■ Μεταφορά προβλημάτων σε άλλα σημεία και ειδικά στο τέλος των μονοδρομήσεων. Επίσης μεταφέρεται η κυκλοφορία από συλλεκτήριες οδούς σε οδούς τοπικής σημασίας.
Εκτιμώμενη διάρκεια εφαρμογής
5 έτη (1 ^ο έως 5 ^ο έτος).
Εκτιμώμενος προϋπολογισμός για την υλοποίηση του έργου και πιθανές πηγές χρηματοδότησης
1,47 εκ.€/ χρηματοδότηση πχ. από Πράσινο Ταμείο ή δάνειο από Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων ή ΕΥΔΕ/ΥΠΕΣ-Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης, με συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα και πηγές χρηματοδότησης πχ. CEF, μηχανισμός EFSI και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (EIB) κ.λπ. (βλ.Κεφ.3).

Πίνακας 2: Διαδρομές περπατησιμότητας

Κωδ.[02]: ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΕΡΠΑΤΗΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΜΕ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΜΕΑ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΣΗΣ/ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ Ε.Ι.Χ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΕΣΟΧΕΣ (συμπερ. ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟΥ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΑΠΟΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΥ ΟΔΩΝ) Συνολικό μήκος (οικισμός Αγιάς & 3 οικισμοί παραλιακού άξονα): 9,58 χλμ. Οι διαδρομές περπατησιμότητας (walkability) στοχεύουν κυρίως στην αύξηση της κινητικότητας των πεζών και στην <u>υιοθέτηση από κατοίκους και επισκέπτες της πεζή μετακίνησης ως τρόπου μεταφοράς</u> από άκρο σε άκρο μεταξύ προέλευσης-προορισμού ή με μετεπιβίβαση σε άλλα μέσα όπως λεωφορεία (ΚΤΕΛ ή mini buses), κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα, TAXI, Ε.Ι.Χ αυτοκίνητο με στάθμευσή του σε πάρκινγκ εκτός οδού, κ.α. Παράλληλα στοχεύουν στην καθιέρωση της πεζή μετακίνησης ως <u>τρόπου καθημερινής αναψυχής και άθλησης για όλες τις πληθυσμιακές ομάδες και όλους τους χρήστες συμπερ. των ΑμεΑ ή ατόμων με κινητικές ιδιαιτερότητες, όπως πχ. μητέρες με καροτσάκια μικρών παιδιών ή λαϊκής αγοράς, υπερήλικες κ.α.</u> Οι διαδρομές περπατησιμότητας θα υλοποιηθούν στο βασικό οδικό δίκτυο και στην κεντρική περιοχή των οικισμών, στο εύρος όπου συσσωρεύονται οι κεντρικές λειτουργίες (εμπόριο, αναψυχή, διοίκηση, εκπαίδευση, υπηρεσίες). Το μέτρο αφορά στην υλοποίηση των αναγκών υποδομών για την κίνηση και στάση/αναμονή/παραμονή των πεζών στα πεζοδρόμια με τις <u>απαραίτητες υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ (ράμπες, οδηγοί όδευσης τυφλών, κ.α)</u>. Σε αυτές τις οδούς θα μειωθεί το πλάτος του οδοστρώματος με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων σε ένα συγκεκριμένο τμήμα ή σε ολόκληρο το μήκος της οδού, ούτως ώστε να παραμείνει διαθέσιμη για την κυκλοφορία η απολύτως απαραίτητη λειτουργική λωρίδα κυκλοφορίας των 3,25-3,50 μ./κατεύθυνση περίπου. Όπου Οι συγκεκριμένες οδοί θα αποτελούν ολοκληρωμένους άξονες ροής πεζών και αναμονής πχ. στις στάσεις των ΜΜΜ, εξυπηρετώντας την πρόσβαση σε κεντρικές λειτουργίες των Πολεοδομικών Κέντρων (ΠΚ) (εμπόριο, διοίκηση, υπηρεσίες, εκπαίδευση). Σε αυτό το δίκτυο οδών προτείνεται να δημιουργηθεί το πρόσθετο πλάτος πεζοδρομίων εκατέρωθεν, τουλάχιστον από 0,50 μ. έως 1.30 μ., ανάλογα με το διαθέσιμο πλάτος της οδού, που θα προστεθεί στο υφιστάμενο πλάτος πεζοδρομίου. Όπου δεν υπάρχουν στην υφιστάμενη κατάσταση πεζοδρόμια θα πρέπει να δημιουργηθούν πεζοδρόμια τουλάχιστον 2,05 μ. Εκτός του διαδρόμου κίνησης πεζών θα πρέπει να δημιουργηθεί η απαραίτητη <u>ζώνη αστικού εξοπλισμού, με καλαθάρια αχρήστων, γραμματοκιβώτια, καθιστικά, παγκάκια, δέντρα, τηλεφωνικοί θάλαμοι, πινακίδες σήμανσης, επαρκείς χώρους και υποδομές για τις στάσεις αστικών συγκοινωνιών του ΟΑΣΘ και για τα μικρά λεωφορεία που πρόκειται να δρομολογηθούν κ.α., τα οποία θα απομακρυνθούν από το υφιστάμενο ενεργό πλάτος πεζοδρομίου</u>. Ιδιαίτερη περίπτωση αντιμετώπισης του θέματος δημιουργίας ζώνης αστικού εξοπλισμού (εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα επαύξησης του πλάτους του πεζοδρομίου) αποτελεί η κατά αποστάσεις απόδοση στο πεζοδρόμιο χώρου, εις βάρος της λωρίδας στάθμευσης, προκειμένου εκεί να τοποθετηθεί ο απαραίτητος αστικός εξοπλισμός (προεξοχές πεζοδρομίου). Κατά τον σχεδιασμό της ζώνης αστικού εξοπλισμού πρέπει να προβλέπονται, ανά 100 μ. χώροι διαστάσεων 0.80*1.30 μ. για την ανάπαυση των χρηστών αμαξιδίων, σε συνδυασμό με τα άλλα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού. Συνδυασμός των στοιχείων του αστικού εξοπλισμού πρέπει να γίνεται, όπου είναι δυνατόν, προκειμένου να εξοικονομείται χώρος. Η προσφορά θέσεων για στάθμευση ή ολιγόλεπτη στάση επιβατικών ιδιωτικής χρήσης (ΕΙΧ) οχημάτων στα τμήματα περπατησιμότητας της κεντρικής περιοχής και οι θέσεις τροφοδοσίας καταστημάτων (μεγαλύτερες σε διάσταση θέσεις για την εξυπηρέτηση φορητών οχημάτων) θα ρυθμίζεται κατά περίπτωση ανάλογα με τις παρακείμενες κατά μήκος της οδού χωροθετημένες και σε λειτουργία χρήσεις γης (πχ. εμπορικά καταστήματα, χρήσεις υγείας, περίθαλψης, διοίκησης, κ.α.) και τη δυνατή χωρητικότητα (capacity) στάθμευσης της εκάστοτε οδού. Οι παρεμβάσεις σχετικά με τη διάταξη των θέσεων στάθμευσης παρά κράσπεδο θα πρέπει να είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ, Ν. 2696/99 (ΦΕΚ Α'57/23-3-99), Άτυπη
--

κωδικοποίηση έως και Ν.4663/20 (Α'30/12-02-20)) για τη στάση και στάθμευση των οχημάτων (Άρθρο 34).

Η σαφής ιεράρχηση του **βασικού οδικού δικτύου** θα πρέπει να γίνεται άμεσα αντιληπτή στο χρήστη μηχανοκίνητου οχήματος. Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει στις περιπτώσεις οδικών τμημάτων που στην υφιστάμενη κατάσταση είναι χαρακτηρισμένα ως Επαρχιακό δίκτυο, όπου πρέπει να γίνει αποχαρκτηρισμός αυτής της ιεράρχησης, ώστε να εφαρμοσθούν στη συνέχεια τα προτεινόμενα μέτρα. Η παρέμβαση θα είναι περισσότερο «έντονη» στις περιπτώσεις που τα προτεινόμενα μέτρα τροποποιούν ή αντιβαίνουν σε μεγάλο βαθμό στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργίας των οδών, σε ότι αφορά τα λειτουργικά χαρακτηριστικά (αριθμός λωρίδων κυκλοφορίας, ύπαρξη ή μη λωρίδας στάθμευσης παρά το κράσπεδο (νόμιμης και σε απαγορευμένες θέσεις), διέλευση αστικών λεωφορείων, ύπαρξη ή μη λωρίδας ποδηλάτου, κ.α.).

Στις διασταυρώσεις τμημάτων οδών του δικτύου περπατησιμότητας με συλλεκτήριες οδούς ενδεχόμενα απαιτηθεί ανακατασκευή των κόμβων. Μία εναλλακτική λύση που θα πρέπει κατά περίπτωση να αξιολογείται/διερευνάται είναι η περίπτωση των **μικρών κυκλικών κόμβων** (round about), για την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης πεζών και την ασφαλή διέλευση του ποδηλάτου με ποδηλατολωρίδες. Η τελική διαμόρφωση ενός μικρού κυκλικού κόμβου καθορίζεται κυρίως από τη γεωμετρία των συμβαλλουσών οδών και τον αναμενόμενο κυκλοφοριακό φόρτο σε σχέση με τη χωρητικότητά του (capacity). Με την εφαρμογή κυκλικών κόμβων, όπου θα εντάσσεται ευκολότερα και η κίνηση των ποδηλάτων, ο χώρος κίνησης των μηχανοκίνητων οχημάτων μειώνεται στον απολύτως αναγκαίο και τονίζεται περισσότερο η αρχιτεκτονική μορφή του κόμβου με ειδικές «πράσινες» διαμορφώσεις για πεζούς και ποδηλάτες. Δίοδοι ή λωρίδες κυκλοφορίας και στάθμευσης των Ε.Ι.Χ οχημάτων που δεν είναι απαραίτητες κλείνονται. Η ποδηλατολωρίδα δημιουργείται επάνω στα πεζοδρόμια με ειδικές «πράσινες» διαμορφώσεις. Ως χαρακτηριστικό παράδειγμα διερεύνησης υλοποίησης μικρού κυκλικού κόμβου (round about) επισημαίνεται η περίπτωση του κόμβου των οδών Λαρίσης και Μεταξοχωρίου στην κεντρική περιοχή του οικισμού της Αγιάς.

Προαπαιτούμενα έργα

- Αποχαρκτηρισμός -κατά περίπτωση- οδικών τμημάτων που στην υφιστάμενη κατάσταση είναι χαρακτηρισμένα ως Επαρχιακό δίκτυο, ώστε να εφαρμοσθούν τα προτεινόμενα μέτρα.
- Οι μελέτες που θα εκπονηθούν για τις διαδρομές περπατησιμότητας, θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη εν εξελίξει έργα ανάπτυξης ή εξωραϊσμού συγκεκριμένων οδών ή ειδικών χρήσεων γης πχ. κατά μήκος του παραλιακού άξονα στους οικισμούς Βελίκας, Κάτω Σωτηρίτσας και Αγιόκμαπου, ούτως ώστε να υιοθετηθεί ή να συνδυαστεί το ύψος και το είδος των προτεινόμενων παρεμβάσεων με τις ολοκληρωθείσες ή εν εξελίξει (ως προς την αρχιτεκτονική, το είδος επιδαπέδιων υλικών, το είδος φωτιστικών σωμάτων, υποδομές ΑμεΑ κ.α.).
- Εγκατάσταση ολοκληρωμένης ρυθμιστικής σήμανσης και αποξήλωση υφιστάμενης που αντίκειται στα προτεινόμενα μέτρα (νέα σήματα STOP, όρια ταχύτητας (P-32), απαγόρευση στάθμευσης και στάσης P-40 ή P-39, πινακίδες επισήμανσης θεσμοθετημένης διάβασης πεζών (Π-21), διαβάσεις πεζών τύπου ZEBRA, θεσμοθέτηση θέσεων τροφοδοσίας καταστημάτων και ειδική σήμανση με P-40 & αναγραφή (θέση φορτοεκφορτώσεων), πινακίδες αρχής περιοχής ήπιας κυκλοφορίας (Π-92) και ανακλαστήρες οδοστρώματος ως μέτρο ανάσχεσης ταχύτητας σε «ευαίσθητες» χρήσεις γης όπως Σχολεία, Αθλητικούς χώρους, Πάρκα & Πλατείες, κ.α.).

Άλλα σχετικά έργα

- Οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf) και αμιγείς πεζοδρομήσεις με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ (κωδ.03).
- Σήμανση/σηματοδότηση & οδικός εξοπλισμός ανάσχεσης ταχυτήτων κίνησης μηχανοκίνητων οχημάτων (κωδ.05).

Προπαρασκευαστικές μελέτες ή ενέργειες
■ Μελέτες Σχεδιασμού Διαδρομών Περπατησιμότητας (οριζοντιογραφία, μηκοτομές, κατά πλάτος διατομές, υλικά κατασκευής σε Προκαταρκτική, Οριστική και μελέτη Εφαρμογής & Τεύχη Δημοπράτησης): Σχετικά ΦΕΚ: α) 2621/31-12-2009/αριθμ. 52907/Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, β) 85/23-01-2018/Αριθμ. Δ13/ο/1372/Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών, γ) 2448/19-06-2020/Αριθμ.ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/57298/225: Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για τη δημιουργία προσωρινών διαδρόμων κίνησης πεζών, προσωρινών διαδρόμων κίνησης ποδηλάτου και προσωρινή δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30 χλμ/ώρα ,σε τοπικές οδούς ή σε περιοχές κατοικίας και δ) ΔΜΕΟ/Ο/3050/31-07-2013,ΦΕΚ 2302/16-9-2013): "Έγκρισης Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας". ■ Εφαρμογή κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης. ■ Χωροθέτηση και υλοποίηση θέσεων στάθμευσης/φόρτισης και ενοικίασης ποδηλάτων (δυνατότητα παροχής ποδηλάτων από τον Δήμο Αγιάς ή ιδιώτες πχ. ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, εστίασης κ.α) σε σημεία ιδιαίτερου ενδιαφέροντος (κοινόχρηστοι χώροι όπως Πάρκα, Πλατείες, Σχολεία και Σχολικά Συγκροτήματα, στάσεις και τερματικοί σταθμοί ΔΣ, υπαίθρια πάρκινγκ εκτός οδού, αξιοθέατα)- Ασφαλείς και προστατευμένες από τις καιρικές συνθήκες (κιόσκια) θέσεις στάθμευσης/φόρτισης ή ενοικίασης ποδηλάτων. ■ Κανονιστικές Αποφάσεις/Εγκρίσεις από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας.
Κρίσιμοι παράγοντες για την επιτυχία
Αισθητική προστασία και λειτουργία των διαδρομών και πλήρης εξασφάλιση ασφαλών και άνετων συνθηκών κυκλοφορίας για τους πεζούς, διευκόλυνση της κίνησης των ΑμεΑ, πρόληψη κινδύνων που δημιουργούνται από την ανεξέλεγκτη εναπόθεση αντικειμένων σε πεζοδρόμια και πεζοδρόμους, εξυπηρέτηση των αναγκών προσπέλασης της οδού από οχήματα παροχής πρώτων βοηθειών και ζ) επίτευξη υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας.
Εκτιμώμενη διάρκεια εφαρμογής
8 έτη (3^ο έως 10^ο έτος).
Προ-Εκτιμώμενος προϋπολογισμός για την υλοποίηση του έργου και πιθανές πηγές χρηματοδότησης
1,03 εκ. € / χρηματοδότηση πχ. από Πράσινο Ταμείο ή δάνειο από Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων ή ΕΥΔΕ/ΥΠΕΣ-Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης, με συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα και πηγές χρηματοδότησης πχ. CEF, μηχανισμός EFSI και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (EIB)κ.λπ. (βλ.Κεφ.3).

Πίνακας 3: Οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf) και Αμιγείς Πεζοδρομήσεις

Κωδ.[03]: ΟΔΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (WOONERF) ΚΑΙ ΑΜΙΓΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΜΕ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΜΕΑ**Συνολικό εμβαδό (οικισμός Αγιάς & 3 οικισμοί παραλιακού άξονα): 12.000 μ²**

Με το μέτρο της δημιουργίας δικτύου οδών **ήπιας κυκλοφορίας**, πολλά οδικά τμήματα που «αρθρώνονται» επί της κεντρικής οδούς στα κέντρα των οικισμών (που θα μετατραπεί σε διαδρομή περπατησιμότητας, κωδ. 02) και εκτείνονται σε σχέση με αυτήν σε απόσταση έως και 350 μ. ακτινικά ή ορθογωνικά, θα μετατραπούν σε ολοκληρωμένα δίκτυα οδών ήπιας κυκλοφορίας (Woonerf), με στόχο την ανάδειξη ως κυρίαρχων χρηστών του συγκεκριμένου οδικού δικτύου των πεζών και των ποδηλατιστών. Πέρα από τη δημιουργία των οδών ήπιας κυκλοφορίας, στα οδικά τμήματα που συμβάλλουν στην κεντρική Ε.Ο των οικισμών, προτείνεται και η δημιουργία συνδετήριου δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας, με διαδρομές οι οποίες θα συνδέουν την κεντρική περιοχή με βάδιση και ποδήλατο με «ευαίσθητες» χρήσεις γης, εξασφαλίζοντας την ασφαλή και «πράσινη» σύνδεσή τους (σχολικές μονάδες, αθλητικοί χώροι, χώροι κοινωνικής πρόνοιας, παιδικές χαρές, πάρκα, πλατείες, κλπ.). Το ανώτατο όριο ταχύτητας κυκλοφορίας θα είναι τα 30 χλμ./ώρα, κατά περίπτωση, ακόμη και τα 20 χλμ./ώρα. Το ανώτατο όριο ταχύτητας κυκλοφορίας για όλους τους χρήστες σε αυτές τις οδούς (μηχανοκίνητων οχημάτων ή μη) θα είναι τα 30 χλμ./ώρα και κατά περίπτωση τα 20 χλμ./ώρα. Για την υλοποίηση του μέτρου χρησιμοποιούνται κατάλληλα υλικά, όπως βαφή του οδοστρώματος, κυβόλιθοι (γρανίτης, βασάλτης, πορφύρης, κ.α.), μετακινούμενες κατασκευές (πχ. ζαρντινιέρες, αφαιρετά κιγκλιδώματα ή χαμηλά railis κλπ.) είτε ακόμη και πλαστικά επαναφερόμενα κολωνάκια. Η επιλογή των χαρακτηριστικών της επέμβασης και του υλικού εξαρτάται από τον χαρακτήρα της οδού, το πλάτος, την κλίση και τη μορφή του υφιστάμενου πεζοδρομίου, τον κατ'έκτιμηση αναμενόμενο φόρτο πεζών, το κόστος και τον γενικότερο οικονομικό προγραμματισμό του Δήμου. Διευκρινίζεται πως για τις περιπτώσεις οδών εντός του προτεινόμενου δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας που προτείνονται από το ΓΠΣ ως αμιγείς πεζοδρόμοι θα υλοποιείται (υπερισχύει) η πρόταση του ΓΠΣ, δηλ. η αμιγής πεζοδρόμηση. Επίσης σε περιπτώσεις όπου το μέτρο αφορά οδούς όπου θα υπάρχουν εγκατεστημένες στάσεις ΜΜΜ (διέλευση λεωφορειακών γραμμών μικρών λεωφορείων mini buses), πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα για την προσέγγιση των οχημάτων ΜΜΜ και για την ασφάλεια των επιβατών. Με αυτό τον τρόπο ενθαρρύνεται η ασφαλής μετακίνηση με βάδισμα και ποδήλατο πλησίον «ευαίσθητων» χρήσεων γης της ΠΜ, εξασφαλίζοντας την ασφαλή και «πράσινη» σύνδεσή τους (Σχολικές μονάδες, Αθλητικοί χώροι, χώροι Κοινωνικής Πρόνοιας, Πάρκα, Πλατείες, κλπ.). Σε αυτές τις οδούς, στην ευρύτερη περιοχή των «ευαίσθητων» χρήσεων γης θα ληφθούν επιπλέον μέτρα ανάσχεσης ταχυτήτων κυκλοφορίας, μέσω κατάλληλης σήμανσης & εγκατάστασης σηματοδότησης και θα υλοποιηθούν παρεμβάσεις βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας με ηλεκτρονικά μέσα (κωδ. 05).

Με το μέτρο των **αμιγών πεζοδρομήσεων** δημιουργούνται απομονωμένοι από την κυκλοφορία οχημάτων πυρήνες δραστηριοτήτων σε οδούς τοπικής συνήθως σημασίας και σε περιοχές γειτονιών με κυρίαρχη χρήση την αμιγή και γενική κατοικία, οι οποίοι θα λειτουργήσουν αρμονικά με τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας και τις διαδρομές περπατησιμότητας. **Το δίκτυο αμιγών πεζοδρόμων επιλέγεται βάσει σχετικών προτάσεων πολεοδομικών μελετών.** Αρκετά οδικά τμήματα στον οικισμό της Αγιάς έχουν ήδη πεζοδρομηθεί, συγκεκριμένα μεταξύ των οδών 25ης Μαρτίου και Αμύρου, στο ύψος του κτιρίου του Δημαρχείου Αγιάς και της Κεντρικής Πλατείας του οικισμού, προκειμένου να προσφέρουν στους πεζούς και στους ευάλωτους χρήστες (ΑμεΑ, παιδιά, υπερήλικες), τη δυνατότητα μετακίνησης με όρους ασφάλειας και άνεσης. Με τις πεζοδρομήσεις εξωραϊζεται το περιβάλλον της οδού, η οδός γίνεται πιο ασφαλής και οι κατοικίες προστατεύονται από τη διαμπερή κίνηση οχημάτων, την παράνομη στάθμευση, τη μακροχρόνια στάθμευση και τις υψηλές ταχύτητες κυκλοφορίας.

Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί κατά την υλοποίηση των οδών ήπιας κυκλοφορίας και των αμιγών πεζοδρόμων και στα σημεία διεπαφής με το δίκτυο εξυπηρέτησης της

μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, ώστε να δημιουργηθούν οι απαραίτητες υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ (ράμπες, οδηγοί όδευσης τυφλών, κ.α), όπως προβλέπεται από τις σχετική νομοθεσία, οδηγίες και προδιαγραφές πχ. ΦΕΚ 2621/31-12-2009/Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών και τις σχετικές με αυτήν Εγκυκλίου.

Από το σύνολο των οδικών τμημάτων που προτείνονται να πεζοδρομηθούν βάσει του ΓΠΣ, οι προς εφαρμογή πεζοδρομήσεις επιλέγονται από τις Αρμόδιες Υπηρεσίες του Δήμου (Τεχνική Υπηρεσία) σε συνεργασία με την Δημοτική Αρχή, την Τοπική Κοινωνία, ενώ σε κάθε περίπτωση απαιτούνται οι σχετικές εγκρίσεις από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδα.

Προαπαιτούμενα έργα

- Αλλαγές στην υφιστάμενη σήμανση (πχ. αποξήλωση υφιστάμενων σημάτων που αντίκεινται στα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας και στις προτεινόμενες πεζοδρομήσεις, κ.α) και εγκατάσταση νέας σήμανσης όπως σήματα P-55 οδού υποχρεωτικής διέλευσης πεζών, P-32 ορίων ταχύτητας, P-40 και P-39 απαγόρευσης στάθμευσης και στάσης ή μόνο στάθμευσης, κ.α.
- Εγκατάσταση ολοκληρωμένης ρυθμιστικής κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης στην ευρύτερη περιοχή των πεζοδρόμων και μέτρων ανάσχεσης της ταχύτητας των οχημάτων στην περίμετρο των περιοχών ή των Σχολικών Μονάδων (πχ. ανακλαστήρες οδοστρώματος τύπου «μάτια γάτας», υπερυψωμένες διαβάσεις πεζών κλπ.

Άλλα σχετικά έργα

- Διαδρομές περπατησιμότητας & διαμόρφωση θέσεων στάσης/στάθμευσης Ε.Ι.Χ οχημάτων και οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων σε εσοχές (κωδ.02).
- Σήμανση/σηματοδότηση & οδικός εξοπλισμός ανάσχεσης ταχυτήτων κίνησης μηχανοκίνητων οχημάτων (κωδ.05).
- Διαμόρφωση δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών & εφαρμογή κανονιστικού πλαισίου και σύγχρονων τεχνολογιών για τη βελτιστοποίηση της τροφοδοσίας καταστημάτων (κωδ.10).

Προπαρασκευαστικές μελέτες ή ενέργειες

- Κυκλοφοριακή μελέτη για δίκτυο ή μεμονωμένων (συνδετήριων) οδών ήπιας κυκλοφορίας (τρόπος υλοποίησης της υποδομής, σχεδιασμός οριζοντιογραφίας και διατομών, συνοδευτικά μέτρα για την ομαλή λειτουργία, επιλεγμένα υλικά και διαχωριστικά, πιθανά μέτρα εφαρμογής σε περίπτωση αστοχιών) με έμφαση στην κίνηση και τις υποδομές ΑμεΑ. Πρέπει να δοθεί έμφαση στις περιοχές Σχολείων-Σχολικών Συγκροτημάτων, χώρων Αθλητισμού και Κοινόχρηστων χώρων όπως Πάρκα, Πλατείες (θεσμοθέτηση διαβάσεων πεζών, μέτρων ανάσχεσης της ταχύτητας οχημάτων, Wooperf (κ.α). Σχετικό ΦΕΚ: 2448/19-06-2020/Αριθμ.ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/57298/225: Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για τη δημιουργία προσωρινών διαδρόμων κίνησης πεζών, προσωρινών διαδρόμων κίνησης ποδηλάτου και προσωρινή δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30 χλμ./ώρα ,σε τοπικές οδούς ή σε περιοχές κατοικίας.
- Αρχιτεκτονική μελέτη, Μελέτη Ηλεκτροφωτισμού, Μελέτη εφαρμογής κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης ανά οδικό τμήμα ή περιοχή εφαρμογής, Υδραυλικές μελέτες (πχ. απορροή όμβριων, ενδεχόμενη μετατόπιση δικτύων ΟΚΩ).
- Αρχιτεκτονική μελέτη πεζοδρόμων (τρόπος κατασκευής, τα υλικά επίστρωσης του δαπέδου κυκλοφορίας, απαιτήσεις τους σε εξοπλισμό όπως καλλωπιστικά φυτά, καθίσματα, φωτιστικά σώματα, Μελέτη Ηλεκτροφωτισμού, Μελέτη εφαρμογής κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης ανά περιοχή εφαρμογής.
- Κανονιστικές Αποφάσεις/Εγκρίσεις από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας.

Κρίσιμοι παράγοντες για την επιτυχία
■ «Φάσμα επιπτώσεων» στην καθημερινή κυκλοφορία των οχημάτων, των πεζών αλλά και γενικά σε συνθήκες των μετακινούμενων στις περιοχές κατοικίας. Θα πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη το «φάσμα επιπτώσεων» που θα προκύπτει, να αντιμετωπίζεται κατά το δυνατό σφαιρικά και να επιλύονται τα ζητήματα με την πλέον ολιστική και κοινά αποδεκτή εναλλακτική λύση. ■ Παρά το ότι θα σχεδιάζονται, μελετώνται και υλοποιούνται τα συγκεκριμένα μέτρα για τις «οδούς ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf)», η επιτυχία τους δεν είναι ανεξάρτητη από την επιτυχία των υπολοίπων. Τα μέτρα που αναφέρονται παραπάνω “Άλλα σχετικά έργα/παρεμβάσεις” θα πρέπει να εφαρμοσθούν ενιαία και όχι αποσπασματικά για το λόγο ότι τυχόν μεμονωμένη επέμβαση μπορεί να μην έχει τα επιθυμητά αποτελέσματα, αν δεν ακολουθηθεί από τις υπόλοιπες. ■ Τα τμήματα των υπηρεσιών του Δήμου πχ. Τεχνική Υπηρεσία, Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, κ.α, θα πρέπει να εμπλέκονται και να συνεργάζονται ολιστικά σε βάθος χρόνου στη διαμόρφωση πολιτικής για την κυκλοφορία των πεζών. ■ Σταδιακή εφαρμογή των μέτρων (υλοποίηση στο πεδίο) και παρακολούθησή τους για ενδεχόμενες απαιτούμενες προσαρμογές. ■ <u>Σύνταξη και θεσμοθέτηση Κανονισμού Λειτουργίας των πεζοδρόμων.</u> Ο Κανονισμός θα αποσκοπεί: α) στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, β) στην αισθητική προστασία και λειτουργία του πεζοδρόμου, γ) στην πλήρη εξασφάλιση ασφαλών και άνετων συνθηκών κυκλοφορίας για τους πεζούς, δ) στη διευκόλυνση της κίνησης των ΑμεΑ, ε) στην πρόληψη κινδύνων που δημιουργούνται από την ανεξέλεγκτη εναπόθεση αντικειμένων σε πεζοδρόμια και πεζοδρόμους, στ) στην εξυπηρέτηση των αναγκών προσπέλασης της οδού από οχήματα παροχής πρώτων βοηθειών και ζ) στην επίτευξη υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας. ■ Συνεργασία του Δήμου με Φορείς, ούτως ώστε να δίνεται έμφαση και να καθορίζονται οι υποχρεώσεις ανάμεσα στους διάφορους εταίρους, πχ. συμφωνία μεταξύ του Δήμου και Διευθυντών των Σχολείων & Σχολικών Συγκροτημάτων, Συλλόγων Γονέων και Κηδεμόνων. Εκπόνηση <u>“σχεδίων μετακινήσεων των μαθητών”</u> με πεζή μετακίνηση ή ποδήλατο που θα συνδέουν Σχολικές μονάδες Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης με περιοχές κατοικίας και «ευαίσθητες» χρήσεις γης, όπως Πάρκα, Πλατείες, Αθλητικοί χώροι. Ο σχεδιασμός θα πρέπει να αφορά όχι μόνο την αυτόνομη μετακίνηση μαθητών μεγαλύτερων ηλικιών με ποδήλατο από/προς τις Σχολικές Μονάδες, αλλά και τη μεταφορά με ποδήλατο μικρών παιδιών Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης από τους γονείς με χρήση ποδηλάτων, αντί της συνήθους χρήσης του Ε.Ι.Χ αυτοκινήτου γι’ αυτό το σκοπό.
Εκτιμώμενη διάρκεια εφαρμογής
8 έτη (3 ^ο έως 10 ^ο έτος).
Εκτιμώμενος προϋπολογισμός για την υλοποίηση του έργου και πιθανές πηγές χρηματοδότησης
2,42 εκ. € / χρηματοδότηση πχ. από Πράσινο Ταμείο ή δάνειο από Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων ή ΕΥΔΕ/ΥΠΕΣ-Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης, με συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα και πηγές χρηματοδότησης πχ. CEF, μηχανισμός EFSI και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (EIB) κ.λπ. (βλ.Κεφ.3).

Πίνακας 4: Υποδομές διάθεσης και στάθμευσης κοινόχρηστων και ιδιωτικών ποδηλάτων

Κωδ.[04]: ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ Οικισμός Αγιάς & 3 οικισμοί παραλιακού άξονα: 8 σταθμοί διάθεσης/10 ποδήλατα ανά σταθμό
Το μέτρο αφορά στη διάθεση στόλου ηλεκτρικών ποδηλάτων, τη χωροθέτηση αντιβανδαλιστικών θέσεων κλειδώματος (στάθμευσης) και φόρτισης των ηλεκτρικών και συμβατικών ποδηλάτων, που θα εγκατασταθούν σε οργανωμένους και κατάλληλα χωροθετημένους σταθμούς ποδηλάτων στον οικισμό της Αγιάς και στους 3 οικισμούς του παραλιακού άξονα. Αριθμός 8 σταθμών διάθεσης, συγκεκριμένα 2 σταθμοί σε κάθε ένα από τους παραπάνω 4 οικισμούς, με 10 ποδήλατα ανά σταθμό, δηλ. στόλος συνολικά 80 ηλεκτρικών ποδηλάτων για τον Δήμο Αγιάς θεωρείται αρχικά μια ικανοποιητική προσέγγιση. Οι σταθμοί προτείνεται να χωροθετηθούν σε πάρκα, πλατείες ή σε τερματικούς σταθμούς των ΜΜΜ (πχ. νέος τερματικός σταθμός ΚΤΕΛ στην Αγιά και αφετηρία/τέρμα γραμμών μικρών λεωφορείων (mini buses). Το σύστημα θα πρέπει συνολικά να υποστηρίζεται από τον απαραίτητο εξοπλισμό Η/Μ και τηλεματικής. Μελλοντικά, το εν λόγω σύστημα θα εξελιχθεί τόσο ποσοτικά (περισσότερα ποδήλατα, σταθμοί φόρτισης, αντιβαλλιστικές θέσεις κλειδώματος & φόρτισης) όσο και ποιοτικά (εφαρμογές τηλεματικής, ανανέωση Η/Μ εξοπλισμών, κλπ.).
Προαπαιτούμενα έργα
Δεν απαιτείται
Άλλα σχετικά έργα
➤ Διαδρομές περπατησιμότητας με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ και διαμόρφωση περιορισμένου αριθμού θέσεων στάσης/στάθμευσης Ε.Ι.Χ οχημάτων και οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων σε εσοχές (συμπερ. ενδεχόμενου διαδικασιών αποχαρκτηρισμού οδών) (κωδ.02). ➤ Οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf) και αμιγείς πεζοδρομήσεις με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ (κωδ.03).
Προπαρασκευαστικές μελέτες ή ενέργειες
➤ Δεν απαιτείται
Κρίσιμοι παράγοντες για την επιτυχία
➤ Ο αριθμός όσων ασχολούνται με την πολιτική για το ποδήλατο όπως η Δημοτική Αρχή και η Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, ενώσεις ή αθλητικοί όμιλοι ποδηλατιστών ή πεζοπορίας κατά την εξέταση ενός μέτρου που σχετίζεται με την ποδηλασία, εξαρτάται από το μέγεθος των προωθούμενων έργων. Εν προκειμένω θα πρέπει να είναι ισοδύναμος με τον αριθμό αυτών που θα ασχολούνται με αντικείμενα όπως η κυκλοφορία, η στάθμευση και η δημόσια συγκοινωνία, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η σθεναρή προώθηση της πολιτικής υπέρ του ποδηλάτου. ➤ Εξωτερικές συνεργασίες του Δήμου με άλλους Φορείς, πχ. συμφωνία μεταξύ του Δήμου και Διευθυντών των Σχολείων & Σχολικών Συγκροτημάτων, Συλλόγων Γονέων και Κηδεμόνων, για τη χωροθέτηση αντιβαλλιστικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων πλησίον ή στον προαύλιο χώρο των σχολικών Μονάδων.

Εκτιμώμενη διάρκεια εφαρμογής
5 έτη (1 ^ο έως 5 ^ο)
Εκτιμώμενος προϋπολογισμός για την υλοποίηση του έργου και πιθανές πηγές χρηματοδότησης
0,40 εκ.€ / από ίδιους Πόρους του Δήμου ή χρηματοδότηση π.χ. από Πράσινο Ταμείο ή ΕΥΔΕ/ΥΠΕΣ-Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης

Πίνακας 5: Σήμανση/ σηματοδότηση & οδικός εξοπλισμός ανάσχεσης ταχυτήτων κίνησης μηχανοκίνητων οχημάτων

Κωδ.[05]: ΣΗΜΑΝΣΗ/ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ & ΟΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΝΑΣΧΕΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΚΙΝΗΣΗΣ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Συνολικό μήκος (οικισμός Αγιάς & 3 οικισμοί παραλιακού άξονα): 5,22χλμ.

Η εξασφάλιση της λειτουργίας των μονοδρομημένων τμημάτων (κωδ.01), των διαδρομών περπατησιμότητας (κωδ.02) και των οδών ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf) και αμιγών πεζοδρόμων (κωδ.03) προϋποθέτουν ένα ολοκληρωμένο σύστημα σήμανσης. Σημειώνεται πως η υπάρχουσα σήμανση κρίνεται σε αρκετές περιπτώσεις ανεπαρκής και πρέπει να βελτιωθεί και να συμπληρωθεί ούτως ή άλλως. Η εγκατάσταση της κατακόρυφης και οριζόντιας ρυθμιστικής σήμανσης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) που είναι απαραίτητη για τη λειτουργία των προτεινόμενων μέτρων (μονοδρομήσεων, πεζοδρομήσεων, οδών ήπιας κυκλοφορίας) σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες υφιστάμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, θα γίνει βάσει μελετών που θα εκπονηθούν σε βραχυπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα (1ο έτος), όπως κυκλοφοριακών, οδικής ασφάλειας κ.α.

Γενικά, για την εξασφάλιση της λειτουργίας των μέτρων/δράσεων του παρόντος ΣΒΑΚ θα απαιτηθεί κυρίως η τοποθέτηση των παρακάτω πινακίδων του Κ.Ο.Κ (χωρίς φυσικά αυτό να αποκλείει τη χρήση & οποιασδήποτε άλλης πινακίδας του ΚΟΚ):

- Κ-16: Κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών (Σχολεία, Γήπεδα).
- Κ-24: Προαναγγελία διπλής κυκλοφορίας.
- Ρ-1: Υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας.
- Ρ-2: Υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP).
- Ρ-7: Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα.
- Ρ-27: Απαγόρευση αριστερής στροφής.
- Ρ-28: Απαγόρευση δεξιάς στροφής.
- Ρ-32: Η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό (πχ. 30 χλμ./ώρα).
- Ρ-39: Απαγορεύεται η στάθμευση.
- Ρ-40: Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση.
- Π-21: Διάβαση πεζών.
- Π-23: Μονόδρομος.
- Ρ-4α/4γ: Υπόδειξη των ορίων ισχύος της πινακίδας Ρ-40.
- Ρ-55: Υποχρεωτική διέλευση πεζών. Κάτω από τις πινακίδες αυτές πρέπει να τοποθετηθεί πρόσθετη πληροφοριακή πινακίδα που θα αναγράφει ότι επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων των κατοίκων και στις περιπτώσεις φυσικά που κατά μήκος του πεζόδρομου υπάρχουν καταστήματα με τις ώρες στις οποίες επιτρέπεται η διέλευση τροχοφόρων για ανεφοδιασμό των καταστημάτων.
- Π-92: Αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένης ως περιοχής ήπιας κυκλοφορίας.
- Π-93: Ρύθμιση κυκλοφορίας από σχολικό τροχονόμο.

Οι πινακίδες που θα χρησιμοποιηθούν πρέπει να είναι μεσαίου μεγέθους, σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Αναφορικά με μέτρα οριζόντιας σήμανσης και πρόσθετου οδικού εξοπλισμού οδικής ασφάλειας (μέτρα ανάσχεσης της ταχύτητας των οχημάτων) συστήνεται να χρησιμοποιούνται κυρίως τα εξής:

- οριζόντια σήμανση (διαβάσεις πεζών, τύπου ZEBRA).
- υπερυψωμένες διαβάσεις πεζών
- ανακλαστήρες οδοστρώματος (μάτια γάτας).
- κυβόλιθοι (τύπου βασάλτης).

■ <u>ραντάρ καταγραφής της ταχύτητας</u> των διερχόμενων οχημάτων, σε οδούς πλησίον Σχολικών Μονάδων ή Σχολικών Συγκροτημάτων, όπου λόγω του χαμηλού φόρτου ή εκτεταμένης ευθυγραμμίας της οδού αναπτύσσονται συχνά υψηλές ταχύτητες. Αναφορικά με τους αναλάμποντες σηματοδότες που θα πρέπει να τοποθετηθούν στις διαβάσεις πεζών πρέπει να χρησιμοποιηθούν προειδοποιητικοί ενός πεδίου.
Προαπαιτούμενα έργα
■ Δεν απαιτείται
Άλλα σχετικά έργα
■ Μονοδρομήσεις και διαπλατύνσεις πεζοδρομίων με δημιουργία υποδομών εξυπηρέτησης ΑμεΑ και προσφορά νέων θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο ■ Διαδρομές περπατησιμότητας με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ και διαμόρφωση περιορισμένου αριθμού θέσεων στάσης/στάθμευσης Ε.Ι.Χ οχημάτων και οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων σε εσοχές (συμπερ. ενδεχόμενου διαδικασιών αποχαρκτηρισμού οδών) (κωδ.02). ■ Οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf) και αμιγείς πεζοδρομήσεις με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ (κωδ.03).
Προπαρασκευαστικές μελέτες ή ενέργειες
■ Κυκλοφοριακές μελέτες, μελέτης σήμανσης/σηματοδότησης και οδικής ασφάλειας σε κρίσιμους οδικούς άξονες ή περιοχές Σχολείων και Σχολικών Συγκροτημάτων. Σχετικά ΦΕΚ: α) 85/23-01-2018/Αριθμ. Δ13/ο/1372/Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών, β) ΔΜΕΟ/Ο/3050/31-07-2013,ΦΕΚ 2302/16-9-2013): "Έγκρισης Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας". ■ Επισημαίνεται η σημαντικότητα της εκπαίδευσης και ενημέρωσης των πολιτών (με έμφαση στους μαθητές) για θέματα οδικής ασφάλειας, καθώς και η ανάγκη λήψης μέτρων ενίσχυσης της αστυνόμευσης σε συνεργασία με την Τροχαία και τη Δημοτική Αστυνομία. Αναφορικά με την αστυνόμευση, προτεραιότητα θα πρέπει να δοθεί στα σημεία εκείνα που έχουν καταγραφεί αυξημένοι δείκτες ατυχημάτων, ειδικά για παραβάσεις που αυξάνουν την πιθανότητα εμπλοκής σε ατύχημα είτε τη σοβαρότητα του ατυχήματος (ταχύτητα, μη χρήση ζώνης – κράνους ασφαλείας, αλκοόλ, χρήση κινητού). ■ Κανονιστικές Αποφάσεις/Εγκρίσεις από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας.
Κρίσιμοι παράγοντες για την επιτυχία
■ Τα τμήματα των υπηρεσιών του Δήμου όπως Τεχνική Υπηρεσία, Επιτροπή Ποιότητας Ζωής κ.α, αλλά και η εκάστοτε Δημοτική Αρχή, θα πρέπει να εμπλέκονται και να συνεργάζονται ολιστικά σε βάθος χρόνου. ■ Εγκρίσεις για την υλοποίηση από άλλες Υπηρεσίες (πχ. Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας).
Εκτιμώμενη διάρκεια εφαρμογής
2 έτη (1 ^ο έως 2 ^ο έτος)

Εκτιμώμενος προϋπολογισμός για την υλοποίηση του έργου και πιθανές πηγές χρηματοδότησης

0,17 εκ.€ / από ίδιους Πόρους του Δήμου ή χρηματοδότηση π.χ. από Πράσινο Ταμείο ή ΕΥΔΕ/ΥΠΕΣ-Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης.

Πίνακας 6: Διαμόρφωση πυλών εισόδου

Κωδ. [06]:ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΥΛΩΝ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΕ ΚΟΜΒΟΥΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΕΙΑ ΔΙΕΠΑΦΗΣ ΤΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕ ΑΝΩΤΕΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΟΔΟΥΣ ΤΟΥ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ (ΕΠΑΡΧΙΑΚΕΣ ΟΔΟΙ)

Οικισμός Αγιάς & 3 οικισμοί παραλιακού άξονα: 6 Πύλες

Την πρόσβαση στους οικισμούς εξυπηρετούν συνήθως Πύλες εισόδου-εξόδου που συνδέουν το εσωτερικό οδικό δίκτυο των οικισμών, με τους περιμετρικούς κύριους οδικούς άξονες του ανώτερου ιεραρχικά οδικού δικτύου όπως είναι η Περιφερειακή Οδός Αγιάς, η Επαρχιακή Οδός (Ε.Ο) Λάρισας-Αγιοκάμπου, η Ε.Ο Αγιάς-Σκλήθρου, η Ε.Ο Κόκκινου Νερού-Αγιοκάμπου, καθώς και άλλες Ε.Ο. στο σύνολο των οικισμών του Δήμου Αγιάς.

Οι Πύλες αυτές θα πρέπει να διαμορφωθούν με χαμηλή δενδροφύτευση εκατέρωθεν της οδού, ώστε να είναι ευχάριστες οπτικά και να δίνουν «ταυτότητα» στην περιοχή. Πρέπει να επισημανθούν με κατακόρυφη σήμανση (πχ. πινακίδες Π-92 σε συνδυασμό με την πινακίδα Ρ-60 με ένδειξη ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα) και να διαθέτουν επαρκή οδοφωτισμό. Για τη σταδιακή αποθάρρυνση της διαμπερούς κυκλοφορίας και ειδικά της διέλευσης βαρέων οχημάτων, αλλά και τη μείωση των ταχυτήτων κυκλοφορίας, θα πρέπει να εφαρμοσθούν και αλλαγές στην επιφάνεια της οδού ή ειδικές κατασκευές για μείωση πλάτους οδού και να εγκατασταθεί σχετική σήμανση εισόδου σε περιοχή όπου εφαρμόζονται μέτρα ΒΑΚ υπέρ των πεζών και ποδηλατιστών. Ειδικότερα πρέπει να υλοποιηθούν μέτρα «διάταξης» πύλης, με σημείο συμπίεσης (τοπική μείωση του πλάτους οδοστρώματος/κυκλοφοριακός λαιμός) σε συνδυασμό και αλλαγή χρώματος στο οδόστρωμα ή χρήση άλλων υλικών (πχ. γρανίτη ή κυβόλιθο). Το πλάτος οδοστρώματος της εισόδου ενδείκνυται να «συμπιέζεται» στα 6,50 μ. Με κατάλληλη πληροφοριακή σήμανση σε αυτά τα σημεία, θα επισημαίνεται η είσοδος σε αστική περιοχή όπου λειτουργούν μηχανικά και ηλεκτρονικά μέσα επιτήρησης (π.χ. κάμερες κυκλοφορίας, αισθητήρες διαφόρων ειδών, κλπ.). Για τον οικισμό της Αγιάς και τους 3 παραθαλάσσιους οικισμούς τα σημεία εγκατάστασης των Πυλών παρουσιάζονται στους χάρτες που προηγήθηκαν. Πρόκειται για τα εξής 6 σημεία:

- Στην Ε.Ο Αγιάς-Βόλου, πλησίον του κόμβου με την Περιφερειακή οδό Αγιάς και στην κατεύθυνση προς τον οικισμό της Αγιάς (είσοδος Αγιάς από Λάρισα).
- Στην Ε.Ο Αγιάς-Σκλήθρου, με την Περιφερειακή οδό Αγιάς και στην κατεύθυνση προς τον οικισμό της Αγιάς (είσοδος Αγιάς από παραθαλάσσιους οικισμούς πχ. Αγιοκάμπο, Βελίκα, Κάτω Σωτηρίτσα).
- Στην Ε.Ο Λάρισας-Αγιοκάμπου, πλησίον του οικισμού Αγιοκάμπου (είσοδος παραθαλάσσιου άξονα από Αγιά).
- Στην Ε.Ο Αγιάς-Σκλήθρου, πλησίον του οικισμού Αγιοκάμπου (είσοδος παραθαλάσσιου άξονα από Σκλήθρο).
- Στην Ε.Ο Κόκκινου Νερού-Αγιοκάμπου, πλησίον του λιμανιού Αγιοκάμπου (είσοδος παραθαλάσσιου άξονα από λιμάνι Αγιοκάμπου).
- Στην Ε.Ο Κόκκινου Νερού-Αγιοκάμπου, πλησίον του οικισμού Βελίκα (είσοδος παραθαλάσσιου άξονα από Κουτσουπιά, Κόκκινο Νερό, Στόμιο).

Οι Πύλες αυτές θα πρέπει να διαμορφωθούν με χαμηλή δενδροφύτευση εκατέρωθεν της οδού, ώστε να είναι ευχάριστες οπτικά και να δίνουν «ταυτότητα» στην ευρύτερη περιοχή. Για τη σταδιακή αποθάρρυνση της διαμπερούς κυκλοφορίας και ειδικά της διέλευσης βαρέων οχημάτων, αλλά και τη μείωση των ταχυτήτων κυκλοφορίας, θα πρέπει να εφαρμοσθούν και αλλαγές στην επιφάνεια της οδού ή ειδικές κατασκευές για μείωση πλάτους οδού και να εγκατασταθεί σχετική σήμανση εισόδου σε περιοχή όπου εφαρμόζονται μέτρα ΒΑΚ υπέρ των πεζών και ποδηλατιστών. Συχνά συνοδεύονται και από διαβάσεις πεζών.

Με κατάλληλη πληροφοριακή σήμανση σε αυτά τα σημεία, θα επισημαίνεται η είσοδος σε αστική περιοχή όπου λειτουργούν μηχανικά και ηλεκτρονικά μέσα επιτήρησης (π.χ. κάμερες κυκλοφορίας, αισθητήρες διαφόρων ειδών, κλπ.).

Προαπαιτούμενα έργα
■ Κανένα
Άλλα σχετικά έργα
■ Διαδρομές περπατησιμότητας με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ και διαμόρφωση περιορισμένου αριθμού θέσεων στάσης/στάθμευσης Ε.Ι.Χ οχημάτων και οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων σε εσοχές (συμπερ. ενδεχόμενου διαδικασιών αποχαρκτηρισμού οδών) (κωδ.02). ■ Σήμανση/σηματοδότηση & οδικός εξοπλισμός ανάσχεσης ταχυτήτων κίνησης μηχανοκίνητων οχημάτων (κωδ.05).
Προπαρασκευαστικές μελέτες ή ενέργειες
■ Προκαταρκτική, Προμελέτη, Οριστική μελέτη και Μελέτη Εφαρμογής Κυκλοφοριακών Κόμβων & Σήμανσης. ■ Κανονιστικές Αποφάσεις/Εγκρίσεις από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας.
Κρίσιμοι παράγοντες για την επιτυχία
Σταδιακή εφαρμογή των μέτρων (υλοποίηση στο πεδίο) και παρακολούθησή τους για ενδεχόμενες απαιτούμενες προσαρμογές.
Εκτιμώμενη διάρκεια εφαρμογής
2 έτη (1 ^ο έως 2 ^ο έτος)
Εκτιμώμενος προϋπολογισμός για την υλοποίηση του έργου και πιθανές πηγές χρηματοδότησης
0,50 εκ.€ / από ίδιους Πόρους του Δήμου ή χρηματοδότηση πχ. από Πράσινο Ταμείο ή ΕΥΔΕ/ΥΠΕΣ-Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης.

Πίνακας 7: Διανοίξεις οδών

Κωδ.[07]: ΔΙΑΝΟΙΞΕΙΣ ΟΔΩΝ Συνολικό μήκος (οικισμός Αγιάς): 0,55 χλμ.
Ορισμένες νέες αλλά και υφιστάμενες (τοπικής σημασίας) οδοί της ΠΜ (λίγες σε αριθμό), μικρού πλάτους (<3,00 μ.), παραμένουν αδιάνοικτες σε τμήμα ή στο σύνολο του μήκους τους. Στην υφιστάμενη κατάσταση τα τμήματα αυτά είναι χώροι με πράσινο και βλάστηση ή άλλοτε χωροθετούνται και παλαιά εγκαταλειμμένα κτίρια όπως πχ. κατοικιών ή άλλης χρήσης, μεταλλικές κατασκευές, αποθήκες, καπνοδόχοι κλπ. Οι οδοί αυτές προκειμένου το δίκτυο να λειτουργήσει αποδοτικά κυρίως ως προς την πρόσβαση σε κατοικίες αλλά και την εξυπηρέτηση της στάθμευσης παρά την οδό, θα πρέπει να διανοιχθούν και να λειτουργήσουν. Οι προς εφαρμογή διανοίξεις θα αποφασισθούν από τις Αρμόδιες Υπηρεσίες του Δήμου (Τεχνική Υπηρεσία) σε συνεργασία με την Δημοτική Αρχή και τις σχετικές εγκρίσεις από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση της Περιφέρειας Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας Ένα οδικό τμήμα που πρέπει να διανοιχθεί το συντομότερο δυνατό βρίσκεται στα νότια της οδού Λαρίσης, στον οικισμό της Αγιάς, ώστε να δημιουργηθεί ολοκληρωμένος δακτύλιος κυκλοφορίας για οχήματα και πεζούς με την οδό Λαρίσης στην κεντρική περιοχή της Αγιάς βασικό οδικό δίκτυο & διαδρομή περπατησιμότητας). Το τμήμα που πρέπει να διανοιχθεί βρίσκεται στα νότια της εκκλησίας του Αγίου Αντωνίου και βορειότερα του γηπέδου ποδοσφαίρου Αγιάς. Η διάνοιξη πρέπει να γίνει από την Ε.Ο Αγιάς-Σκλήθρου στα ανατολικά (στο ύψος του Κέντρου Υγείας Αγιάς) έως την Ε.Ο Αγιάς-Βόλου στα δυτικά. Με την υλοποίηση αυτής της διάνοιξης και τη δημιουργία νέου συνδετήριου -παρακαμπτήριου του κέντρου- οδικού τμήματος, θα μπορεί να μονοδρομηθεί η οδός Λαρίσης στο κέντρο του οικισμού της Αγιάς. Το συνολικό μήκος της παρέμβασης φθάνει στα 550 μ. περίπου. Μετά τη διάνοιξη, απαραίτητα είναι τα συνοδά έργα διαμόρφωσης του οδικού δικτύου όπως, αποκατάσταση επαρκούς διατομής της οδού, οδοστρώση, διαμόρφωση και κατασκευή πεζοδρομίων, σήμανση, ηλεκτροφωτισμός, διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου, κ.α.
Προαπαιτούμενα έργα
Ενδεχόμενες απαλλοτριώσεις ιδιοκτησιών (αγροτεμάχια ή παλαιά, εγκαταλειμμένα κτίρια κατοικιών, αποθήκες ή κτίρια άλλης χρήσης, μεταλλικές κατασκευές, κ.α)
Άλλα σχετικά έργα
➤ Μονοδρομήσεις και διαπλατύνσεις πεζοδρομίων με δημιουργία υποδομών εξυπηρέτησης ΑμεΑ και προσφορά νέων θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο (κωδ.01). ➤ Διαδρομές περπατησιμότητας με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ και διαμόρφωση περιορισμένου αριθμού θέσεων στάσης/στάθμευσης Ε.Ι.Χ οχημάτων και οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων σε εσοχές (συμπερ. ενδεχόμενου διαδικασιών αποχαρκτηρισμού οδών) (κωδ.02). ➤ Σήμανση/σηματοδότηση & οδικός εξοπλισμός ανάσχεσης ταχυτήτων κίνησης μηχανοκίνητων οχημάτων (κωδ.05).
Προπαρασκευαστικές μελέτες ή ενέργειες
➤ Τοπογραφικές μελέτες. ➤ Μελέτες κατεδάφισης, εφόσον στο χώρο της αδιάνοικτης οδού περιλαμβάνονται κατασκευές όπως παλαιά, εγκαταλειμμένα κτίρια κατοικιών, αποθήκες, καταστήματα ή κτίρια άλλης χρήσης, μεταλλικές κατασκευές, υψηλοί καπνοδόχοι κλπ. ➤ Μελέτες: Οδοποιίας, Κυκλοφοριακές μελέτες, Σήμανσης & Σηματοδότησης, Υδραυλικές, Ηλεκτρομηχανολογικές, ΣΑΥ-ΦΑΥ και σύνταξη Τευχών Δημοπράτησης. ➤ Δημοπράτηση κατασκευής των οδών.

Κρίσιμοι παράγοντες για την επιτυχία
■ Διαδικασίες ανάθεσης και ολοκλήρωσης των μελετών. ■ Επίβλεψη Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου. ■ Εγκρίσεις από άλλες Υπηρεσίες (Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας).
Εκτιμώμενη διάρκεια εφαρμογής
10 έτη (1 ^ο έως 10 ^ο έτος)
Εκτιμώμενος προϋπολογισμός για την υλοποίηση του έργου και πιθανές πηγές χρηματοδότησης
0,46 εκ.€ / από ίδιους Πόρους του Δήμου ή χρηματοδότηση π.χ. από Πράσινο Ταμείο ή ΕΥΔΕ/ΥΠΕΣ-Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης.

Πίνακας 8: Διαμόρφωση και προσφορά θέσεων στάθμευσης σε υπαίθριους χώρους εκτός οδού

Κωδ.[08]: ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥΣ ΚΑΙ ΝΕΟΥΣ ΥΠΑΙΘΡΙΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΕΚΤΟΣ ΟΔΟΥ Οικισμός Αγιάς & 3 οικισμοί παραλιακού άξονα: 1.700 θέσεις τυπικού επιβατικού οχήματος (Ε.Ι.Χ) σε υφιστάμενα υπαίθρια πάρκινγκ ή ακάλυπτα οικόπεδα
Το μέτρο της δημιουργίας υπαίθριων θέσεων στάθμευσης σε χώρους εκτός σε βραχυπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα (1^ο έως 5^ο έτος) θεωρείται ιδιαίτερα σημαντικό μέτρο. Η εφαρμογή του μέτρου θα αποτελέσει σημαντική παράμετρο για τον περιορισμό της παράνομης στάθμευσης, τη μείωση άσκοπων μετακινήσεων προς αναζήτηση ελεύθερης θέσης στάθμευσης και τη μεταστροφή των χρηστών μηχανοκίνητων μέσων προς περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον μεταφορικά μέσα (ποδήλατο, ΔΣ, πεζή μετακίνηση, χρήση του P&R). Οι χώροι θα πρέπει να οριοθετηθούν με σαφήνεια, ώστε να διευκολύνεται η στάθμευση και η κυκλοφορία κατά την προσέλευση/αποχώρηση ή εντός των χώρων. Για τους υφιστάμενους υπαίθριους χώρους στάθμευσης που βρίσκονται σε διάσπαρτους αδιαμόρφωτους/μη οργανωμένους χώρους, από την πλευρά της παραλίας, στους οικισμούς του Αγιόκαμπου, της Κάτω Σωτηρίτσας και της Βελίκας, προτείνεται η σωστή διαμόρφωση, οργάνωση και χρήση τους (φωτισμός, διάταξη θέσεων στάθμευσης, οριοθέτηση εισόδων και διαδρόμων πρόσβασης, πληροφοριακή σήμανση). Στην οργάνωση της στάθμευσης σε χώρους εκτός οδού θα συνδράμουν ιδιαίτερα θετικά οι χώροι που προτείνονται από το ΓΠΣ Αγιάς (πρβ. http://gis.epoleodomia.gov.gr). Προτείνονται υπαίθριοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού, δημόσιας χρήσης στους παραθαλάσσιους οικισμούς του Αγιόκαμπου, της Κάτω Σωτηρίτσας και της Βελίκας. Το παρόν ΣΒΑΚ υιοθετεί όλες αυτές τις προτάσεις του ΓΠΣ για τους χώρους στάθμευσης εκτός οδού. Για τους οικισμούς που δεν προτείνονται τέτοιοι χώροι από το ΓΠΣ, θα πρέπει να αναζητηθούν από την Δημοτική Αρχή και την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου. Κάποια άκτιστα ιδιωτικά ή δημόσια οικόπεδα και αδιαμόρφωτοι χώροι όπου μπορούν να σταθμεύουν χωρίς περιορισμό οχήματα αποσυμφορίζουν συχνά το πρόβλημα της στάθμευσης σε τοπική κλίμακα. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα αξιοποίησης τέτοιων χώρων ως υπαίθρια οργανωμένα πάρκινγκ, εφόσον βέβαια διαθέτουν ικανοποιητική επιφάνεια πχ. διαθέσιμη επιφάνεια >1 στρ., ώστε να μπορούν να σταθμεύσουν τουλάχιστον 40 οχήματα. Σε περίπτωση που υπάρχει εφικτότητα υλοποίησης, ο Δήμος θα πρέπει να αναζητήσει την περίπτωση απαλλοτρίωσης τέτοιων χώρων και στη συνέχεια να τους αξιοποιήσει ως υπαίθριους χώρους στάθμευσης εκτός οδού. Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να εξασφαλισθεί ευχερής πρόσβαση (είσοδος/έξοδος) από οδό μη σημαντική στο τοπικό κυκλοφοριακό σύστημα, ούτως ώστε να μην εκτελούνται ελιγμοί στάθμευσης με αρνητικές συνέπειες στη διερχόμενη κυκλοφορία. Προτείνεται ο διαχωρισμός των χώρων στάθμευσης εκτός οδού σε 2 κατηγορίες, για Ε.Ι.Χ οχήματα και για βαρέα οχήματα (τουριστικά λεωφορεία, φορτηγά, αγροτικά μηχανήματα) και στη συνέχεια η επιλογή αυτών σε κάθε οικισμό. Θεωρείται περισσότερο λειτουργικός ένας χώρος στάθμευσης εκτός οδού, εάν εξυπηρετεί αποκλειστικά Ι.Χ αυτοκίνητα ή βαρέα οχήματα. Αυτό συμβαίνει γιατί, τόσο οι θέσεις στάθμευσης, όσο και οι διάδρομοι κίνησης που απαιτούνται για τη στάθμευση Ι.Χ. οχημάτων, απαιτούν πολύ μικρότερες διαστάσεις από αυτές που απαιτούνται για τη στάθμευση βαρέων οχημάτων. Συστήνεται οι χώροι στάθμευσης εκτός οδού κοντά σε αθλητικούς χώρους, χώρους εκπαίδευσης, τοπικά αστικά κέντρα κλπ., να εξυπηρετούν τη στάθμευση μικρών οχημάτων (Ι.Χ οχημάτων), ενώ οι χώροι στάθμευσης στο περιφερειακό οδικό δίκτυο, μακριά από ευαίσθητες χρήσεις γης και κεντρικές περιοχές, να εξυπηρετούν τη στάθμευση βαρέων οχημάτων. Με τη στάθμευση των βαρέων οχημάτων σε περιφερειακές θέσεις και όχι κοντά στην κεντρική περιοχή θα αποσυμφορηθεί παράλληλα το εσωτερικό οδικό δίκτυο από την κυκλοφορία και τη στάθμευση των

οχημάτων αυτών, με όλα τα συνοδά προβλήματα (σημαντικές καθυστερήσεις στην κυκλοφορία, μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας των οδών, της οδικής ασφάλειας, της αισθητικής του περιβάλλοντος χώρου από την παρά το κράσπεδο στάθμευση των οχημάτων αυτών, κ.α.).
Προαπαιτούμενα έργα
Δεν απαιτείται
Άλλα σχετικά έργα
■ Υποδομές διάθεσης και στάθμευσης κοινόχρηστων και ιδιωτικών ποδηλάτων (κωδ.04) ■ Διαμόρφωση τερμάτων και αφετηριών & λειτουργία δύο (2) γραμμών μικρών λεωφορείων (mini buses) (κωδ.09).
Προπαρασκευαστικές μελέτες ή ενέργειες
■ Κυκλοφοριακή προμελέτη & οριστική μελέτη του χώρου και της αναγκαίας κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης (στο εσωτερικό δίκτυο και τις οδούς πρόσβασης). ■ Έργα διαμόρφωσης του χώρου στάθμευσης όπως, οδοστρωσία, περίφραξη, διαμόρφωση και κατασκευή εισόδου/εξόδου και κυκλοφοριακής σύνδεσης του χώρου με το δίκτυο κυκλοφορίας, διαμόρφωση πεζοδρομίων, εγκατάσταση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης, ηλεκτροφωτισμός, έργα διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου, πράσινο, κ.α.
Κρίσιμοι παράγοντες για την επιτυχία
■ Διαδικασίες ανάθεσης και ολοκλήρωσης των μελετών. ■ Επίβλεψη Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου. ■ Εγκρίσεις από άλλες Υπηρεσίες (Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας, Κτηματική Υπηρεσία Λάρισας για θέματα παραλίας και αιγιαλού, κ.α)
Εκτιμώμενη διάρκεια εφαρμογής
5 έτη (1 ^ο έως 5 ^ο έτος)
Εκτιμώμενος προϋπολογισμός για την υλοποίηση του έργου και πιθανές πηγές χρηματοδότησης
2,00 εκ.€ / από ίδιους Πόρους του Δήμου ή χρηματοδότηση πχ. από Πράσινο Ταμείο ή ΕΥΔΕ/ΥΠΕΣ-Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης.

Πίνακας 9: Γραμμές μικρών λεωφορείων (mini buses)

Κωδ.[09]: ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΕΡΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΦΕΤΗΡΙΩΝ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΔΥΟ (2) ΓΡΑΜΜΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ (MINI BUSES) (1^η γραμμή Αγιά-Μεταξοχώρι-Μεγαλόβρυσο: 6,3 χλμ., 2^η γραμμή Αγιά-Αγιοκάμπος-Κάτω Σωτηρίτσα-Βελίκα: 17,6 χλμ.) 3 μικρά λεωφορεία (mini buses)/ηλεκτροκίνητα κατά προτίμηση
Σύμφωνα με το Άρθρο 83 του Νόμου 3643/2006: Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων, οι Δήμοι και οι Κοινότητες μπορούν να ασκούν συγκοινωνιακό έργο για την εξυπηρέτηση της μετακίνησης των κατοίκων της περιφέρειάς τους, εφόσον το έργο αυτό δεν εξυπηρετείται από υφιστάμενη γραμμή, όπως τούτο διαπιστώνεται από τον οικείο Νομόρχο. Για την εκτέλεση αυτού του έργου επιτρέπεται, ύστερα από απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου, η επιβολή κομίστρου, το οποίο έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα και καλύπτει αποκλειστικώς λειτουργικές ανάγκες. Μπορούν, επίσης να διενεργούν μεταφορές για τη μετακίνηση: α) κατοίκων που ανήκουν σε κοινωνικές ομάδες, όπως ατόμων με αναπηρία, ηλικιωμένων και παιδιών, στους οποίους παρέχουν υπηρεσίες, β) των εργαζομένων στους οικείους Δήμους και Κοινότητες και στα νομικά πρόσωπα αυτών και γ) μαθητών στον τόπο που λειτουργεί το σχολείο, εφόσον η μετακίνησή τους δεν είναι δυνατή με μεταφορικά μέσα δημόσιας χρήσης. Για θέματα που προκύπτουν όταν η μεταφορά αναφέρεται σε μαθητές διαφορετικών Δήμων ή Κοινοτήτων, αποφασίζει η οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Η εκτέλεση του έργου του άρθρου αυτού μπορεί να γίνεται και εκτός των διοικητικών τους ορίων, πραγματοποιείται δε είτε με ιδιόκτητα μέσα είτε με τη χρήση των συνήθων αστικών ή υπεραστικών μέσων είτε με μίσθωση τουριστικών Δ.Χ. λεωφορείων. Η πραγματοποίηση μεταφοράς παιδιών σύμφωνα πραγματοποιείται με προδιαγραφές ασφαλείας που ισχύουν για τα αντίστοιχης κατηγορίας μεταφορικά μέσα. Η βασική πρόταση του ΣΒΑΚ που στοχεύει, στη βέλτιστη κάλυψη του δικτύου από ΔΣ, την βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων κατοίκων και επισκεπτών, τη σύνδεση του οικισμού της Αγιάς με ειδικές χρήσεις της ευρύτερης περιοχής (πχ. τουριστικές υποδομές, αξιοθέατα, σημεία ιστορικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος), αλλά και με άλλους οικισμούς ή περιοχές γενικότερα αποτελεί η δρομολόγηση 2 γραμμών μικρών λεωφορείων (mini buses), τα οποία θα έχουν συνδέονται με τον νέο σταθμό των υπεραστικών λεωφορείων (ενδεχόμενα να έχουν αφετηρία και τέρμα στον τερματικό σταθμό). Με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί με το βέλτιστο δυνατό τρόπο η διαδικασία της μετεπιβίβασης από τα υπεραστικά λεωφορεία ΚΤΕΛ στα μικρά λεωφορεία (mini buses). Το μέτρο αυτό στοχεύει στη βελτίωση της προσπελασιμότητας των χρήσεων γης της περιοχής, ιδιαίτερα των κατοικιών όπου τα μικρά λεωφορεία μπορούν να προσεγγίσουν με αρκετή ευκολία πχ. στο Μεταξοχώρι και το Μεγαλόβρυσο, και την αποθάρρυνση της χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων. Ειδικότερα: ■ 1η γραμμή Αγιά-Μεταξοχώρι-Μεγαλόβρυσο, μήκους 6,0 χλμ. περίπου ■ 2η γραμμή Αγιά-Αγιοκάμπος-Κάτω Σωτηρίτσα-Βελίκα, μήκους 18 χλμ. περίπου. Η διαχείριση των γραμμών μικρών λεωφορείων και ειδικότερα η εκτίμηση του απαιτούμενου στόλου, του είδους των λεωφορείων, τα ακριβή δρομολόγια και οι συχνότητες ανά περίοδο λειτουργίας τους (χειμώνα-καλοκαίρι), αποτελούν αντικείμενο ειδικής μελέτης σκοπιμότητας που προτείνεται να εκπονηθεί κατά τη διάρκεια των πρώτων ετών εκτέλεσης του ΣΒΑΚ (ωρίμανση μέτρων και δράσεων). Μια πρώτη, εμπειρική εκτίμηση, είναι ότι στις περιόδους αιχμής της ζήτησης (πχ. θερινή περίοδος) απαιτείται τουλάχιστον 1 λεωφορείο για μία τοπική (κυκλική) γραμμή mini bus που θα συνδέει την Αγιά με το Μεταξοχώρι και το Μεγαλόβρυσο και 2 λεωφορεία για τη γραμμή που θα συνδέει την Αγιά με τους οικισμούς του παραλιακού άξονα Αγιοκάμπο-Κάτω Σωτηρίτσα-Βελίκα. Στις προτάσεις του ΣΒΑΚ περιλαμβάνεται η χωροθέτηση νέου σταθμού υπεραστικών λεωφορείων ΚΤΕΛ στον οικισμό της Αγιάς σε σημείο εκτός της κεντρικής περιοχής του οικισμού, στο οποίο μπορεί να δημιουργηθούν και υποδομές μετεπιβίβασης τύπου Park

and Ride, με υπαίθριο χώρο στάθμευσης Ε.Ι.Χ οχημάτων και τουριστικών λεωφορείων, πιάτσα οχημάτων TAXI, τερματικές εγκαταστάσεις ή στάσεις των γραμμών μικρών λεωφορείων (mini buses), ασφαλές υποδομές στάθμευσης ιδιωτικών και κοινόχρηστων ποδηλάτων, κ.α.. Προφανώς αυτό το μέτρο θα συνδυασθεί με την απομάκρυνση του υφιστάμενου τερματικού σταθμού ΚΤΕΛ από την οδό Αγραφιώτη, που βρίσκεται πλησίον του κόμβου Αγραφιώτη/Λαρίσης. Το σημείο αυτό θα πρέπει να αναζητηθεί και να υποδειχθεί από την Δημοτική Αρχή του Δήμου Αγιάς και την Τεχνική Υπηρεσία. Απαιτείται επίσης η αναβάθμιση των υποδομών λειτουργίας των ΔΣ με τεχνολογίες τηλεματικής, όπως πχ. στατική και δυναμική πληροφόρηση στις στάσεις των λεωφορείων (γραμμές, δρομολόγια, συχνότητες, ώρα άφιξης επόμενου λεωφορείου κ.α.), σκέπαστρα και καθιστικά, χάρτες, πίνακες δρομολογίων, επαρκής οδικός φωτισμός στις στάσεις, κ.α. Αυτό το μέτρο πρέπει βέβαια να υλοποιηθεί σε συνεργασία με το ΚΤΕΛ Λάρισας. Προτείνεται η μετακίνηση της υφιστάμενης θέσης της πιάτσας των TAXI στον οικισμό της Αγιάς σε καταλληλότερη θέση. Η νέα θέση θα πρέπει να αναζητηθεί και να υποδειχθεί από την Δημοτική Αρχή του Δήμου Αγιάς και την Τεχνική Υπηρεσία, επίσης κεντροβαρικά του οικισμού της Αγιάς. Επίσης, άμεσα, σε συνεργασία με την Κοινοπραξία ΤΑΞΙ Αγιάς (Ταξί & Ραδιοταξί) θα πρέπει να διερευνηθεί/εξετασθεί η δημιουργία πιάτσας TAXI - τουλάχιστον κατά τη θερινή περίοδο - σε έναν από τους οικισμούς Αγιόκαμπου, Κάτω Σωτηρίτσας και Βελίκας.

Μία ακόμη πρόταση για τα TAXI που εδρεύουν στον Δήμο Αγιάς είναι η χρησιμοποίησή τους κατά προτεραιότητα για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ που κατοικούν στην περιοχή. Είναι χρήσιμο οι άνθρωποι αυτοί να μπορούν να εξυπηρετηθούν άμεσα και με προτεραιότητα από τα TAXI της περιοχής, κάτι που προϋποθέτει συντονισμό μεταξύ αυτών και των ιδιοκτητών TAXI (ενδεχόμενα με πρωτοβουλία του Δήμου).

Τα τελευταία έργα (δηλ. εκτός των γραμμών μικρών λεωφορείων) δεν κοστολογούνται από το παρόν ΣΒΑΚ, λόγω του ότι οι διαδικασίες που απαιτούνται για την υλοποίησή τους είναι ιδιαίτερα σύνθετες (μεγάλος αριθμός εμπλεκόμενων Φορέων, όπως πχ. ΚΤΕΛ Λάρισας, Περιφέρεια Θεσσαλίας, Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας, Κοινοπραξία Ταξί Αγιάς, κ.α, ειδικά δε για τον τερματικό σταθμό απαιτείται η εξασφάλιση της χωροθέτησης του έργου, με ενδεχόμενες απαλλοτριώσεις, μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, κ.α.

Προαπαιτούμενα έργα

Δεν απαιτείται

Άλλα σχετικά έργα

- Διαδρομές περπατησιμότητας με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ και διαμόρφωση περιορισμένου αριθμού θέσεων στάσης/στάθμευσης Ε.Ι.Χ οχημάτων και οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων σε εσοχές (συμπερ. ενδεχόμενου διαδικασιών αποχαρκτηρισμού οδών) (κωδ.02)
- Οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf) και αμιγείς πεζοδρομήσεις με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ (κωδ.03).
- Υποδομές διάθεσης και στάθμευσης κοινόχρηστων και ιδιωτικών ποδηλάτων (κωδ.04)
- Διαμόρφωση και προσφορά θέσεων στάθμευσης σε υφιστάμενους και νέους υπαίθριους χώρους στάθμευσης εκτός οδού (κωδ.08)

Προπαρασκευαστικές μελέτες ή ενέργειες

- Μελέτες σκοπιμότητας δρομολόγησης των 2 λεωφορειακών γραμμών μικρών λεωφορείων (τελική χάραξη των δρομολογίων των 2 γραμμών mini buses, στόλος λεωφορείων και το είδος τους (συμβατικά ορυκτών καυσίμων ή -κατά προτίμηση- ηλεκτροκίνητα), κατασκευαστικά χαρακτηριστικά των οχημάτων, λειτουργικά χαρακτηριστικά του συστήματος (περίοδος λειτουργίας σε επίπεδο εβδομάδας,

συχνότητες αιχμής κλπ.), ενδεδειγμένη τιμολογιακή πολιτική (ύψος κομίστρων), κατηγορίες δικαιούχων για δωρεάν μετακίνηση κ.α.). ■ Ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS-Τεχνολογίες πληροφόρησης και επικοινωνιών (Info-κιόσκια, χάρτες, διαφημιστικό υλικό, Internet (ηλεκτρονική πλατφόρμα ενημέρωσης μετακινουμένων μέσω smartphones), στατική & δυναμική πληροφορία επιβατικού κοινού. ■ Ανάλυση κινδύνων (στο πλαίσιο της μελέτης CBA) και καθορισμός ενδεδειγμένης τιμολογιακής πολιτικής.
Κρίσιμοι παράγοντες για την επιτυχία
■ Οικονομική ανταποδοτικότητα των νέων γραμμών (διερεύνηση μέσω Μελετών Σκοπιμότητας) ■ Η συν-επιβατικότητα των γραμμών μικρών λεωφορείων (mini buses) με το δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών του ΚΤΕΛ Λάρισας που εξυπηρετεί την ΠΜ, καθώς και η προώθηση του μέτρου Park and Ride με στάθμευση οχημάτων σε χώρους εκτός οδού και στη συνέχεια χρήση των mini buses για το σύνολο της μετακίνησης, θα αποτελέσουν κρίσιμες παραμέτρους για την επιτυχία του μέτρου. Συνιστώνται συζητήσεις με τον Φορέα Εκμετάλλευσης των συγκοινωνιών της ΠΜ (ΚΤΕΛ Λάρισας).
Εκτιμώμενη διάρκεια εφαρμογής
3 έτη (3 ^ο έως 5 ^ο έτος)
Εκτιμώμενος προϋπολογισμός για την υλοποίηση του έργου και πιθανές πηγές χρηματοδότησης
1.26 εκ.€ / Συμμετοχή από ίδιους Πόρους του Δήμου ή χρηματοδότηση π.χ. από Πράσινο Ταμείο ή ΕΥΔΕ/ΥΠΕΣ-Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης ή δάνειο Από Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων) και (%) σε συνδυασμό με ιδιωτική χρηματοδότηση (ΣΔΙΤ). Συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα και πηγές χρηματοδότησης π.χ. CEF, μηχανισμός EFSI και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (EIB)κ.λπ. (βλ.Κεφ.3). – Βάσει αποτελεσμάτων Μελέτης Σκοπιμότητας.

Πίνακας 10: Τροφοδοσία καταστημάτων

Κωδ.[10]:ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ Οικισμός Αγιάς & 3 οικισμοί παραλιακού άξονα: 55 θέσεις τροφοδοσίας
Στη μεταφορά και διανομή εμπορευμάτων εντοπίστηκαν αρκετά προβλήματα στο σύνολο της ΠΜ. Τα προβλήματα θα επιλυθούν σε αρκετά μεγάλο βαθμό με τις <u>θέσεις τροφοδοσίας καταστημάτων που θα κατασκευασθούν επιλεκτικά</u> -ανάλογα με τις ανάγκες των παρακείμενων χρήσεων γης- <u>σε ειδικές εσοχές (όπως και θέσεις στάθμευσης) κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου</u> (κωδ. 02) οι οποίες θα επισημαίνονται με σχετική κατακόρυφη σήμανση, καθώς και από την παραχώρηση του δικαιώματος εισόδου, διέλευσης, στάσης και πραγματοποίησης εργασιών φόρτο/εκφόρτωσης στα τμήματα ήπιας κυκλοφορίας (Woonerf) και στους αμιγείς πεζοδρόμους (εάν απαιτείται) (κωδ.03) με συγκεκριμένο ωράριο και για συγκεκριμένες κατηγορίες φορτηγών οχημάτων (πχ. ως προς το μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος). Θέσεις τροφοδοσίας καταστημάτων μπορούν επίσης επιλεκτικά, να δημιουργηθούν και στις οδούς του δευτερεύοντος οδικού δικτύου που θα μονοδρομηθούν (κωδ.01) ή και στους υπαίθριους χώρους στάθμευσης εκτός οδού (κωδ.08). Για την επίτευξη του στόχου βέλτιστης οργάνωσης της τροφοδοσίας καταστημάτων στην ΠΜ, σε σχέση με τη χρήση κανονιστικού πλαισίου και χρήση νέων τεχνολογιών επισημαίνονται τα παρακάτω: ■ Στην τεχνολογική εξέλιξη όλου του εξοπλισμού που απαιτείται, η προσπάθεια επικεντρώνεται κυρίως στη μείωση όσο το δυνατόν του απαιτούμενου χρόνου για την εκτέλεση αυτών των διαδικασιών όχι όμως σε βάρος της ασφάλειας των εργαζομένων αλλά και των αγαθών. ■ Η βελτιστοποίηση του συστήματος θα επιτευχθεί μέσα από βελτιστοποίηση διαδικασιών που αφορούν κυρίως τη δρομολόγηση (χωρική-routing και χρονική-scheduling) των οχημάτων και τη χωροθέτηση των απαιτούμενων εγκαταστάσεων για την υποδοχή των αγαθών. ■ Στην επιβολή μηχανισμών (κανονιστικού πλαισίου) για τον έλεγχο της προσβασιμότητας των οχημάτων μεταφοράς αγαθών (επιτρεπόμενο βάρος των οχημάτων, εκπεμπόμενοι ρύποι, χρόνος και διάρκεια τροφοδοσίας των καταστημάτων (πχ. ελεύθερη πρόσβαση σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας μόνο κατά τη διάρκεια της νύκτας για όλους τους τύπους οχημάτων και χρονικοί περιορισμοί κατά τη διάρκεια της ημέρας (time windows), πρόσβαση αποκλειστικά και μόνο σε συγκεκριμένα τμήματα του οδικού δικτύου και σε συγκεκριμένα σημεία όπου επιτρέπεται η φόρτο/εκφόρτωση αγαθών), επιβολή στους μεταφορείς για χρήση συγκεκριμένου τύπου οχημάτων (για παράδειγμα ηλεκτροκίνητα οχήματα) για την πραγματοποίηση εργασιών διανομής εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια λειτουργίας των καταστημάτων και της τοπικής αγοράς, κ.α.
Προαπαιτούμενα έργα
■ Κανένα
Άλλα σχετικά έργα
■ Διαδρομές περπατησιμότητας με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ και διαμόρφωση περιορισμένου αριθμού θέσεων στάσης/στάθμευσης Ε.Ι.Χ οχημάτων και οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων σε εσοχές (συμπερ. ενδεχόμενου διαδικασιών αποχαρκτηρισμού οδών) (κωδ.02) ■ Οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf) και αμιγείς πεζοδρομήσεις με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ (κωδ.03). ■ Διαμόρφωση και προσφορά θέσεων στάθμευσης σε υφιστάμενους και νέους υπαίθριους χώρους εκτός οδού (κωδ.08).

Προπαρασκευαστικές μελέτες ή ενέργειες
■ Δεν απαιτούνται.
Κρίσιμοι παράγοντες για την επιτυχία
■ Επιτυχής χωρικός προσδιορισμός των θέσεων όπου θα επιτρέπονται εργασίες φόρτο/εκφόρτωσης-Συνεργασία & συναντήσεις με εκπροσώπους καταστηματαρχών, εμπορικών συλλόγων, κ.α. ■ Καθιέρωση από την Δημοτική Αρχή ενός κοινού εγγράφου/παραστατικού για την πραγματοποίηση εμπορευματικών μεταφορών στην περιοχή πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας (Woonerf). Συνεργασία & συναντήσεις με εκπροσώπους καταστηματαρχών, εμπορικών συλλόγων, κ.α. ■ Έγκριση του Κανονιστικού πλαισίου (ως προς το ωράριο λειτουργίας) τροφοδοσίας καταστημάτων από το Περιφερειακό Συμβούλιο της Περιφέρειας Θεσσαλίας
Εκτιμώμενη διάρκεια εφαρμογής
8 έτη (3 ^ο έως 10 ^ο έτος)
Εκτιμώμενος προϋπολογισμός για την υλοποίηση του έργου και πιθανές πηγές χρηματοδότησης
0,14 εκ.€/Ιδιοί Πόροι του Δήμου

3. ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

3.1 Εισαγωγικά

Ένα σημαντικό ζήτημα για την ανάπτυξη και την εφαρμογή των προτεινόμενων δράσεων είναι η εξασφάλιση των απαραίτητων χρηματοδοτικών πόρων. Συνήθως, οι ανάγκες χρηματοδότησης επενδύσεων για βιώσιμη κινητικότητα υπερτερούν των διαθέσιμων ιδίων πόρων του εκάστοτε Δήμου. Η δυσκολία εξεύρεσης πόρων σχετίζεται κυρίως με τα μεγάλα «έργα κλίμακας», όπως είναι η κατασκευή νέων ή η επέκταση υφιστάμενων υποδομών μεταφορών. Στο ΣΒΑΚ του Δήμου Αγιάς τα προτεινόμενα έργα και παρεμβάσεις μπορούν να θεωρηθούν γενικά ως έργα «μικρής κλίμακας». Το παρόν υποκεφάλαιο του Σχεδίου Δράσης επιχειρεί να παράσχει κάποια καθοδήγηση σχετικά με τους ήδη γνωστούς αλλά και με καινοτόμους τρόπους χρηματοδότησης έργων και παρεμβάσεων που εμπίπτουν σε ΣΒΑΚ. Όσον αφορά τις αστικές περιοχές, συχνά, οι φορολογούμενοι και οι ωφελούμενοι φέρουν το οικονομικό βάρος της εφαρμογής ενός ΣΒΑΚ. Οι ωφελούμενοι μπορούν να ταξινομηθούν σε 2 κύριες κατηγορίες: α) άμεσους, όπως είναι οι χρήστες των νέων μεταφορικών συστημάτων και β) έμμεσους, όπως είναι οι κάτοικοι, ιδιοκτήτες ακινήτων και επιχειρήσεων, οι εργαζόμενοι κεντρικών περιοχών, κ.α.

Η **χρηματοδότηση (επιχορήγηση)** και η **δανειοδότηση** είναι 2 όροι με διαφορετικό νόημα, αλλά χρησιμοποιούνται συχνά για τον ίδιο σκοπό. Δεδομένου ότι τόσο η χρηματοδότηση όσο και η δανειοδότηση μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την υλοποίηση των προτεινόμενων δράσεων ενός ΣΒΑΚ, είναι χρήσιμο να επεξηγηθεί περισσότερο η έννοια κάθε όρου.

Η χρηματοδότηση (επιχορήγηση) είναι ένα χρηματικό κεφάλαιο που παρέχεται από έναν Οργανισμό ή μια Κυβέρνηση βάσει συμφωνίας και συνήθως είναι δωρεάν. Μπορεί να υπάρχουν ορισμένες συμβατικές απαιτήσεις στην εν λόγω συμφωνία, αλλά δεν υπάρχουν απαιτήσεις για την αποπληρωμή του κεφαλαίου. Οι συνηθέστεροι διαμεσολαβητές που καλύπτουν τις χρηματοδοτικές ανάγκες είναι οι Κεντρικές, Περιφερειακές και Τοπικές Κυβερνήσεις, καθώς και Διεθνείς Οργανώσεις όπως είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) που παρέχουν επιχορηγήσεις κεφαλαίων υπό ορισμένους όρους. Ιδιωτικές οντότητες επίσης μπορούν να χρηματοδοτούν έργα μέσω δωρεών. Κάποιες μεγάλες επενδύσεις εκτελούνται και με Συμβάσεις Συνεργασίας μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, που είναι οι Συμβάσεις Παραχώρησης ή Συμβάσεις Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), όπου επίσης η χρηματοδότηση των έργων ή παρεμβάσεων δεν προϋποθέτει καμία υποχρέωση επιστροφής του παρεχόμενου κεφαλαίου για την υλοποίηση των έργων.

Η δανειοδότηση, από την άλλη πλευρά, είναι ένα ποσό κεφαλαίου ή το χρηματικό ποσό που παρέχεται σε έναν Οργανισμό (πχ. Οργανισμό Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ΟΤΑ) με την προσδοκία να αποπληρώσει, και οι οργανισμοί είναι υποχρεωμένοι να επιστρέψουν το ποσό κεφαλαίου μαζί με ένα ορισμένο ποσοστό τόκων. Ως εκ τούτου, η αποπληρωμή περιλαμβάνει επίσης την παράμετρο των τόκων. Συνήθως υποστηρίζεται από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα όπως τράπεζες ή επενδυτές, επιχειρηματίες, κοινοπραξίες, μετόχους εταιρειών κ.λπ. Συνήθως, οι Δημοτικές Αρχές επιδιώκουν τη δανειοδότηση για την υλοποίηση ενός έργου μόνο όταν εξαντληθούν οι ευκαιρίες χρηματοδότησης (επιχορηγήσεων) που προαναφέρθηκαν.

Τέλος, αναφέρεται πως για την υλοποίηση ενός έργου μπορεί να συνδυαστούν η χρηματοδότηση (επιχορήγηση) και η δανειοδότηση. Το πρώτο μέρος θα χορηγηθεί ως επιχορήγηση και το δεύτερο με τη μορφή δανείου.

Πηγές χρηματοδότησης (επιχορήγησης) χωρίς αποπληρωμή για την υλοποίηση προτεινόμενων δράσεων ενός ΣΒΑΚ είναι οι εξής:

- τα ταμεία της ΕΕ (Διαρθρωτικά Ταμεία, όπως το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το Ευρωπαϊκό Ταμείο Συνοχής (ΕΤΣ), το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ), ο μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας της ΕΕ, κ.α.).
- η Ελληνική Κυβέρνηση και οι φορολογούμενοι (πχ. Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, Πράσινο Ταμείο, η Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης και Εφαρμογής του Υπουργείου Εσωτερικών (ΕΥΔΕ/ΥΠΕΣ) με ενταγμένα προγράμματα όπως πχ. Προγράμματα ΕΣΠΑ, το Πρόγραμμα «ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ /Πρόγραμμα Ανάπτυξης και Αλληλεγγύης για την Τοπική Αυτοδιοίκηση».
- Συμβάσεις Παραχώρησης ή Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) και διαχείριση κινδύνων από την ανάληψη του έργου.

Άλλα καινοτόμα χρηματοδοτικά μέσα χωρίς αποπληρωμή περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

- οι ιδιοκτήτες ακινήτων μέσω της δέσμευσης αξίας γης.
- οι εργοδότες/καταστηματάρχες/επιχειρηματίες μέσω εισφορών, π.χ. εισφορά θέσεων τροφοδοσίας καταστημάτων.
- οι χρήστες των οδικών δικτύων μέσω διοδίων, χρέωση ελεγχόμενης στάθμευσης, εισιτήρια χρηστών μικρών λεωφορείων (mini buses), κ.λπ.
- παρεπόμενα έσοδα (π.χ. διαφήμιση, ενοίκια σε τερματικούς σταθμούς μέσω μαζικής μεταφοράς ΜΜΜ ή επί οχημάτων ΜΜΜ όπως είναι πχ. τα μικρά λεωφορεία (mini buses)).
- επιχορηγήσεις/επιδότησεις που καλύπτουν χρηματοδοτικά κενά μεταξύ λειτουργικού κόστους και εσόδων (πχ. εισιτηρίων μικρών λεωφορείων mini buses ή για μεταφορά συγκεκριμένων «ευάλωτων» πληθυσμιακών ομάδων).
- δέσμευση πλεονάσματος αξίας γης γύρω από τερματικούς σταθμούς μεταφορικών συστημάτων.
- εισφορές κοινοτικών υποδομών και φόροι χαρτοσήμου.
- αντιστάθμιση που καταβάλλουν οι πολίτες για τακτοποιήσεις εκκρεμοτήτων ή αυθαιρεσιών δόμησης (π.χ. έσοδα του Πράσινου Ταμείου στην Ελλάδα).
- επιχειρηματικοί φόροι.
- εισφορές στάθμευσης στο χώρο εργασίας που καταβάλλουν οι επιχειρήσεις.
- χρηματοδότηση μείωσης εκπομπών άνθρακα (πχ. έσοδα από την πώληση πιστοποιητικών εκπομπών CO₂).
- ειδικά τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης οδών και χώρων στάθμευσης.

Πηγές δανειοδότησης με αποπληρωμή (& τόκων) περιλαμβάνουν:

- ίδια κεφάλαια.
- μετοχές.
- τραπεζικά δάνεια.
- θεσμικά εργαλεία (κεφαλαιαγορές).
- ομόλογα που εκδίδονται από ιδιωτικές εταιρείες ή κυβερνητικές υπηρεσίες κ.λπ.

Οι δανειοδοτικές τράπεζες που υποστηρίζονται από τα κράτη της ΕΕ και έχουν, μεταξύ άλλων, βασικό στόχο τη μείωση των περιβαλλοντικών ρύπων είναι η Ευρωπαϊκή Τράπεζα για την Ανασυγκρότηση και την Ανάπτυξη (European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)) και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (European Investment Bank (EIB)). Σχεδόν το 50% των επενδύσεων της EBRD αφορούν στην πράσινη οικονομία, βοηθώντας στόχους για τον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής. Η EIB ανήκει στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) και στηρίζει τις πολιτικές της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών και του κλίματος.

Χρηματοδότηση (επιχορήγηση) συγκοινωνιακών έργων

Οι δαπάνες για υποδομές ποιοτικών συστημάτων που υποστηρίζουν την ήπια μετακίνηση (μετρό, τραμ, λεωφορειολωρίδες, πεζοδρομήσεις, οδοί τύπου woonerf) έχουν ως άμεσα ωφελούμενους τους χρήστες, λόγω της εξοικονόμησης χρόνου μετακίνησης που αντικατοπτρίζεται στη βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας σε χρήσεις εργασίας, γύρω από τους τερματικούς σταθμούς και τους οδικούς άξονες από τους οποίους διέρχονται. Έμμεσα ωφελούμενοι είναι οι ιδιοκτήτες γης και ακινήτων (ιδιώτες ή επιχειρήσεις), λόγω αύξησης της αξίας των ακινήτων. Τυχόν φόροι δέσμευσης της αξίας του πλεονάσματος γης & εισφορές αξίας των ακινήτων μπορούν να αντισταθμίσουν το επενδυτικό κόστος που δαπανάται για την ανάπτυξη των νέων μεταφορικών συστημάτων. Οι φόροι σε επιχειρήσεις είναι επίσης ένας τέτοιος μηχανισμός αντιστάθμισης, συνήθως σε επιχειρήσεις με περισσότερους από 10 εργαζομένους πχ. ενδεχόμενα αύξηση του ΦΠΑ εφόσον υλοποιούνται έργα ΣΒΑΚ μεγάλης κλίμακας.

Οι δαπάνες για εξοπλισμούς που υποστηρίζουν την ήπια μετακίνηση πχ. σε οχήματα αστικών λεωφορείων, μηχανήματα ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων για χρήση ΜΜΜ ή στάθμευσης, προϋποθέτουν προσαρμοσμένες χρηματοδοτικές λύσεις που συνήθως παρέχονται από επενδυτικές πλατφόρμες του European Fund for Strategic Investments (EFSI) («σχέδιο Γιούνκερ»), δάνεια της EIB ή μέσω του Cleaner Transport Facility (CTF). Το CTF, το οποίο αποτελεί σημαντικό χρηματοδοτικό πρόγραμμα της EIB, παρέχει ένα ευρύ φάσμα λύσεων χρηματοδότησης για τη στήριξη επενδύσεων που στοχεύουν στη μείωση των επιβαρυντικών περιβαλλοντικών εκπομπών και την ενεργειακή απόδοση στην ευρωπαϊκή βιομηχανία μεταφορών (π.χ. λεωφορεία EURO 6, οχήματα εναλλακτικών καυσίμων όπως τα ηλεκτρικά λεωφορεία, ηλεκτρικά οχήματα κλπ.).

Έργα ΣΒΑΚ μεγάλης κλίμακας υποστηρίζονται από τα ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία European Structural and Investment (ESI), εάν συμβάλλουν σε στόχους χαμηλών εκπομπών CO₂. Κατά την περίοδο 2007-2013 οι κύριοι δικαιούχοι ήταν οι μεγάλες πόλεις και κατά την περίοδο 2014-2020 οι κύριοι δικαιούχοι ήταν οι μικρές πόλεις (<200.000 κάτοικοι) και οι μεσαίου μεγέθους (<600.000 κάτοικοι) πόλεις. Επίσης ο μηχανισμός «Connecting Europe Facility (CEF)» παρέχει επιχορηγήσεις μέσω ανταγωνιστικής διαδικασίας για νέες ή προς αναβάθμιση/μετατροπή μεταφορικών υποδομών τόσο σε δίκτυα αστικών περιοχών όσο και σε δίκτυα εκτός αστικών περιοχών. Για την επόμενη περίοδο προγραμματισμού της ΕΕ, 2021-2027, η νέα πολιτική συνοχής αποσκοπεί στην επικέντρωση στους ακόλουθους 5 στόχους:

- πιο έξυπνη Ευρώπη, μέσω της καινοτομίας, της ψηφιοποίησης, του οικονομικού μετασχηματισμού και της στήριξης των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων.

- πιο Πράσινη Ευρώπη χωρίς άνθρακα, που θα εφαρμόζει τη Συμφωνία του Παρισιού και θα επενδύει στην ενεργειακή ανάπτυξη, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.
- πιο συνδεδεμένη Ευρώπη, με στρατηγικές μεταφορές και ψηφιακά δίκτυα.
- πιο κοινωνική Ευρώπη, που θα υλοποιεί τον ευρωπαϊκό πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων και θα στηρίζει την ποιοτική απασχόληση, την εκπαίδευση, τις δεξιότητες, την κοινωνική ένταξη και την ισότιμη πρόσβαση στην υγειονομική περίθαλψη.
- πιο κοντά στους πολίτες, υποστηρίζοντας στρατηγικές ανάπτυξης από την τοπική ηγεσία και βιώσιμη ανάπτυξη σε ολόκληρη την ΕΕ.

Σε ότι αφορά τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη (ΒΑΚ), η νέα πολιτική συνοχής της ΕΕ έχει ως στόχους τα εξής:

- νέος ειδικός στόχος για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη των αστικών περιοχών.
- το 6% του European Regional Development Plan (ERDF) να αποδίδεται στην αστική ανάπτυξη, η οποία θα υλοποιηθεί μέσω συμπράξεων της τοπικής ανάπτυξης με διαφορετικά «εργαλεία».
- απαίτηση για στρατηγικές τοπικής ανάπτυξης – τοπική ιδιοκτησία.
- ευρωπαϊκή αστική πρωτοβουλία (European Urban Initiative): μια συνεκτική προσέγγιση για την ανάπτυξη ικανοτήτων, καινοτόμες παρεμβάσεις, γνώση και ανάπτυξη πολιτικής και επικοινωνία.

Όπως αναφέρει η πολιτική της ΕΕ, «οι επιχορηγήσεις από μόνες τους δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν τα σημαντικά επενδυτικά κενά». Μπορούν να συμπληρωθούν αποτελεσματικά από χρηματοπιστωτικά μέσα, τα οποία έχουν αποτέλεσμα την «οικονομική ανατροφοδότηση» των μεταφορικών συστημάτων και βρίσκονται πιο κοντά στην αγορά. Σε προαιρετικό πλαίσιο, τα κράτη μέλη θα μπορούν να μεταφέρουν μέρος των πόρων της πολιτικής συνοχής τους στο νέο, κεντρικά διαχειριζόμενο ταμείο InvestEU, ούτως ώστε να έχουν πρόσβαση στην εγγύηση που παρέχεται από τον προϋπολογισμό της ΕΕ. Ο συνδυασμός επιχορηγήσεων και χρηματοδοτικών μέσων διευκολύνεται και το νέο πλαίσιο περιλαμβάνει επίσης ειδικές διατάξεις για την προσέλκυση περισσότερων ιδιωτικών κεφαλαίων.

Δανειοδότηση συγκοινωνιακών έργων

Η δανειοδότηση των συγκοινωνιακών έργων είναι μια προσέγγιση βασισμένη στην ανταποδοτικότητα για την προμήθεια υποδομών μεταφορών. Οι μακροπρόθεσμες συμβάσεις Παραχώρησης και οι συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) ανταποκρίνονται ιδιαίτερα ικανοποιητικά στα έργα μεταφορών (συνήθως σε όσα έχουν μεγάλο κύκλο ζωής). Τα σχετικά έργα και τα σχετικά μοντέλα συμβάσεων Παραχώρησης και ΣΔΙΤ θα πρέπει να είναι ελκυστικά για τους ιδιώτες επενδυτές. Οι Παραχωρήσεις και οι ΣΔΙΤ μεταφέρουν τους κινδύνους στον ιδιωτικό τομέα και ο δημόσιος τομέας εξοικονομεί τις σχετικές αντικαταβολές. Μετά από μακρά περίοδο λειτουργίας, το περιουσιακό στοιχείο μεταβιβάζεται στον δημόσιο τομέα (πχ. μοντέλα Build-Operate-Transfer (BOT), Design Build Finance Operate Maintain (DBFOM)). Οι συμβάσεις Παραχώρησης και οι ΣΔΙΤ χρειάζονται ένα σαφές χρηματοοικονομικό μοντέλο που θα καθορίζει το κόστος της επένδυσης, το κόστος λειτουργίας και κριτήρια για τα οφέλη. Οι δεσμευμένοι φόροι αυξάνουν την ελκυστικότητα για τους θεσμικούς επενδυτές. Οι επιστροφές κεφαλαίου και συντήρησης εξαρτώνται από την ποιότητα των εργασιών, έτσι ώστε να βελτιστοποιηθεί το κόστος κύκλου ζωής της επένδυσης.

Λόγω της πολυπλοκότητάς τους, ειδικά τα έργα ΣΔΙΤ παραδίδονται μέσω εταιρειών ειδικού σκοπού (Special Purpose Vehicle (SPV)). Η SPV, είναι μια εταιρεία που ιδρύεται ειδικά με σκοπό την πραγματοποίηση συγκεκριμένων και βραχυπρόθεσμων στόχων, όπως να απομονώσει το χρηματοοικονομικό κίνδυνο μιας επιχείρησης (π.χ. τράπεζας). Λόγω του υψηλού κόστους συναλλαγής των επενδύσεων χρηματοδότησης έργων, τα χρηματοοικονομικά μοντέλα ΣΔΙΤ θα πρέπει να ελέγχονται εκ των προτέρων με το Public Sector Comparator (PSC). Αυτό είναι ένα εργαλείο που χρησιμοποιείται από τις κυβερνήσεις για τον καθορισμό του κατάλληλου παρόχου υπηρεσιών για ένα έργο του δημόσιου τομέα. Αποτελείται από μια εκτίμηση του κόστους που θα πλήρωνε η κυβέρνηση εάν παρέδιδε την υπηρεσία από μόνη της. Γενικά, επιτρέπει στις κυβερνήσεις να καταρτίσουν εάν μια σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ή άλλη ρύθμιση θα ήταν πιο αποδοτική από πλευράς κόστους. Τα χαλαρά λογιστικά πρότυπα του European Space Agency (ESA) από την EUROSTAT για την εξαίρεση ορισμένων μοντέλων ΣΔΙΤ από τους περιορισμούς του δημόσιου χρέους βοηθούν στην έγκριση συστημάτων ΣΔΙΤ.

Το ΣΒΑΚ Αγιάς μπορεί να επωφεληθεί από τα νέα χρηματοδοτικά μέσα της ΕΕ και της Ελλάδος αξιοποιώντας ταυτόχρονα αρκετές από τις δυνατότητες που παρουσιάζονται παραπάνω. Τα έργα και οι παρεμβάσεις μικρής κλίμακας -όπως οι προτεινόμενες για το ΣΒΑΚ Αγιάς- που δεν μπορούν να εξασφαλίσουν επαρκή κονδύλια από τα κονδύλια της ΕΕ, πρέπει να εξετάζουν εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης μέσω Εθνικών Πόρων ή μέσω ΣΔΙΤ.

3.2 Χρεώσεις χρηστών των νέων μεταφορικών συστημάτων

Η τιμολόγηση των χρηστών είναι μια κύρια πηγή (εν μέρει) που μπορεί να καλύπτει τα λειτουργικά έξοδα των λειτουργιών των νέων ήπιων και φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορικών συστημάτων, την κοινή χρήση οχημάτων κ.λπ. Οι λύσεις έκδοσης «έξυπνων εισιτηρίων» και οι σύγχρονες τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνίας, επιτρέπουν την τιμολόγηση σε ώρες αιχμής ή την τιμολόγηση εξ αποστάσεως και τον επιμερισμό των δίκαιων εσόδων μεταξύ των Φορέων εκμετάλλευσης (πχ. Δημοτική Αρχή) των νέων μεταφορικών συστημάτων. Στην περίπτωση του Δήμου Αγιάς αυτό εμπίπτει στη δικαιοδοσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και οι απαραίτητες αποφάσεις πρέπει να λαμβάνονται από τις αρμόδιες Διευθύνσεις.

Άλλα έσοδα μπορεί να είναι πχ. η ελεγχόμενη στάθμευση παρά την οδό και εκτός οδού, τα έσοδα από εισιτήρια σε μικρά λεωφορεία (mini buses), η διαφήμιση σε σταθμούς αυτοκινήτων, που μπορεί να αποτελούν δευτερεύουσες πηγές για τους Φορείς εκμετάλλευσης των νέων μεταφορικών συστημάτων.

Η χρηματοδότηση του ελλείμματος μέσω δημόσιων επιδοτήσεων διατηρεί τα κόμιστρα που πληρώνουν οι χρήστες των μεταφορικών συστημάτων ΜΜΜ σε χαμηλά επίπεδα (πχ. mini buses) και αποτελεί τη 2η καλύτερη λύση για να καταστούν οι βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης πιο ελκυστικοί, ώστε να προσελκύουν τους χρήστες ιδιωτικών μέσων μετακίνησης, που παράγουν τα γνωστά αρνητικά εξωτερικά κόστη των μεταφορών όπως είναι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η κατανομή των επιδοτήσεων μεταξύ των Φορέων εκμετάλλευσης των νέων φιλικών προς το περιβάλλον ήπιων μεταφορικών συστημάτων,

μπορεί να βασίζεται σε καταναλισκόμενα επιβατικά χιλιόμετρα ή εισιτήρια που πωλούνται, παράγονται οχήματα-χιλιόμετρα, εξοικονόμηση εκπομπών κ.λπ.

3.3 Παραδείγματα εφαρμογής χρηματοδοτικών λύσεων

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, στο πλαίσιο των χωρών της ΕΕ, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα για την Ανασυγκρότηση και την Ανάπτυξη (European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)) και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (European Investment Bank (EIB)), είναι οι 2 κύριοι ενεργοί δημόσιοι Φορείς που παρέχουν χρηματοδοτικές λύσεις. Και οι 2 αυτοί Φορείς εξαιρούνται από την εφαρμογή των κανόνων της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις, γεγονός που επιτρέπει μεγαλύτερη ταχύτητα υλοποίησης και ευελιξία στη διαχείριση της εφαρμογής μιας χρηματοδοτικής λύσης. Όταν άλλοι μηχανισμοί χρηματοδοτικών λύσεων έχουν συσταθεί σε χαμηλότερο θεσμικό επίπεδο (εθνικό, περιφερειακό, τοπικό), οι απαιτήσεις δημόσιων συμβάσεων για την επιλογή των χρηματοδοτικών οργάνων καθιστούν τη διαδικασία χρονοβόρα και περίπλοκη, γεγονός που μπορεί να μειώσει την αποτελεσματικότητα.

Η αυξανόμενη χρήση των χρηματοδοτικών λύσεων από τους 2 παραπάνω δημόσιους ευρωπαϊκούς Φορείς υποστηρίζεται επί σειρά ετών από τον προϋπολογισμό της ΕΕ (περίοδος 2014-2020), στο πλαίσιο πολιτικής ενός «Μέσου Υποστήριξης Εκτάκτων Αναγκών» και από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων (European Fund for Strategic Investments (EFSI) ή «Σχέδιο Γιούνκερ», 2014-2020). Για παράδειγμα, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων σε συνεργασία με την ΕΕ στο πλαίσιο του προγράμματος «Horizon 2020» έχει αναδιαμορφώσει έναν κοινό μηχανισμό για τις χρηματοδοτικές λύσεις, ο οποίος αποσκοπεί στη διευκόλυνση και την επιτάχυνση της πρόσβασης σε χρηματοδοτική στήριξη για καινοτόμες επιχειρήσεις και άλλες καινοτόμες οντότητες στην Ευρώπη. Στο Las Palmas ο μηχανισμός EFSI εξασφάλισε δάνειο 50 εκ.€ για 12 km ενός συστήματος BRT (Bus Rapid Transit). Στην Γαλλική Περιφέρεια Bulles ο μηχανισμός EFSI και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων συγχρηματοδοτούν 47 υβριδικά λεωφορεία και ποδηλατοδρόμους μήκους 49 χιλιομέτρων με 110 εκ.€.

Τα "InnovFin" Ευρωπαϊκά Προγράμματα Χρηματοδότησης που βρίσκεται ήδη σε συνεργασία με τις Ελληνικές Τράπεζες προσφέρουν μια σειρά προσαρμοσμένων χρηματοπιστωτικών προϊόντων, συμπεριλαμβανομένων άμεσων δανείων και εγγυήσεων για διαμεσολαβητές που δανείζουν σε εταιρείες που αναπτύσσουν έργα ΣΒΑΚ. Το πρόγραμμα αυτό προσφέρει χρηματοδοτικές λύσεις που έχουν έμμεση εφαρμογή στον τομέα της αστικής δημόσιας συγκοινωνίας, ιδίως εταιρείες στήριξης ή έργα που ασχολούνται με την καινοτομία για αποδοτικές ως προς τους πόρους και κλιματικές και φιλικές προς το περιβάλλον τεχνολογίες που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν σε υποδομές και οχήματα ΜΜΜ. Ο μηχανισμός EFSI, που προαναφέρθηκε, θα μπορούσε επίσης να χρησιμοποιηθεί για μια σειρά αστικών επενδύσεων σε ΜΜΜ με τη χρήση προγραμμάτων χρηματοδότησης, μεταξύ των οποίων μέσω μιας αστικής πλατφόρμας επενδύσεων σε δημόσιες συγκοινωνίες για τη στήριξη μικρότερων έργων.

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα για την Ανασυγκρότηση και την Ανάπτυξη (European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)) χρηματοδοτεί επίσης ΣΒΑΚ (π.χ. στο Βουκουρέστι) και συναφή μέτρα που βασίζονται σε προτεραιότητες Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΠΕΠ), παρέχοντας δάνεια ή ίδια κεφάλαια από 5 εκ€. έως

250 εκ.€. Το Πρόγραμμα Πράσινων Πόλεων της EBRD χορηγεί δάνεια από το 2016 σε πόλεις με ΣΒΑΚ για την ανάπτυξη σχεδίων δράσης για «πράσινες πόλεις».

Στο **Παράρτημα 4** παρουσιάζονται Προγράμματα και «Πηγές Χρηματοδότησης» των προτεινόμενων έργων και παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ Αγιάς.

4. ΜΕΤΡΑ ΑΜΕΣΗΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ-ΩΡΙΜΑΝΣΗ ΕΡΓΩΝ

Το ΣΒΑΚ Αγιάς είναι ένα στρατηγικό έργο που πρέπει να υλοποιήσει μια σειρά από μεμονωμένα έργα, πολλά από τα οποία είναι αλληλένδετα ως προαπαιτούμενα είτε σε ορισμένες άλλες περιπτώσεις αλληλεξαρτώμενα μεταξύ τους όσον αφορά την ενίσχυση των αμοιβαίων επιδόσεών τους. Για το σκοπό αυτό, μερικές από τις πιο ώριμες και ιδιαίτερα αναγνωρισμένες παρεμβάσεις μπορούν να αποτελέσουν «άμεσης προτεραιότητας» παρουσιάζοντας άμεσα μια νέα εποχή κινητικότητας στην ΠΜ. Υπάρχει ένα πακέτο μέτρων και παρεμβάσεων που προτείνεται ως «άμεσης προτεραιότητας» για τον Δήμο Αγιάς, που θα πρέπει να υλοποιηθεί στο μεγαλύτερο μέρος του στο χρονικό ορίζονται των πρώτων 2 ετών. Ενδεχομένως, κάποια μέτρα/παρεμβάσεις να έχουν μια ανοχή υλοποίησης μεγαλύτερης των 2 ετών, το αργότερο έως 5 έτη. Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στον μετριασμό του κινδύνου καθυστέρησης σε κάθε επιμέρους διαδικασία υποβολής προσφορών που ενδέχεται να επηρεάσουν τη συνολική εκτέλεση του σχεδίου «άμεσης προτεραιότητας».

Το προτεινόμενο σύνολο έργων «άμεσης προτεραιότητας» αφορά στις κατηγορίες «Κυκλοφορία-Οδικό δίκτυο-Οδική Ασφάλεια» και «Στάθμευση». Ειδικότερα:

- **01:** Μονοδρομήσεις και διαπλατύνσεις πεζοδρομίων με δημιουργία υποδομών εξυπηρέτησης ΑμεΑ και προσφορά νέων θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο.
- **04:** Σταθμοί διάθεσης και υποδομές στάθμευσης κοινόχρηστων και ιδιωτικών ποδηλάτων
- **05:** Σήμανση/σηματοδότηση & οδικός εξοπλισμός ανάσχεσης ταχυτήτων κίνησης μηχανοκίνητων οχημάτων.
- **06:** Διαμόρφωση πυλών εισόδου σε κόμβους σύνδεσης και σημεία διεπαφής του εσωτερικού οδικού δικτύου βιώσιμης αστικής κινητικότητας με ανώτερες λειτουργικά οδούς του ευρύτερου κυκλοφοριακού συστήματος (Επαρχιακές Οδοί)
- **08:** Διαμόρφωση και προσφορά θέσεων στάθμευσης σε υφιστάμενους και νέους υπαίθριους χώρους εκτός οδού

Στο 1ο έτος έναρξης των προτεινόμενων μέτρων του ΣΒΑΚ (Διάγραμμα 1) περιλαμβάνεται μισό έτος (6 μήνες) για την ωρίμανση των έργων άμεσης προτεραιότητας. Αυτός ο χρόνος χρειάζεται για την εκπόνηση εξειδικευμένων μελετών εφαρμογής με αντικείμενο την οδική ασφάλεια και τη βιώσιμη κινητικότητα, όπως είναι οι μελέτες εφαρμογής κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για την υλοποίηση των μονοδρομήσεων, ελέγχου της παρά το κράσπεδο στάσης/στάθμευσης και διαμόρφωσης των πυλών εισόδου των οικισμών, για τον οδικό εξοπλισμό ανάσχεσης ταχυτήτων κίνησης μηχανοκίνητων οχημάτων, τον ακριβή εντοπισμό των σημείων εγκατάστασης θεσμοθετημένων διαβάσεων με χρήση αναλάμποντα σηματοδότη και των σημείων εγκατάστασης των υποδομών διάθεσης και στάθμευσης κοινόχρηστων ποδηλάτων, κ.α. Οι εν λόγω μελέτες αποσκοπούν στην άμεση έναρξη των εργασιών και θα φθάνουν έως το στάδιο της οριστικής μελέτης και τη σύνταξη Τευχών Δημοπράτησης, ώστε αφού εξασφαλισθεί στη συνέχεια από τον Δήμο η χρηματοδότησή τους, να ακολουθήσει η δημοπράτηση της κατασκευής των έργων. Με την υλοποίηση των έργων άμεσης προτεραιότητας θα γίνει γρήγορα αντιληπτό στους κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου Αγιάς, ότι το όραμα του Δήμου για την κυκλοφορία και τη βιώσιμη κινητικότητα ξεκινά να υλοποιείται, και ότι το οδικό δίκτυο της περιοχής μετατρέπεται σταδιακά από διάδρομο μηχανοκίνησης σε χώρο που ανήκει σε όλους καταναμεμένο με ασφαλή και δημοκρατικό τρόπο.

Το κόστος των έργων «άμεσης προτεραιότητας» προ-εκτιμάται στα 4,55 εκατ. € περίπου.

Κατά τη διαμόρφωση των προτάσεων αυτής της της κατηγορίας για την ΠΜ υιοθετήθηκαν κάποιες βασικές στρατηγικές/προδιαγραφές που έλαβαν υπόψη τον χαρακτήρα της περιοχής. Κυριότερες είναι οι εξής:

- αναβάθμιση των γεωμετρικών λειτουργικών χαρακτηριστικών του δικτύου σε σχέση με την ορθολογική ιεράρχηση του δικτύου, το οποίο θα πρέπει να υποστηριχθεί από την κατάλληλη ρυθμιστική και πληροφοριακή σήμανση (βλ. παρακάτω).

- δημιουργία δακτυλίων (βρόγχων) περιμετρικά των γειτονιών και ευαίσθητων χρήσεων γης που χωροθετούνται πλησίον των διαδρομών περπατησιμότητας με κατάλληλη επιλογή των ροών κυκλοφορίας. Για τις περιοχές κατοικιών και τις ειδικές χρήσεις γης πχ. εκπαίδευσης, αποτελεί βασική αρχή η απομάκρυνση της διαμπερούς κυκλοφορίας και η διοχέτευσή της στο ιεραρχημένο πρωτεύον οδικό δίκτυο.
- το ανασχεδιασμένο κυκλοφοριακό σύστημα θα πρέπει να μπορεί να υποδεχθεί τα πρόσθετα μέτρα των διαδρομών περπατησιμότητας, οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρομήσεων (ανατροφοδότηση του συστήματος), που θα υλοποιηθούν μεταξύ των γειτονιών κατοικιών με τις χωροθετημένες χρήσεις γης όπως παιδικές χαρές, πράσινο, πάρκα, αθλητικούς χώρους και θα ευθυγραμμίζονται πλέον με τις βασικές κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ. Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο θέμα της μετακίνησης των ατόμων με ειδικές ανάγκες (ΑμεΑ). Επισημαίνεται ότι ως άτομα με ειδικές ανάγκες θεωρούνται όλα τα άτομα που αντιμετωπίζουν για οποιοδήποτε λόγο δυσκολίες στη μετακίνησή τους στο οδικό δίκτυο (πχ. μικρά παιδιά, ηλικιωμένοι, άτομα που συνοδεύουν μικρά παιδιά κλπ.).
- το θέμα της οδικής ασφάλειας κατέχει σημαντικότερη θέση στη διαμόρφωση των προτάσεων, ανεξάρτητα αν δεν γίνεται πάντα άμεση αναφορά, αλλά έμμεση.
- Αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι πεζοί στην υφιστάμενη κατάσταση. Τα προβλήματα αυτά οφείλονται κυρίως στη φτωχή υποδομή των πεζοδρομίων, στην παράνομη στάθμευση οχημάτων, στον περιορισμό των διατομών εξαιτίας φυσικών ή τεχνητών εμποδίων κλπ. Τα θέματα αυτά δυσχεραίνουν ιδιαίτερα την κίνηση των πεζών και επίσης υποβαθμίζουν την αισθητική του περιβάλλοντος χώρου.

Τα μέτρα που αφορούν την κυκλοφορία των πεζών αποτελούν ένα σημαντικό εργαλείο για την αναβάθμιση μιας περιοχής και για την επικοινωνία των γειτονιών, στοχεύοντας στην κατά το δυνατό μεγαλύτερη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της πεζή κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας στην κυκλοφορία των πεζών. Ιδιαίτερα ενισχυτικά, σε συνδυασμό με τα μέτρα άμεσης προτεραιότητας, θα λειτουργήσουν στη συνέχεια το μέτρο των αμιγών πεζοδρόμων (κωδ.04) και οδών ήπιας κυκλοφορίας (κωδ.05).

Οι προτάσεις που αφορούν την οργάνωση της κυκλοφορίας είναι ευνόητο ότι θα έχουν ευρύ φάσμα επιπτώσεων στην καθημερινή κυκλοφορία των οχημάτων, των πεζών αλλά και γενικά σε ορισμένες συνήθειες των μετακινούμενων. Η έντονη αλληλεπίδραση των διαφόρων παραγόντων που σχετίζονται με την κυκλοφορία είναι και ο κύριος λόγος που μια επέμβαση σε ένα τομέα δημιουργεί επιδράσεις και σε άλλα πεδία. Οι προτάσεις που διατυπώθηκαν λαμβάνουν υπόψη τους το πλέγμα αυτό των αλληλεπιδράσεων και ρυθμίζουν, κατά το δυνατό σφαιρικά, τα επί μέρους θέματα που θα προκύψουν.

Αναγκαία κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση & οδικός εξοπλισμός για την υλοποίηση των μέτρων/παρεμβάσεων άμεσης προτεραιότητας:

Η εγκατάσταση της κατακόρυφης και οριζόντιας ρυθμιστικής σήμανσης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) που είναι απαραίτητη για τη λειτουργία των παραπάνω μέτρων/παρεμβάσεων θα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο ιδιαίτερης **μελέτης εφαρμογής**. Η διοχέτευση της κυκλοφορίας στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο, η εξασφάλιση της λειτουργίας των μονοδρομημένων τμημάτων και η εύρυθμη λειτουργία των οδικών αναπλάσεων στις οδούς κατηγορίας EV και EVI προϋποθέτουν ένα ολοκληρωμένο σύστημα σήμανσης. Η κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση αποτελούν βασικό συστατικό οποιουδήποτε οδικού δικτύου και αποσκοπούν στην εύρυθμη λειτουργία του και στην εξασφάλιση ενός ικανοποιητικού επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Για τη διοχέτευση της κυκλοφορίας στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο και την εξασφάλιση της απρόσκοπτης ροής των οχημάτων απαιτείται οπωσδήποτε η τοποθέτηση πινακίδων P-2 (Υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP)) σε κάθε διασταύρωση οδού υποδεέστερης κατηγορίας σε σχέση με ανώτερη ιεραρχικά οδό. Για παράδειγμα στη διασταύρωση μεταξύ τοπικής οδού με συλλεκτήρια οδό, θα πρέπει να τοποθετηθεί σήμα STOP στην πρόσβαση της τοπικής οδού, ώστε να αποδίδεται προτεραιότητα στη συλλεκτήρια οδό. Το ίδιο ισχύει και στη διασταύρωση συλλεκτήριας οδού με αστική αρτηρία, όπου θα πρέπει να

τοποθετηθεί σήμα STOP στην πρόσβαση της συλλεκτήριας οδού, ώστε να αποδίδεται προτεραιότητα στην αστική αρτηρία.

Γενικά, για την εξασφάλιση της λειτουργίας των προτεινόμενων μέτρων θα απαιτηθεί σε γενικές γραμμές η τοποθέτηση κυρίως των παρακάτω πινακίδων του Κ.Ο.Κ:

- K-16: Κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών (Σχολεία, Γήπεδα).
- K-24: Προαναγγελία διπλής κυκλοφορίας.
- P-1: Υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας.
- P-2: Υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP).
- P-7: Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα.
- P-27: Απαγόρευση αριστερής στροφής.
- P-28 : Απαγόρευση δεξιάς στροφής.
- P-32: Η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό (πχ. 30 χλμ./ώρα).
- P-39: Απαγορεύεται η στάθμευση.
- P-40: Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση.
- Π-21: Διάβαση πεζών.
- Π-23: Μονόδρομος.
- Πρ-4α/4γ: Υπόδειξη των ορίων ισχύος της πινακίδας P-40.

Για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας των οδικών αναπλάσεων και πεζοδρόμων απαιτείται η τοποθέτηση στα άκρα των οδικών αναπλάσεων ή πεζοδρόμων των πινακίδων:

- P-55: Υποχρεωτική διέλευση πεζών. Κάτω από τις πινακίδες αυτές πρέπει να τοποθετηθεί πρόσθετη πληροφοριακή πινακίδα που θα αναγράφει ότι επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων των κατοίκων και στις περιπτώσεις φυσικά που κατά μήκος του πεζόδρομου υπάρχουν καταστήματα με τις ώρες στις οποίες επιτρέπεται η διέλευση τροχοφόρων για ανεφοδιασμό των καταστημάτων.
- Π-92: Αρχή περιοχής κατοικίας, χαρακτηρισμένης ως περιοχής ήπιας κυκλοφορίας.

Οι πινακίδες που θα χρησιμοποιηθούν πρέπει να είναι μεσαίου μεγέθους, σύμφωνα με τις σχετικές εν ισχύ προδιαγραφές (ΟΜΟΕ, ΕΛΟΤ).

Αναφορικά με τα προτεινόμενα μέτρα οριζόντιας σήμανσης και του πρόσθετου οδικού εξοπλισμού οδικής ασφάλειας (μέτρα ανάσχεσης της ταχύτητας των οχημάτων) κυρίως θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν:

- οριζόντια σήμανση (διαβάσεις πεζών τύπου ZEBRA).
- ανακλαστήρες οδοστρώματος (μάτια γάτας).
- κυβόλιθοι (τύπου βασάλτης).
- υπερυψωμένες διαβάσεις πεζών, κυρίως στην ευρύτερη περιοχή Σχολείων και Σχολικών Συγκροτημάτων ή Αθλητικών χώρων.

Τα περισσότερα από τα παραπάνω παρουσιάζονται στο **Παράρτημα 5** (βλ.Υπόμνημα & πρότυπα σχέδια εφαρμογής κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης σε τυπικές διασταυρώσεις του οδικού δικτύου της ΠΜ του ΣΒΑΚ (με ή χωρίς ποδηλατοδρόμους).

5. ΣΧΕΔΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

5.1 Γενικά

Το παρόν Κεφάλαιο αποτελεί το Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Π&Α) της υλοποίησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αγιάς.

Παρακολούθηση είναι η τακτική παρακολούθηση των εισροών, των δραστηριοτήτων, των εκροών, των αποτελεσμάτων και των επιπτώσεων από την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ, έτσι ώστε να παρέχει στους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και στους ενδιαφερόμενους φορείς ενδείξεις για την έκταση της προόδου και την επίτευξή του ΣΒΑΚ. Η παρακολούθηση παρέχει πληροφορίες για πιθανές προσαρμογές και επανασχεδιασμό κατά τη διάρκεια της υλοποίησης (αναθεώρηση ΣΒΑΚ), προκειμένου να βελτιωθούν τα τελικά αποτελέσματα.

Αξιολόγηση είναι η συστηματική και αντικειμενική αξιολόγηση μιας παρέμβασης (μέτρο και/ ή πολιτική), συμπεριλαμβανομένης της προετοιμασίας, υλοποίησης και λειτουργίας της. Στόχος της αξιολόγησης είναι να προσδιορίσει τη συνάφεια και την εκπλήρωση καθορισμένων στόχων. Δηλαδή, η αξιολόγηση αποκαλύπτει πόσο καλά έχει αποδώσει μια παρέμβαση.

Τα **Σχέδια Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Π&Α)** αποτελούν σημαντικά εργαλεία για τον έγκαιρο εντοπισμό προβλημάτων, πιθανών επιτυχιών και την ανάγκη αναπροσαρμογής/ αναθεώρησης ενός ΣΒΑΚ και των παρεμβάσεων του. Η παροχή τακτικής πληροφόρησης στους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων, στους πιθανούς φορείς χρηματοδότησης και στους τοπικούς ενδιαφερόμενους φορείς, ενισχύει την εμπιστοσύνη ότι ένα ΣΒΑΚ έχει αποφέρει ή θα προσφέρει οφέλη στην κοινότητα, ότι παρέχει αξία για τα χρήματα που δαπανώνται και αξίζει να συνεχιστεί, ή διαφορετικά, ότι απαιτεί τροποποιήσεις για να είναι επιτυχές.

Σχέδια Π&Α έχουν πραγματοποιηθεί για ΣΒΑΚ αρκετών ευρωπαϊκών πόλεων. Από τις εμπειρίες αυτές, έχει αποκτηθεί πολύτιμη γνώση, σε ότι αφορά τόσο στα πρόσθετα οφέλη που μπορεί να προσφέρει η Π&Α όσο και στα εμπόδια που μπορεί να παρακωλύσουν τις δραστηριότητες Π&Α (**Πίνακας 11**).

Πίνακας 11: Ενδεικτικά δυνητικά οφέλη και εμπόδια της Παρακολούθησης & Αξιολόγησης (Π&Α) ενός ΣΒΑΚ

Πιθανά Οφέλη	Πιθανά εμπόδια
- ΣΒΑΚ υψηλότερης ποιότητας - Πιο ισχυρές διαδικασίες ΣΒΑΚ - Αύξηση της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών σχεδιασμού - Αύξηση της αποτελεσματικότητας στην εφαρμογή των παρεμβάσεων - Παρεμβάσεις καλύτερης ποιότητας	- Φθίνουσα πολιτική δέσμευση με την πάροδο του χρόνου - Απόκτηση και διατήρηση υγιούς και ισχυρής συνεργασίας, όταν εμπλέκονται πολλά ενδιαφερόμενα μέρη, που μερικές φορές έχουν μεταξύ τους αντικρουόμενες φιλοδοξίες - Περιορισμένες εμπειρίες πολλών πόλεων σε Π&Α, σε ότι αφορά στην

Πιθανά Οφέλη	Πιθανά εμπόδια
- Ενίσχυση της βάσης εμπειρικών τεκμηρίων για μελλοντικό σχεδιασμό, αξιολόγηση έργων και λήψη αποφάσεων - Βελτιστοποίηση της κατανομής των πόρων και εξοικονόμηση πόρων - Βελτίωση της επικοινωνίας με τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους πολίτες σχετικά με την πρόοδο υλοποίησης του ΣΒΑΚ	- απαιτούμενη τεχνογνωσία και στον τρόπο διαχείρισής της - Αντικρουόμενοι ορισμοί δεδομένων και πρακτικές συλλογής - Αντίσταση του ιδιωτικού τομέα στην παροχή δεδομένων (θεωρούνται ευαίσθητα εμπορικά δεδομένα) - Κόστος παρακολούθησης - Προκλήσεις στην αξιολόγηση της επιτυχίας των παρεμβάσεων, όταν πολλές παρεμβάσεις συμβάλλουν στο αποτέλεσμα

Το **Σχέδιο Π&Α του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς** έχει λάβει υπόψη τη γνώση που αποκτήθηκε κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού του και υιοθετεί ορθές πρακτικές που ενθαρρύνουν το μέγιστο όφελος από τις δραστηριότητες Π&Α και οι οποίες ελαχιστοποιούν τους κινδύνους και τις επιπτώσεις των πιθανών εμποδίων. Συγκεκριμένα, έχει αναπτυχθεί σύμφωνα με:

1. τις Κατευθυντήριες γραμμές CIVITAS - «Εφαρμοσμένο πλαίσιο αξιολόγησης στο CIVITAS PLUS II» (2013) - «Applied framework for evaluation in CIVITAS PLUS II (2013)» (<https://www.eltis.org/resources/tools/applied-framework-evaluation-civitas-plus-ii>) και
2. το «SUMP Monitoring & Evaluation (M&E) Kit (2016)» - εγχειρίδιο προγράμματος CHALLENGE (<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>),

ενώ έχει προσαρμοστεί στις συγκεκριμένες τοπικές συνθήκες του Δήμου Αγιάς.

5.2 Σχετικές πρόνοιες της ελληνικής νομοθεσίας

Σύμφωνα με τις πρόνοιες του Νόμου 4784 ΦΕΚ Α 40/16.3.2021, ΜΕΡΟΣ Α', Άρθρο 7, η 3η Φάση Ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ αφορά στην υλοποίηση, παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων του ΣΒΑΚ. Συγκεκριμένα προβλέπονται τα εξής:

«α. Ο φορέας εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με όσα έχουν ορισθεί στο τελικό σχέδιο δράσης του σταδίου 5 της φάσης Β'. Προς τούτο ο φορέας εκπόνησης:

αα. καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου ΣΒΑΚ, οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του οικείου ΣΒΑΚ προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Ο φορέας εκπόνησης γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους,

αβ. επικαιροποιεί το σχέδιο δράσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9 ,

αγ. αναθεωρεί το ΣΒΑΚ κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9.

β. Τα προτεινόμενα μέτρα του σχεδίου δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των ΟΤΑ και λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού

και πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ, που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται»..

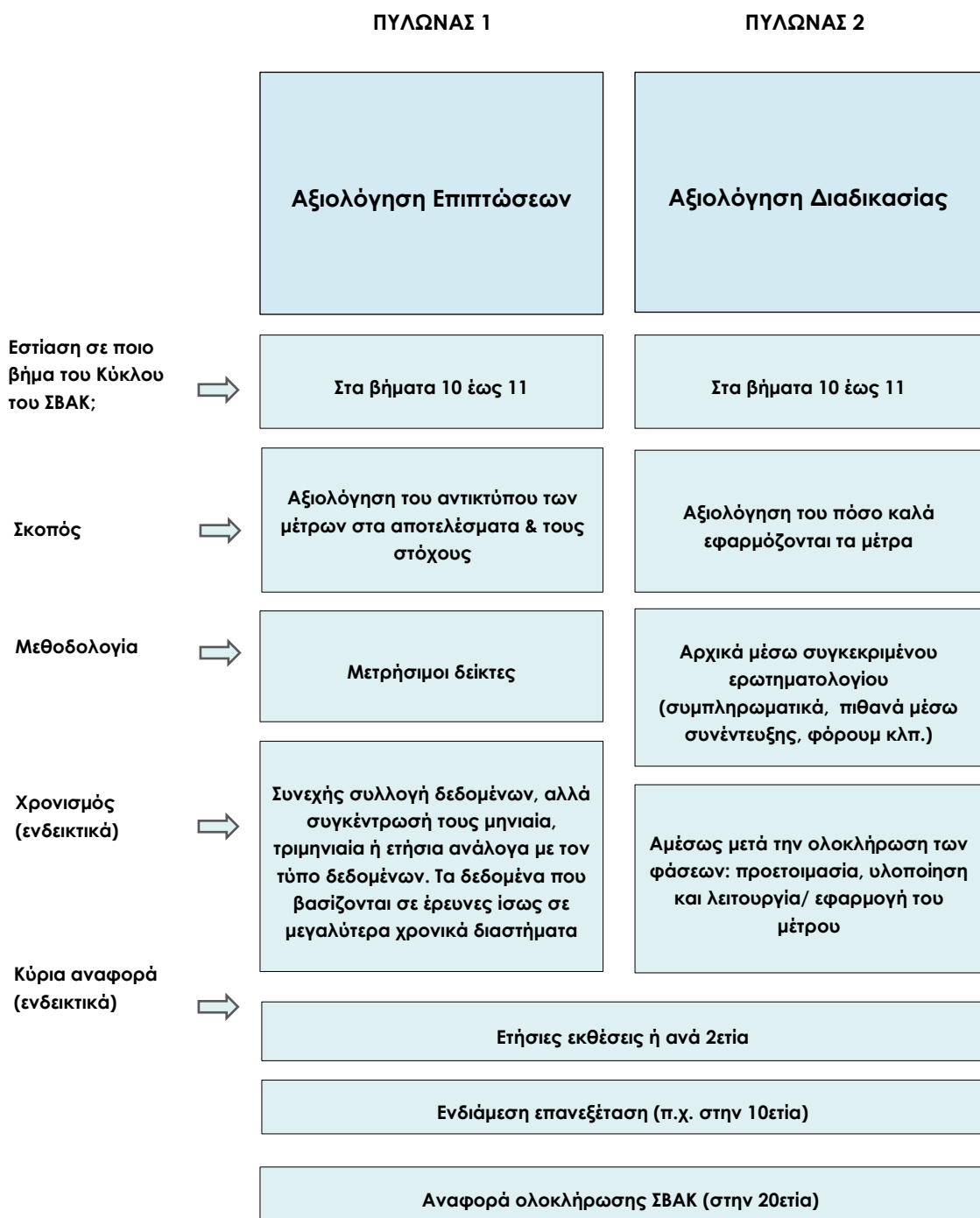
5.3 Δραστηριότητες Παρακολούθησης & Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς

Τα Σχέδια Π&Α θεσπίζουν σαφείς διαδικασίες και περιγράφουν, πώς, ποιες δραστηριότητες Π&Α και πότε, θα πραγματοποιηθούν και ποιος είναι υπεύθυνος για αυτές. Είναι ένα ζωντανό έγγραφο που πρέπει να προσαρμόζεται σε νέες και τροποποιημένες παρεμβάσεις ή/και σε σημαντικές απρόβλεπτες αλλαγές που ξαφνικά επηρεάζουν την αστική κινητικότητα στην πόλη που εφαρμόζονται.

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές CiViTAS, που ακολουθήθηκαν για την σύνταξη του παρόντος Σχεδίου Π&Α, η αξιολόγηση του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς βασίζεται σε δύο (2) πυλώνες αξιολόγησης:

1. την **Αξιολόγηση των Επιπτώσεων** από την υλοποίηση των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ ή αλλιώς αξιολόγηση των αλλαγών που μπορούν να αποδοθούν σε μια συγκεκριμένη παρέμβαση/ μέτρο ή/ και ομάδες μέτρων, έτσι όπως καθορίστηκαν στο Στρατηγικό Σχέδιο και χρονο-προγραμματίστηκαν στο Σχέδιο Δράσης (ανατρέξτε στο Κεφάλαιο 2, παραπάνω), και
2. την **Αξιολόγηση της Διαδικασίας** που θα ακολουθηθεί, κατά τις φάσεις προετοιμασίας, υλοποίησης και λειτουργίας/ εφαρμογής των παρεμβάσεων ή αλλιώς αξιολόγηση του κατά πόσο οι παρεμβάσεις έχουν υλοποιηθεί όπως προβλέπεται.

Στην **Εικόνα 1** που ακολουθεί, αποτυπώνεται το πλαίσιο εντός του οποίου θα λάβουν χώρα οι δύο προαναφερόμενοι πυλώνων αξιολόγησης.



Εικόνα 1: Πλαίσιο παρακολούθησης & αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς (Κατευθυντήριες γραμμές CiviTAS)¹

¹ Σύμφωνα με την 2^η έκδοση των οδηγιών ELTIS, το Βήμα 10 αφορά στην «Διαχείριση της υλοποίησης», ενώ το Βήμα 11 αφορά στις ενέργειες για την «Παρακολούθηση, Προσαρμογή & Επικοινωνία» του ΣΒΑΚ.

5.3.1 Αξιολόγηση των επιπτώσεων

5.3.1.1 Σύστημα Δεικτών Παρακολούθησης & Αξιολόγησης (Π&Α)

Στον **Πίνακα 12** στη συνέχεια παρουσιάζεται το **Τελικό Σύστημα 15 Δεικτών Παρακολούθησης & Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς²**, το οποίο προέκυψε λαμβάνοντας υπόψη αφενός τους στόχους, στρατηγικές και μέσα πολιτικής που προσδιορίστηκαν κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ, αφετέρου τις δυνατότητες της πόλης για παρακολούθηση ενός συστήματος δεικτών.

Η πόλη διαθέτει περιορισμένους πόρους (ανθρώπινους & οικονομικούς), δεδομένα ή εμπειρία σε διαδικασίες συλλογής, παρακολούθησης και αξιολόγησης δεδομένων, που απαιτούνται για την υποστήριξη μίας εκτενούς και πολύ αναλυτικής λίστας δεικτών. Ως εκ τούτου, επιλέχθηκε ένα διαχειρίσιμο σύνολο βασικών δεικτών, η παρακολούθηση των οποίων θα μπορέσει να πραγματοποιηθεί μέσω μίας εύλογης προσπάθειας του Δήμου Αγιάς και/ ή άλλων φορέων που θα εμπλακούν στη διαδικασία Π&Α της συνολικής απόδοσης του ΣΒΑΚ.

Για την επιλογή των δεικτών ακολουθήθηκαν οι παρακάτω **Βασικές Αρχές Επιλογής Δεικτών**:

1. Χρήση τυποποιημένων δεικτών, οι οποίοι είναι ήδη προκαθορισμένοι και υπάρχει γνώση για τη χρήση και ανάλυσή τους. Αυτό δίνει τη δυνατότητα συγκριτικής αξιολόγησης πόλεων και εισαγωγής των στοιχείων της πόλης που μελετάται σε εθνικές/ διεθνείς στατιστικές. Η χρήση της λίστας των δεικτών που παρατίθενται στο M&E Kit, εξασφαλίζει ότι θα ακολουθηθεί η συγκεκριμένη αρχή.
2. Χρήση δεικτών που είναι εύκολα κατανοητοί για όλους τους εμπλεκόμενους στο σχεδιασμό και στην παρακολούθηση υλοποίησης του ΣΒΑΚ.
3. Ύπαρξη σαφούς ορισμού για κάθε δείκτη, για τον τρόπο υπολογισμού του, για τον τρόπο συλλογής των δεδομένων που απαιτούνται για τον υπολογισμό του και για τη συχνότητα μέτρησής του.
4. Ύπαρξη μίας τιμής βάσης για κάθε δείκτη. Πρόκειται για την αρχική τιμή στο έτος βάσης κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, στη βάση της οποίας εκτιμάται η τιμή στόχος στους χρονικούς ορίζοντες ελέγχου.
5. Διαθεσιμότητα δεδομένων, πηγών και πόρων συλλογής. Η επιλογή των δεικτών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα διαθέσιμα δεδομένα, τις πηγές άντλησης δεδομένων και τους πόρους για τη συλλογή νέων δεδομένων.

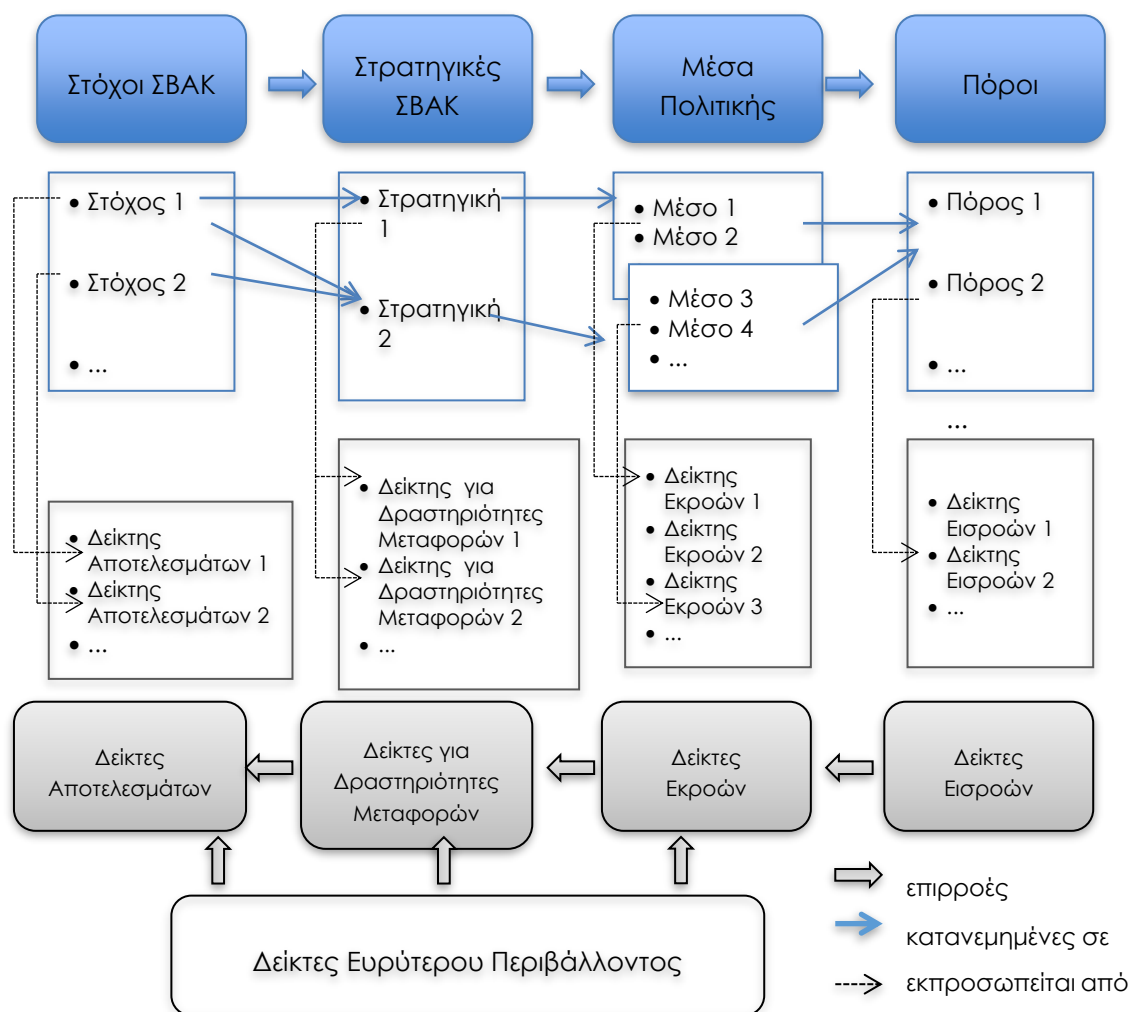
Σύμφωνα με την βιβλιογραφία (ανατρέξτε στο Κεφάλαιο 5.1 παραπάνω), που χρησιμοποιήθηκε για την σύνταξη του Σχεδίου Παρακολούθησης & Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς, οι **Κατηγορίες Δεικτών**, που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν προκειμένου να βοηθήσουν στη μέτρηση και παρακολούθηση διαφορετικών πτυχών της εφαρμογής ενός ΣΒΑΚ, είναι οι εξής:

- Δείκτες Αποτελεσμάτων - Μετρούν τον πραγματικό αντίκτυπο για τους στόχους του ΣΒΑΚ,

² Η τελική επιλογή των δεικτών ήρθε ως συνέχεια της πρώτης απόπειρας καθορισμού τους, σε προηγούμενη φάση του Έργου (ανατρέξτε στο Παραδοτέο Π2.2-B4 του Έργου με τίτλο «Ανάπτυξη & προσδιορισμός Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων & Στόχων του ΣΒΑΚ»).

- Δείκτες για Δραστηριότητες Μεταφορών - Περιγράφουν τις αλλαγές στο σύστημα μεταφορών και μπορεί να σχετίζονται με την επιτυχία μιας στρατηγικής,
- Δείκτες Εκροών - Αξιολογούν το βαθμό στον οποίο έχουν εφαρμοστεί τα μέσα πολιτικής και οι υπηρεσίες βελτιώθηκαν,
- Δείκτες Εισροών - Παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τους οικονομικούς πόρους που απαιτούνται για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ,

Η επιλογή των δεικτών εξαρτάται από τους στόχους, τις στρατηγικές και τα μέσα πολιτικής που έχουν επιλεγεί για το ΣΒΑΚ, όπως φαίνεται στην **Εικόνα 2**.



Εικόνα 2: Σχέση μεταξύ κατηγοριών δεικτών και στόχων, στρατηγικών, μέσων και πόρων³

Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη:

- τις δυνατότητες του Δήμου Αγιάς για παρακολούθηση ενός συστήματος δεικτών,
- τις βασικές αρχές επιλογής δεικτών, και

³ Η τελευταία κατηγορία δεικτών (ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ) δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο επιλογής τη δεδομένη χρονική στιγμή καθώς δεν είναι γνωστές οι πραγματικές συνθήκες των εξωτερικών παραγόντων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την εφαρμογή του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς στο μέλλον.

- τις διαφορετικές κατηγορίες δεικτών,

προέκυψε το Τελικό Σύστημα Δεικτών Παρακολούθησης & Αξιολόγησης της εφαρμογής του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς, που αναλυτικά παρουσιάζεται στον **Πίνακα 12** στη συνέχεια.

Στον συγκεκριμένο πίνακα, οι δείκτες παρουσιάζονται, ανά Στρατηγικό Στόχο (Στόχο Υψηλού Επιπέδου) του οράματος του Δήμου Αγιάς, ενώ παράλληλα καταγράφονται η Περιοχή Εφαρμογής κάθε δείκτη, ο Υπεύθυνος Φορέας για την συλλογή των δεδομένων που θα απαιτηθούν για τον υπολογισμό του κάθε δείκτη, και η Τιμή του κάθε δείκτη στο έτος βάσης εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Η Τιμή Στόχος του κάθε δείκτη στους χρονικούς ορίζοντες ελέγχου παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 5.3.1.3 στη συνέχεια.

Πίνακας 12: Σύστημα Δεικτών Παρακολούθησης & Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς

a/a	Δείκτης	Περιοχή Εφαρμογής	Υπεύθυνος Φορέας Συλλογής Δεδομένων	Τιμή δείκτη στο έτος βάσης εκπόνησης του ΣΒΑΚ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 1: Οικονομική Αποδοτικότητα				
Δείκτες για Δραστηριότητες Μεταφορών				
1	Πρόσδος υλοποίησης γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων	Η πόλη της Αγιάς & οι παραθαλάσσιοι οικισμοί	Δήμος Αγιάς	Δεν εφαρμόζεται
Δείκτες Εκροών				
2	Πρόσδος κυκλοφοριακών ρυθμίσεων	Η πόλη της Αγιάς & οι παραθαλάσσιοι οικισμοί	Δήμος Αγιάς	Δεν εφαρμόζεται
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 2: Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα				
Δείκτες Αποτελεσμάτων				
3	Μέση εκπομπή θορύβου κατά τη διάρκεια της ημέρας (dB)	Η πόλη της Αγιάς	Δήμος Αγιάς / Υπηρεσία Περιβ/λοντος Περιφέρειας Θεσσαλίας	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 3: Προσβασιμότητα				
Δείκτες Αποτελεσμάτων				
4	Αξιοπιστία δρομολογίων των γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων	Η πόλη της Αγιάς & οι παραθαλάσσιοι οικισμοί	Δήμος Αγιάς	Δεν εφαρμόζεται
5	Μερίδιο μετακίνησης πεζή & με ποδήλατο	Οι κεντρικές περιοχές της πόλης της Αγιάς	Δήμος Αγιάς	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία

a/a	Δείκτης	Περιοχή Εφαρμογής	Υπεύθυνος Φορέας Συλλογής Δεδομένων	Τιμή δείκτη στο έτος βάσης εκπόνησης του ΣΒΑΚ
Δείκτες για Δραστηριότητες Μεταφορών				
6	Πληθυσμιακή κάλυψη γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων (ακτίνα στάσεων 200μ.)	Η πόλη της Αγιάς & οι παραθαλάσσιοι οικισμοί	Δήμος Αγιάς	Δεν εφαρμόζεται
Δείκτες Εκροών				
7	Πλήθος σταθμών διάθεσης κοινόχρηστων ποδηλάτων	Η πόλη της Αγιάς & οι παραθαλάσσιοι οικισμοί	Δήμος Αγιάς	Δεν εφαρμόζεται
8	Ποσοστό θεσμοθετημένων διαβάσεων πεζών με υποδομές ΑμεΑ & προειδοποιητικό αναλάμποντα σηματοδότη	Η πόλη της Αγιάς & οι παραθαλάσσιοι οικισμοί	Δήμος Αγιάς	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία
Δείκτες Εισροών				
9	Δαπάνες συντήρησης δρόμων, οδικών εγκαταστάσεων & υποδομών Δημοσίων Συγκοινωνιών	Το σύνολο του Δήμου Αγιάς	Δήμος Αγιάς	6,01 εκ. € (Προϋπολογισμός δαπανών έτους 2025/Πηγή: Οικονομική Υπηρεσία Δήμου Αγιάς)
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 4: Οδική Ασφάλεια				
Δείκτες Αποτελεσμάτων				
10	Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων	Το σύνολο του Δήμου Αγιάς	Τροχαία	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία
11	Αριθμός νεκρών & σοβαρά τραυματιών που ενεπλάκησαν σε οδικά τροχαία ατυχήματα	Το σύνολο του Δήμου Αγιάς	Τροχαία	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία
12	Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή εύαλωτων ομάδων προσώπων (πεζοί, ποδηλάτες, αναβάτες πατινιών)	Το σύνολο του Δήμου Αγιάς	Τροχαία	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 5: Ποιότητα Ζωής				
Δείκτες Αποτελεσμάτων				
13	Αντιληπτή ελκυστικότητα του περιβάλλοντος των οδών	Η πόλη της Αγιάς & οι παραθαλάσσιοι οικισμοί	Δήμος Αγιάς	48% πολύ χαμηλή εξυπηρέτηση

a/a	Δείκτης	Περιοχή Εφαρμογής	Υπεύθυνος Φορέας Συλλογής Δεδομένων	Τιμή δείκτη στο έτος βάσης εκπόνησης του ΣΒΑΚ
				25% πολύ χαμηλή προς μέτρια 18% μέτρια 9% μέτρια προς πολύ ικανοποιητική 0% πολύ ικανοποιητική (αποτελέσματα αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας με διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίου στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ)
Δείκτες για Δραστηριότητες Μεταφορών				
14	Αντιληπτή ποιότητα της υποδομής για περπάτημα & ποδηλασία	Η πόλη της Αγιάς & οι παραθαλάσσιοι οικισμοί	Δήμος Αγιάς	<u>Περπάτημα & Ποδηλασία</u> 74 % πολύ χαμηλή εξυπηρέτηση 16% πολύ χαμηλή προς μέτρια 6% μέτρια 4% μέτρια προς πολύ ικανοποιητική 0% πολύ ικανοποιητική (αποτελέσματα αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας με διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίου στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ)
Δείκτες Εκροών				
15	Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας	Η πόλη της Αγιάς & οι παραθαλάσσιοι οικισμοί	Δήμος Αγιάς	Δεν εφαρμόζεται

Η παρακολούθηση των τιμών των δεικτών στην πάροδο του χρόνου (μέχρι την ολοκλήρωση όλων των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ) και γενικότερα ο συντονισμός της όλης προσπάθειας, θα αποτελεί αντικείμενο της **Ομάδας Παρακολούθησης & Αξιολόγησης (Π&Α) του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς** (ανατρέξτε στο Κεφάλαιο 5.4 στη συνέχεια).

5.3.1.2 Μεθοδολογία υπολογισμού των Δεικτών Π&Α

Στους Πίνακες στη συνέχεια παρατίθενται τυποποιημένες διαδικασίες/ μέθοδοι μέτρησης για τους δείκτες εκείνους που η μέτρησή τους δεν είναι μία απλή ποσοτική παρακολούθηση της φυσικής τους εξέλιξης στον χρόνο κατά την διάρκεια της εφαρμογής του ΣΒΑΚ, όπως είναι για παράδειγμα για τους δείκτες του τύπου «Πρόσδος προτεινόμενων νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων», «Αριθμός σταθμών διάθεσης κοινόχρηστων ποδηλάτων», κλπ.

Συγκεκριμένα, στους Πίνακες που ακολουθούν, και για τους συγκεκριμένους δείκτες, δίδεται ο σκοπός μέτρησης των δεικτών (πλαίσιο & συνάφεια), ο ορισμός τους, η μεθοδολογία υπολογισμού τους (μέθοδος συλλογής δεδομένων & ακρίβεια) και η ενδεδειγμένη συχνότητα μέτρησής τους.

Πίνακας 13: Δείκτης 3 - Μέση εκπομπή θορύβου κατά τη διάρκεια της ημέρας

Δείκτης 3	Μέση εκπομπή θορύβου κατά τη διάρκεια της ημέρας
Κατηγορία Δείκτη	Αποτελεσμάτων
Πλαίσιο και συνάφεια	Ο θόρυβος επηρεάζει τους ανθρώπους φυσιολογικά και ψυχολογικά: επίπεδα θορύβου πάνω από 40dB LAeq μπορεί να επηρεάσει την ευημερία, με τους περισσότερους ανθρώπους να είναι μετρίως ενοχλημένοι στα 50dB LAeq και σοβαρά ενοχλημένοι στα 55dB LAeq. Επίπεδα πάνω από 65dB LAeq⁴ είναι επιβλαβή για την υγεία. Περίπου 120 εκατομμύρια άνθρωποι στην ΕΕ (πάνω από το 30% του συνολικού πληθυσμού) εκτίθενται σε επίπεδα θορύβου από την οδική κυκλοφορία άνω των 55 L_{dn} dB. Περισσότεροι από 50 εκατομμύρια άνθρωποι εκτίθενται σε επίπεδα θορύβου άνω των 65 L_{dn} dB. Η ΕΕ, στο πλαίσιο της καταπολέμησης των ηχητικών οχλήσεων, διαμόρφωσε μια κοινή προσέγγιση για την αποφυγή, την πρόληψη και τον κατά προτεραιότητα περιορισμό των επιβλαβών επιπτώσεων της έκθεσης στον περιβαλλοντικό θόρυβο μέσω της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ. Η Οδηγία αυτή ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με την Κ.Υ.Α. 13586/724/2006 (ΦΕΚ Β' 384), «Καθορισμός μέτρων, όρων και μεθόδων για την αξιολόγηση και τη διαχείριση του θορύβου στο περιβάλλον, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2002/49/ΕΚ "σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου" του Συμβουλίου της 25.6.2002». Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην Οδηγία 2002/49 και στην ΚΥΑ 13586/724/2006, ως ανώτατα επιτρεπόμενα όρια δεικτών οδικού, σιδηροδρομικού και αεροπορικού θορύβου καθορίζονται τα ακόλουθα: 1. Για τον δείκτη L_{den} (24-ώρος): τα 70 dB

⁴ Το LAeq είναι ισοδύναμο επίπεδο ηχητικής πίεσης σε dB(A).

Δείκτης 3	Μέση εκπομπή θορύβου κατά τη διάρκεια της ημέρας
	2. Για τον δείκτη Lnight (8-ωρος νυκτερινός): τα 60 dB Σε εφαρμογή των προβλέψεων της ανωτέρω Οδηγίας, η Διεύθυνση Κλιματικής Αλλαγής και Ποιότητας Ατμόσφαιρας (Κ.Α.Π.Α.) του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Υ.Π.ΕΝ.), υλοποιεί μελέτες χαρτογράφησης θορύβου από τις οποίες προκύπτουν Στρατηγικοί Χάρτες Θορύβου (Σ.Χ.Θ.) και Σχέδια Δράσης (Σ.Δ.). Επειδή όμως: • Αφενός τέτοιες μελέτες δεν είναι δυνατόν να επικαιροποιούνται/ επαναλαμβάνονται τακτικά • Αφετέρου η μέτρηση του επιπέδου θορύβου μεμονωμένα, π.χ. από έναν Δήμο, μπορεί να γίνει μόνο για πολύ μικρές περιοχές και είναι απίθανο να μοντελοποιηθεί σωστά, οδηγούμαστε στην διαπίστωση ότι, η αντίληψη (κλίμακες τιμών, σύνολο, ημέρα/νύχτα) είναι πολύ πιο κατάλληλη για να επισημάνουμε ενδεχόμενες αλλαγές στο επίπεδο του θορύβου. Πολλές από τις προβλεπόμενες παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς θα έχουν επιπτώσεις στα επίπεδα θορύβου. Αυτός ο δείκτης μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αξιολόγηση των επιπτώσεων των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ στη μείωση των επιπέδων θορύβου.
Ορισμός	Η αντίληψη του θορύβου ορίζεται ως το ποσοστό των ανθρώπων που προβληματίζονται από τα επίπεδα θορύβου από την οδική κυκλοφορία. Μονάδα μέτρησης: %
Μέτρηση	• Μέθοδος συλλογής δεδομένων: Συνιστάται μια έρευνα με ερωτηματολόγιο για την αξιολόγηση του επιπέδου θορύβου. Τα επίπεδα θορύβου πρέπει να αξιολογούνται τόσο για τις συνθήκες της ημέρας όσο και για τις νυκτερινές συνθήκες. Στο ερωτηματολόγιο, ο περιβαλλοντικός θόρυβος μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε επίπεδα ικανοποίησης, όπως τα ακόλουθα πέντε επίπεδα: ▪ Πολύ ικανοποιημένος, ▪ Αρκετά ικανοποιημένος, ▪ Ούτε ικανοποιημένος ούτε δυσαρεστημένος, ▪ Αρκετά δυσαρεστημένος, ▪ Πολύ δυσαρεστημένος, ▪ Δεν ξέρω. • Συχνότητα: Η έρευνα ερωτηματολογίου θα πρέπει να γίνεται: ▪ τουλάχιστον δύο (2) φορές, δηλαδή πριν από την εισαγωγή των παρεμβάσεων που έχουν επίπτωση

Δείκτης 3	Μέση εκπομπή θορύβου κατά τη διάρκεια της ημέρας
	στην μείωση των επιπέδων θορύβου και στο τέλος μετά την ολοκλήρωσή τους ή - μία (1) φορά το χρόνο κατά τη διάρκεια υλοποίησης των παρεμβάσεων εκείνων του ΣΒΑΚ που έχουν επίπτωση στη μείωση των επιπέδων θορύβου. Ακρίβεια: Το δείγμα των ανθρώπων (κάτοικοι & επισκέπτες) που θα επιλεγεί για να συμμετέχουν στην έρευνα ερωτηματολογίου, θα πρέπει να είναι επαρκές σε μέγεθος και κατανομή (π.χ. ηλικία, φύλο, άτομα με ειδικές ανάγκες), έτσι ώστε να παρέχουν μια καλή αναπαράσταση της αντίληψης των ανθρώπων για το επίπεδο θορύβου στις περιοχές που θα ερευνηθούν. Περιοχή εφαρμογής: Η πόλη της Αγιάς. Υπεύθυνος Φορέας: Δήμος Αγιάς / Υπηρεσία Περιβάλλοντος Περιφέρειας Θεσσαλίας.

Πίνακας 14: Δείκτης 4 - Αξιοπιστία δρομολογίων των γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων

Δείκτης 4	Αξιοπιστία δρομολογίων των γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων
Κατηγορία Δείκτη	Αποτελεσμάτων
Πλαίσιο και συνάφεια	Οι Δημόσιες Συγκοινωνίες βρίσκονται σε συνεχή ανταγωνισμό με άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Οι περισσότεροι επιβάτες εξακολουθούν να προτιμούν να χρησιμοποιούν τα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς, ανεξαρτήτως απόστασης, αντί να χρησιμοποιούν δημόσια μέσα μεταφοράς ή μη μηχανοκίνητα μέσα. Οι Δημόσιες Συγκοινωνίες έχουν πραγματικά και αντιληπτά μειονεκτήματα σε σύγκριση με το αυτοκίνητο: χαμηλότερη άνεση, (συχνά) μεγαλύτερος χρόνος ταξιδιού, μη διαθεσιμότητα υπηρεσίας από πόρτα σε πόρτα, (συχνά) χαμηλότερη αξιοπιστία, ασφάλεια, έλλειψη ιδιωτικότητας κλπ. Η έλλειψη αξιοπιστίας μπορεί να θεωρηθεί ως ένας από τους σημαντικότερους φραγμούς στη χρήση των Δημοσίων Συγκοινωνιών. Οι επιβάτες Δημοσίων Συγκοινωνιών πρέπει να μπορούν να βασίζονται στις προγραμματισμένες ώρες άφιξης και αναχώρησης, προκειμένου να προγραμματίσουν ένα ταξίδι με σιγουριά, και ειδικότερα, να κάνουν συνδέσεις χωρίς απρόβλεπτους χρόνους αναμονής. Αυτό σημαίνει ότι η Δημόσια Συγκοινωνία δεν πρέπει ούτε να αναχωρεί νωρίτερα από ό,τι αναφέρεται στο χρονοδιάγραμμα ούτε να φτάνει αργότερα από μερικά λεπτά από την ώρα που αναφέρεται στο χρονοδιάγραμμα.

Δείκτης 4	Αξιοπιστία δρομολογίων των γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων
	Αυτός ο δείκτης παρέχει ένα αντικειμενικό μέτρο της ποιότητας των υπηρεσιών των Δημοσίων Συγκοινωνιών.
Ορισμός	Ορίζεται ως ο αριθμός και το ποσοστό των υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών - <u>Δημοτικής Συγκοινωνίας εν προκειμένω</u>, που φτάνουν σε ένα αποδεκτό διάστημα γύρω από τις ώρες που δίνονται από τα προγραμματισμένα δρομολόγια. Αυτός ο δείκτης αντιπροσωπεύει την πραγματική (όχι την αντιληπτή) αξιοπιστία των ωρών άφιξης των υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών σε στάσεις και σταθμούς (αφετηρίες - τέρματα). Μονάδα μέτρησης του δείκτη είναι ο αριθμός και το % ποσοστό των συνολικών χρόνων άφιξης ανά έτος που βρίσκονται μέσα σε ένα δεδομένο διάστημα γύρω από την ώρα που εμφανίζεται στο χρονοδιάγραμμα.
Μέτρηση	• Μέθοδος συλλογής δεδομένων: Τα δεδομένα μπορούν να συλλεχθούν μέσω παρατηρήσεων σε στάσεις λεωφορείων. • Συχνότητα: Μία (1) φορά το χρόνο μέχρι την ολοκλήρωση των προβλεπόμενων παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ που αφορούν στις Δημόσιες Συγκοινωνίες. • Ακρίβεια: Ο όγκος των δεδομένων που θα συλλέγονται θα πρέπει να είναι επαρκής για να παρέχει μια καλή αναπαράσταση της τυπικής υπηρεσίας Δημοσίων Συγκοινωνιών στις περιοχές που θα ερευνηθούν. • Περιοχή εφαρμογής: Η πόλη της Αγιάς & οι παραθαλάσσιοι οικισμοί. • Υπεύθυνος Φορέας: Δήμος Αγιάς.

Πίνακας 15: Δείκτης 5 - Μερίδιο μετακίνησης πεζή & με ποδήλατο

Δείκτης 5	Μερίδιο μετακίνησης πεζή & με ποδήλατο
Κατηγορία Δεικτών	Αποτελεσμάτων
Πλαίσιο και συνάφεια	Τα μηχανοκίνητα οχήματα επιβαρύνουν το περιβάλλον όσον αφορά στις εκπομπές αερίων ρύπων, τον θόρυβο, τη συμφόρηση, κλπ. Οι εναλλακτικές λύσεις θα πρέπει να ενθαρρύνονται συστηματικά και η απόδοση των αντίστοιχων μέτρων θα πρέπει να παρακολουθείται μέσω του μεριδίου μεταφορών. Ειδικότερα, τα μερίδια των μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς (ποδηλασία, περπάτημα) σχετίζονται άμεσα με τα ταξίδια μικρών αποστάσεων, ενώ τα ταξίδια μεγάλων αποστάσεων προσφέρονται για στροφή προς τις ΔΣ.

Δείκτης 5	Μερίδιο μετακίνησης πεζή & με ποδήλατο
	Συνολικά, είναι σημαντικό να παρακολουθείται ο τρόπος με τον οποίο αναπτύσσεται το μερίδιο των μεταφορών κατά τη διάρκεια εκστρατειών ευαισθητοποίησης, βελτιώσεων των ΔΣ, βελτιώσεων ποδηλατοδρόμων και άλλων εκστρατειών για την προώθηση των μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς, κ.λπ. Πολλές από τις προβλεπόμενες παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς θα έχουν αντίκτυπο στο μερίδιο των μέσων μεταφοράς, όπως: έλεγχος πρόσβασης και στάθμευσης, βελτίωση των υπηρεσιών ΔΣ, δημιουργία υποδομών ποδηλασίας και περπατήματος, κλπ.
Ορισμός	Ορίζεται ως το πλήθος των μετακινούμενων χωριστά, με τα πόδια και με το ποδήλατο, σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους του έτους (π.χ. τυπικός μήνας, καλοκαιρινός μήνας, αργίες, κλπ.). Μονάδα μέτρησης είναι το πλήθος των ατόμων που μετακινούνται με τα συγκεκριμένα μέσα μεταφοράς.
Μέτρηση	• Μέθοδος συλλογής δεδομένων: Τα δεδομένα μπορούν να συλλεχθούν μέσω ερευνών, π.χ. ταξιδιώτες που θα καταγράφουν τους τρόπους ταξιδιού και τη διαδρομή τους κάθε μέρα σε ένα ταξιδιωτικό ημερολόγιο. Το δείγμα των συμμετεχόντων στην έρευνα θα πρέπει να επιλέγεται κατάλληλα ώστε να καλύπτει τα σχετικά, με τους δείκτες, μέσα μεταφοράς. Εκτός από έρευνες, μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν και άλλες προσεγγίσεις, π.χ. μετρήσεις ροών πεζών και ποδηλατιστών σε επιλεγμένες διατομές του οδικού δικτύου και σε περιοχές όπου εφαρμόζονται μέτρα προώθησης της χρήσης των συγκεκριμένων μέσων μεταφοράς. • Συχνότητα: Οι μετρήσεις πρέπει να γίνονται ▪ Στην περίπτωση ερευνών, μία (1) φορά το χρόνο, ενώ ▪ Στην περίπτωση μετρήσεων ροών πεζών & ποδηλατιστών, σε αντιπροσωπευτικές χρονικές περιόδους (π.χ. τυπικός μήνας, καλοκαιρινός μήνας, αργίες, κλπ.), και για όσο διαρκεί η υλοποίηση των σχετικών παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ και στις δύο (2) περιπτώσεις. • Ακρίβεια: Για δεδομένα που συλλέγονται μέσω ερευνών, το επιλεγμένο μέγεθος δείγματος θα πρέπει να είναι επαρκές για να παρέχει καλή αναπαράσταση κατά τη διάρκεια του έτους. Ένα τυπικό σφάλμα 5% με πιθανότητα 95% είναι αποδεκτό. • Περιοχή εφαρμογής: Οι κεντρικές περιοχές της πόλης της Αγιάς

Δείκτης 5	Μερίδιο μετακίνησης πεζή & με ποδήλατο
	Υπεύθυνος Φορέας: Δήμος Αγιάς.

Πίνακας 16: Δείκτης 6 - Πληθυσμιακή κάλυψη γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων (ακτίνα στάσεων 200μ.)

Δείκτης 6	Πληθυσμιακή κάλυψη γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων (ακτίνα στάσεων 200μ.)
Κατηγορία Δείκτη	Δραστηριότητες Μεταφορών
Πλαίσιο και συνάφεια	Ο συγκεκριμένος δείκτης επικεντρώνεται στην χωρική προσβασιμότητα ενός συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών. Η χωρική προσβασιμότητα μπορεί να υπολογισθεί από το πλήθος των μονίμων κατοίκων (στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ), που ζουν σε ακτίνα 200μ. γύρω από τις στάσεις του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών, προκειμένου να εντοπίσει εκείνες τις περιοχές της πόλης που δεν τους παρέχεται η υπηρεσία υπό αυτή τη συνθήκη. Όμως επιπλέον αυτού του τύπου χωρικής προσβασιμότητας, υπάρχει και η αντίληψη των χρηστών του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών για τη χωρική πρόσβαση στην υπηρεσία⁵, η αξιολόγηση δηλαδή του βαθμού στον οποίο η αντίληψη των χρηστών για τη χωρική προσβασιμότητα αλλάζει σε σύγκριση με την κατάσταση πριν από την εφαρμογή των σχετικών παρεμβάσεων (π.χ. λειτουργία νέων λεωφορειακών γραμμών, διαπλάτυνση πεζοδρομίων, κλπ.). Στην αντίληψη των χρηστών, η χωρική προσβασιμότητα δεν περιλαμβάνει μόνο την απόσταση από την πλησιέστερη στάση Δημοσίων Συγκοινωνιών, αλλά και την ευκολία να φτάσεις εκεί (μέσω διαδρόμων, ποδηλατοδρόμων, οδών πρόσβασης κλπ.).
Ορισμός	Ο συγκεκριμένος δείκτης θα μπορούσε να ορισθεί με δύο (2) τρόπους, ως: 1. Η χωρική προσβασιμότητα του μόνιμου πληθυσμού στην υπηρεσία Δημοσίων Συγκοινωνιών – Δημοτικής Συγκοινωνίας εν προκειμένω, ισούται με το πλήθος των μονίμων κατοίκων (στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ), που ζουν σε ακτίνα 200μ. γύρω από τις στάσεις του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών, και το οποίο με την πρόοδο υλοποίησης νέων γραμμών θα διαφοροποιείται συν τω χρόνω. 2. Η αντίληψη προσβασιμότητας των χρηστών (κατοίκων & επισκεπτών) για την χωρική πρόσβαση στην

⁵ Αφορά αποκλειστικά στην χωρική διάσταση και αγνοεί άλλους παράγοντες προσβασιμότητας, όπως η οικονομική προσιτότητα (τιμή χρήσης της υπηρεσίας σε σχέση με το προσωπικό εισόδημα) ή η φυσική προσβασιμότητα (π.χ. πρόσβαση χωρίς προβλήματα σε όχημα Δημοσίων Συγκοινωνιών).

Δείκτης 6	Πληθυσμιακή κάλυψη γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων (ακτίνα στάσεων 200μ.)
	υπηρεσία Δημοσίων Συγκοινωνιών – <u>Δημοτικής Συγκοινωνίας εν προκειμένω</u>, ορίζεται ως η αντίληψη του χρήστη για τη φυσική προσβασιμότητα της υπηρεσίας. Αυτό αφορά στην απόσταση από την πλησιέστερη στάση Δημοσίων Συγκοινωνιών και στην ευκολία/ άνεση να φτάσεις εκεί.
Μέτρηση	Στην περίπτωση υπολογισμού του δείκτη ως «χωρική προσβασιμότητα του μόνιμου πληθυσμού στην υπηρεσία Δημοσίων Συγκοινωνιών»: • Μέθοδος συλλογής δεδομένων: Γίνεται χρήση άπαξ των στατιστικών δεδομένων της ΕΛΣΤΑΤ για την κατανομή του πληθυσμού σε επίπεδο Οικοδομικού Τετραγώνου, από την πλέον κάθε φορά πρόσφατη Απογραφή Πληθυσμού. • Συχνότητα: Ο υπολογισμός του δείκτη θα πρέπει να γίνεται μία (1) φορά το χρόνο κατά τη διάρκεια υλοποίησης των παρεμβάσεων εκείνων του ΣΒΑΚ που έχουν επίπτωση στην διαθεσιμότητα του συγκεκριμένου μέσου μεταφοράς. • Ακρίβεια: Η ακρίβεια είναι δεδομένη ως προς τα συλλεχθέντα στοιχεία. Προσοχή θα πρέπει να δοθεί στον τρόπο διαχείρισής τους, κατανομής του πληθυσμού στις περιοχές ακτίνας 200μ. περί των στάσεων του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών. Για τον λόγο αυτό η χρήση εργαλείων GIS είναι σχεδόν επιβεβλημένη. • Περιοχή εφαρμογής: Η πόλη της Αγιάς & οι παραθαλάσσιοι οικισμοί. • Υπεύθυνος Φορέας: Δήμος Αγιάς. Στην περίπτωση υπολογισμού του δείκτη ως «αντίληψη προσβασιμότητας των χρηστών για την χωρική πρόσβαση στην υπηρεσία Δημοσίων Συγκοινωνιών»: • Μέθοδος συλλογής δεδομένων: Συνιστάται μια έρευνα με ερωτηματολόγιο για την αξιολόγηση της αντίληψης προσβασιμότητας των χρηστών για την χωρική πρόσβαση στην υπηρεσία Δημοσίων Συγκοινωνιών. Στο ερωτηματολόγιο, στην ερώτηση σχετικά με το πόσο εύκολο είναι να φτάσετε στην πλησιέστερη υπηρεσία Δημοσίων Συγκοινωνιών (δηλαδή όσον αφορά στην απόσταση και στην άνεση), μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι ακόλουθες κατηγορίες αξιολόγησης:

Δείκτης 6	Πληθυσμιακή κάλυψη γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων (ακτίνα στάσεων 200μ.)
	▪ Πολύ εύκολο ▪ Αρκετά εύκολο ▪ Ούτε εύκολο ούτε δύσκολο ▪ Αρκετά δύσκολο ▪ Πολύ δύσκολο ▪ Δεν ξέρω. • Συχνότητα: Η έρευνα ερωτηματολογίου θα πρέπει να γίνεται: ▪ τουλάχιστον δύο (2) φορές, δηλαδή πριν από την εισαγωγή των παρεμβάσεων που έχουν επίπτωση στην αντίληψη προσβασιμότητας των χρηστών και στο τέλος μετά την ολοκλήρωσή τους ή ▪ μία (1) φορά το χρόνο κατά τη διάρκεια υλοποίησης των παρεμβάσεων εκείνων του ΣΒΑΚ που έχουν επίπτωση στην αντίληψη προσβασιμότητας των χρηστών. • Ακρίβεια: Το δείγμα των ανθρώπων (κάτοικοι & επισκέπτες) που θα επιλεγεί για να συμμετέχουν στην έρευνα ερωτηματολογίου, θα πρέπει να είναι επαρκές σε μέγεθος και κατανομή (π.χ. ηλικία, φύλο, άτομα με ειδικές ανάγκες), έτσι ώστε να παρέχουν μια καλή αναπαράσταση του επιπέδου προσβασιμότητας στις περιοχές που θα ερευνηθούν. • Περιοχή εφαρμογής: Η πόλη της Αγιάς & οι παραθαλάσσιοι οικισμοί. • Υπεύθυνος Φορέας: Δήμος Αγιάς.

Πίνακας 17: Δείκτης 9 - Δαπάνες συντήρησης δρόμων, οδικών εγκαταστάσεων & υποδομών Δημοσίων Συγκοινωνιών

Δείκτης 9	Δαπάνες συντήρησης δρόμων, οδικών εγκαταστάσεων & υποδομών Δημοσίων Συγκοινωνιών
Κατηγορία Δείκτη	Εισροών
Πλαίσιο και συνάφεια	Αυτός ο δείκτης εστιάζει στις αλλαγές στο λειτουργικό κόστος των δρόμων, οδικών υποδομών & υποδομών Δημοσίων Συγκοινωνιών, αρμοδιότητας του Δήμου Αγιάς, σε ότι αφορά στις δαπάνες συντήρησης, ως αποτέλεσμα των προβλεπόμενων παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς. Θα πρέπει να εφαρμόζεται σε όλες τις υπηρεσίες μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών με ποδήλατο και πεζή.

Δείκτης 9	Δαπάνες συντήρησης δρόμων, οδικών εγκαταστάσεων & υποδομών Δημοσίων Συγκοινωνιών
Ορισμός	Ορίζεται ως το συνολικό κόστος συντήρησης δρόμων, οδικών υποδομών & υποδομών Δημοσίων Συγκοινωνιών, που επιβαρύνει τον Δήμο Αγιάς.
Μέτρηση	• Μέθοδος συλλογής δεδομένων: Τα απαιτούμενα δεδομένα θα παρέχονται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου Αγιάς. • Συχνότητα: Μία (1) φορά το χρόνο μέχρι την ολοκλήρωση των προβλεπόμενων παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ. • Ακρίβεια: Τα δεδομένα σχετικά με τα κόστη συντήρησης θα πρέπει να διατηρούνται όσο το δυνατόν πληρέστερα. • Περιοχή εφαρμογής: Το σύνολο του Δήμου Αγιάς. • Υπεύθυνος Φορέας: Δήμος Αγιάς.

Πίνακας 18: Δείκτες 10, 11 & 12 - Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων, Αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών & Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων ομάδων προσώπων

Δείκτης 10	Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων
Δείκτης 11	Αριθμός νεκρών & σοβαρά τραυματιών που ενεπλάκησαν σε οδικά τροχαία ατυχήματα
Δείκτης 12	Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων ομάδων προσώπων
Κατηγορία Δεικτών	Αποτελεσμάτων
Πλαίσιο και συνάφεια	Η πιθανότητα εμπλοκής σε τροχαίο ατύχημα συμβάλλει άμεσα στη μέτρηση της ποιότητας ζωής. Οι θάνατοι και οι τραυματισμοί που προκαλούνται από τροχαία ατυχήματα είναι ένα από τα σημαντικότερα κοινωνικά κόστη που συνδέονται με τα συστήματα μεταφορών. Τα ποσοστά ατυχημάτων είναι γνωστό ότι ποικίλλουν ανάλογα με την ποιότητα της οδικής υποδομής, την τεχνολογία των οχημάτων, τη συμπεριφορά των οδηγών, τους κυκλοφοριακούς κανονισμούς, την πυκνότητα των οχημάτων, την αστυνόμευση, την πολιτική όσον αφορά στην οδική ασφάλεια, κλπ.. Αυτοί οι δείκτες χρησιμοποιούνται επειδή οι αριθμοί των ατυχημάτων, των θανάτων και των σοβαρά τραυματιών παρέχουν μια σημαντική εικόνα της κατάστασης της οδικής ασφάλειας.

Δείκτης 10	Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων
Δείκτης 11	Αριθμός νεκρών & σοβαρά τραυματιών που ενεπλάκησαν σε οδικά τροχαία ατυχήματα
Δείκτης 12	Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων ομάδων προσώπων
	Οι βαθύτεροι λόγοι για ένα ατύχημα μπορεί να διαφέρουν σημαντικά και δεν αντιμετωπίζονται άμεσα από αυτούς τους δείκτες. Πολλές προβλεπόμενες παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς στοχεύουν στην αύξηση της οδικής ασφάλειας άμεσα (π.χ. ασφαλής πρόσβαση για πεζούς, μείωση ορίων ταχύτητας, κλπ.) ή έμμεσα (π.χ. μείωση της ζήτησης κυκλοφορίας, προώθηση χρήσης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, κλπ.).
Ορισμός	Ο Δείκτης 10 ορίζεται ως ο αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς, ανεξάρτητα με το εάν υπήρξαν παθόντα πρόσωπα (νεκροί ή τραυματίες). Ο Δείκτης 11 ορίζεται ως ο αριθμός νεκρών & σοβαρά τραυματιών που ενεπλάκησαν σε οδικά τροχαία ατυχήματα με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς. Ο Δείκτης 12 ορίζεται ως ο αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς, στα οποία ενεπλάκησαν ευάλωτες ομάδες προσώπων (πεζοί, ποδηλάτες, αναβάτες πατινιών), ανεξάρτητα με το εάν υπήρξαν παθόντα πρόσωπα (νεκροί ή τραυματίες).
Μέτρηση	• Μέθοδος συλλογής δεδομένων: Τα απαιτούμενα δεδομένα θα παρέχονται από την Τροχαία. • Συχνότητα: Τα αρχεία ατυχημάτων θα πρέπει να διατηρούνται για όλη την περίοδο υλοποίησης των προβλεπόμενων παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς και για μεταγενέστερη ανάλυση. Για να κατανοηθούν οι στατιστικές αλλαγές, ενδέχεται να χρειαστεί να χρησιμοποιηθούν και ορισμένα ιστορικά αρχεία δεδομένων για τα προηγούμενα 2-3 χρόνια. • Ακρίβεια: Δεδομένου ότι δεν μπορεί να αποφευχθεί η εξάρτηση από εξωτερικές πηγές για τη συλλογή των δεδομένων, η ακρίβεια των βάσεων δεδομένων της Τροχαίας πρέπει να γίνει αποδεκτή. • Περιοχή εφαρμογής: Το σύνολο του Δήμου Αγιάς. • Υπεύθυνος Φορέας: Τροχαία.

Πίνακας 19: Δείκτες 13 & 14 - Αντιληπτή ελκυστικότητα του περιβάλλοντος των οδών & Αντιληπτή ποιότητα της υποδομής για περπάτημα και ποδηλασία

Δείκτης 13	Αντιληπτή ελκυστικότητα του περιβάλλοντος των οδών
Δείκτης 14	Αντιληπτή ποιότητα της υποδομής για περπάτημα και ποδηλασία
Κατηγορία Δείκτη	Αποτελεσμάτων για τον Δείκτη 13 Δραστηριότητες Μεταφορών για τον Δείκτη 14
Πλαίσιο και συνάφεια	Η συνολική ποιότητα των υπηρεσιών μεταφοράς περιλαμβάνει μια ποικιλία πτυχών - άνεση, χρόνο ταξιδιού, αξιοπιστία, ασφάλεια, ιδιωτικότητα κλπ. - αλλά οι μετακινούμενοι συνήθως αντιλαμβάνονται μια ολιστική έννοια της ποιότητας, την οποία οι δείκτες αυτοί επιδιώκουν να μετρήσουν. Τα βασικά μέσα μεταφοράς (ιδιωτικό αυτοκίνητο, ΔΣ, ποδήλατο, μετακίνηση πεζή) βρίσκονται σε συνεχή ανταγωνισμό μεταξύ τους, με το ιδιωτικό αυτοκίνητο να υπερισχύει μέχρι στιγμής, ενώ η γενική αντίληψη της συνολικής ποιότητας καθενός από τα μέσα μεταφοράς είναι μία, αν όχι η βασική πτυχή που επηρεάζει τις επιλογές των μετακινουμένων. Οι δείκτες αυτοί τροφοδοτούν άμεσα τη διαμόρφωση πολιτικών για τη διαχείριση των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς και την προώθηση των βιώσιμων μέσων, με στόχο την προσέλκυση περισσότερων χρηστών στα βιώσιμα μέσα και την αποφυγή περαιτέρω μετατοπίσεων των μετακινουμένων στα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς. Πολλές προβλεπόμενες παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς θα έχουν αντίκτυπο στην ποιότητα ζωής σε ότι αφορά στο περιβάλλον των οδών, στις υπηρεσίες Δημοσίων Συγκοινωνιών και στις υποδομές για περπάτημα & ποδηλασία, όπως είναι οι αναπλάσεις οδών, η δημιουργία νέων λεωφορειακών γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας, η διαπλάτυνση πεζοδρομίων, η δημιουργία λωρίδων κίνησης ποδηλάτων, κλπ. Η αντίληψη της ποιότητας μιας υπηρεσίας είναι βασικό μέτρο που σχετίζεται με την επιτυχία ή την αποτυχία της.
Ορισμός	Η ποιότητα της υπηρεσίας σε ότι αφορά στην ελκυστικότητα του περιβάλλοντος των οδών και των υποδομών για περπάτημα & ποδηλασία, ορίζεται ως η αντίληψη του χρήστη για τη συνολική ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας. Μονάδα μέτρησης: δείκτης της «αντίληψης» της ποιότητας των υπηρεσιών.
Μέτρηση	Μέθοδος συλλογής δεδομένων: Συνιστώνται έρευνες με ερωτηματολόγιο για την αξιολόγηση καθενός από τους δείκτες σε συγκεκριμένες ομάδες-στόχους. Η αντίληψη των χρηστών για την ποιότητα των παρεχόμενων

Δείκτης 13	Αντιληπτή ελκυστικότητα του περιβάλλοντος των οδών
Δείκτης 14	Αντιληπτή ποιότητα της υποδομής για περπάτημα και ποδηλασία
	υποδομών και υπηρεσιών θα πρέπει να μετράται σε μια κλίμακα πέντε (5) βαθμών, όπως: ▪ πολύ δυσαρεστημένος, ▪ κάπως δυσαρεστημένος, ▪ πολύ ικανοποιημένος, ▪ κάπως ικανοποιημένος, ▪ ούτε ικανοποιημένος ούτε δυσαρεστημένος. • Συχνότητα: οι έρευνες ερωτηματολογίου πρέπει να γίνονται τουλάχιστον δύο (2) φορές κατά τη διάρκεια υλοποίησης των προβλεπόμενων παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ που έχουν αντίκτυπο σε καθέναν από τους δείκτες, δηλαδή πριν την εισαγωγή των παρεμβάσεων και στο τέλος μετά την ολοκλήρωσή τους. Όπου χρειάζεται, τα δεδομένα μπορούν να συλλέγονται σε ετήσια βάση. • Ακρίβεια: Θα πρέπει να συλλέγονται επαρκή δεδομένα για να παρέχεται καλή αναπαράσταση των ομάδων-στόχων που θα προσδιοριστούν (φύλο, ηλικία, εργαζόμενοι, άτομα με ειδικές ανάγκες, τουρίστες, κλπ.). • Περιοχή εφαρμογής: Η πόλη της Αγιάς & οι παραθαλάσσιοι οικισμοί. • Υπεύθυνος Φορέας: Δήμος Αγιάς.

Όλοι οι υπόλοιποι δείκτες, δηλαδή ο Δείκτης 1 – «Πρόοδος υλοποίησης γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων» και το σύνολο των Δεικτών Εκροών (**Πίνακας 12**), εμπίπτουν στην περίπτωση εκείνη δεικτών, που η μέτρησή τους είναι μία απλή ποσοτική παρακολούθηση της φυσικής τους εξέλιξης στον χρόνο κατά την διάρκεια της εφαρμογής του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Σχέδιο Δράσης. Η περιοχή εφαρμογής των δεικτών αυτών, όπως και ο υπεύθυνος φορέας για την συλλογή των σχετικών δεδομένων, αναφέρονται στον **Πίνακα 12** παραπάνω.

5.3.1.3 Χρονικοί ορίζοντες ελέγχου & τιμές στόχοι των Δεικτών Π&Α σε καθένα από αυτούς

Στην **Εικόνα 1** παραπάνω γίνεται μία ενδεικτική αναφορά στους χρονικούς ορίζοντες ελέγχου (Κύρια Αναφορά). Ο σαφής όμως προσδιορισμός των χρονικών οριζόντων ελέγχου είναι άμεσα εξαρτώμενος από ό,τι σχετικό προβλέπεται στον Ν4784 ΦΕΚ Α 40/16.3.2021, ΜΕΡΟΣ Α'.

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα του Άρθρου 7, της παρ. 3 (Φάσης Γ' του Κύκλου ΣΒΑΚ), της περ. α', της υποπερ. αα', ο Φορέας Εκπόνησης (Δήμος Αγιάς, εν προκειμένω) οφείλει να καταρτίζει ανά 2ετία Εκθέσεις Προόδου του υλοποιούμενου ΣΒΑΚ.

Ως εκ τούτου, λαμβάνοντας υπόψη την **10ετή περίοδο υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς** (σύμφωνα με το Σχέδιο Δράσης), προκύπτουν **πέντε (5) κρίσιμοι χρονικοί ορίζοντες ελέγχου** των τιμών των Δεικτών Π&Α, ένας ανά 2ετία.

Οι τιμές στόχοι των δεικτών αυτών σε καθένα από τους πέντε (5) χρονικούς ορίζοντες ελέγχου, εκτιμώνται σε **ποσοστιαία αύξηση ή μείωση της τιμής των δεικτών στο έτος βάσης**, είτε η τιμή αυτή είναι διαθέσιμη είτε όχι (ανατρέξετε στον **Πίνακα 20** στη συνέχεια).

Πίνακας 20: Τιμές Στόχοι των Δεικτών Παρακολούθησης & Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς, ανά χρονικό ορίζοντα ελέγχου

α/α	Δείκτης	Τιμή δείκτη στο έτος βάσης εκπόνησης του ΣΒΑΚ	ΧΡΟΝΙΚΟΙ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ				
			Τιμή Στόχος δείκτη στην 1 ^η 2ετία	Τιμή Στόχος δείκτη στην 2 ^η 2ετία	Τιμή Στόχος δείκτη στην 3 ^η 2ετία	Τιμή Στόχος δείκτη στην 4 ^η 2ετία	Τιμή Στόχος δείκτη στην 5 ^η 2ετία
1	Πρόοδος υλοποίησης γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων	Δεν εφαρμόζεται	0%	45%	100%	100%	100%
2	Πρόοδος κυκλοφοριακών ρυθμίσεων	Δεν εφαρμόζεται	10%	65%	100%	100%	100%
3	Μέση εκπομπή θορύβου κατά τη διάρκεια της ημέρας (dB)	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία	70	68	66	65	60
4	Αξιοπιστία δρομολογίων των γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων	Δεν εφαρμόζεται	0%	95%	96%	98%	99%
5	Μερίδιο μετακίνησης πεζή & με ποδήλατο	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία	35%	37%	39%	42%	45%
6	Πληθυσμιακή κάλυψη γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας μικρών λεωφορείων (ακτίνα στάσεων 200μ.)	Δεν εφαρμόζεται	0%	60%	90%	90%	90%
7	Πλήθος σταθμών διάθεσης κοινόχρηστων ποδηλάτων	Δεν εφαρμόζεται	45%	90%	100%	100%	100%
8	Ποσοστό θεσμοθετημένων διαβάσεων πεζών με υποδομές ΑμεΑ & προειδοποιητικό αναλαμβάνοντα σηματοδότη	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία	80%	90%	100%	100%	100%
9	Δαπάνες συντήρησης δρόμων, οδικών εγκαταστάσεων & υποδομών ΔΣ	6,01 εκ. € (Προϋπολογισμός δαπανών έτους 2025/Πηγή: Οικονομική Υπηρεσία Δήμου Αγιάς)	+10,00%	+15,00%	+15,00%	+20,00%	+20,00%
10	Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία	-20,00%	-20,00%	-20,00%	-20,00%	-20,00%
11	Αριθμός νεκρών & σοβαρά τραυματιών που ενεπλάκησαν σε οδικά τροχαία ατυχήματα	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία	-20,00%	-20,00%	-20,00%	-20,00%	-20,00%
12	Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων ομάδων προσώπων (πεζοί, ποδηλάτες, αναβάτες πατινιών)	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία	-20,00%	-20,00%	-20,00%	-20,00%	-20,00%
13	Αντιληπτή ελκυστικότητα του περιβάλλοντος των οδών	48% πολύ χαμηλή εξυπηρέτηση 25% πολύ χαμηλή προς μέτρια 18% μέτρια 9% μέτρια προς πολύ ικανοποιητική 0% πολύ ικανοποιητική (αποτελέσματα αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας με διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίου στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ)	30% μέτρια έως πολύ ικανοποιητική	35% μέτρια έως πολύ ικανοποιητική	45% μέτρια έως πολύ ικανοποιητική	60% μέτρια έως πολύ ικανοποιητική	65% μέτρια έως πολύ ικανοποιητική
14	Αντιληπτή ποιότητα της υποδομής για περπάτημα & ποδηλασία	<u>Περπάτημα & Ποδηλασία</u> 74 % πολύ χαμηλή εξυπηρέτηση	15% μέτρια έως πολύ ικανοποιητική	25% μέτρια έως πολύ ικανοποιητική	35% μέτρια έως πολύ ικανοποιητική	50% μέτρια έως πολύ ικανοποιητική	60% μέτρια έως πολύ ικανοποιητική

α/α	Δείκτης	Τιμή δείκτη στο έτος βάσης εκπόνησης του ΣΒΑΚ	ΧΡΟΝΙΚΟΙ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ				
			Τιμή Στόχος δείκτη στην 1 ^η 2ετία	Τιμή Στόχος δείκτη στην 2 ^η 2ετία	Τιμή Στόχος δείκτη στην 3 ^η 2ετία	Τιμή Στόχος δείκτη στην 4 ^η 2ετία	Τιμή Στόχος δείκτη στην 5 ^η 2ετία
		<u>16% πολύ χαμηλή προς μέτρια</u> <u>6% μέτρια</u> <u>4% μέτρια προς πολύ ικανοποιητική</u> <u>0% πολύ ικανοποιητική</u> <u>(αποτελέσματα αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας με διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίου στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ)</u>					
15	Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας	Δεν εφαρμόζεται	0	0,46 χλμ.	0,92 χλμ.	1,40 χλμ.	1,85 χλμ.

6. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

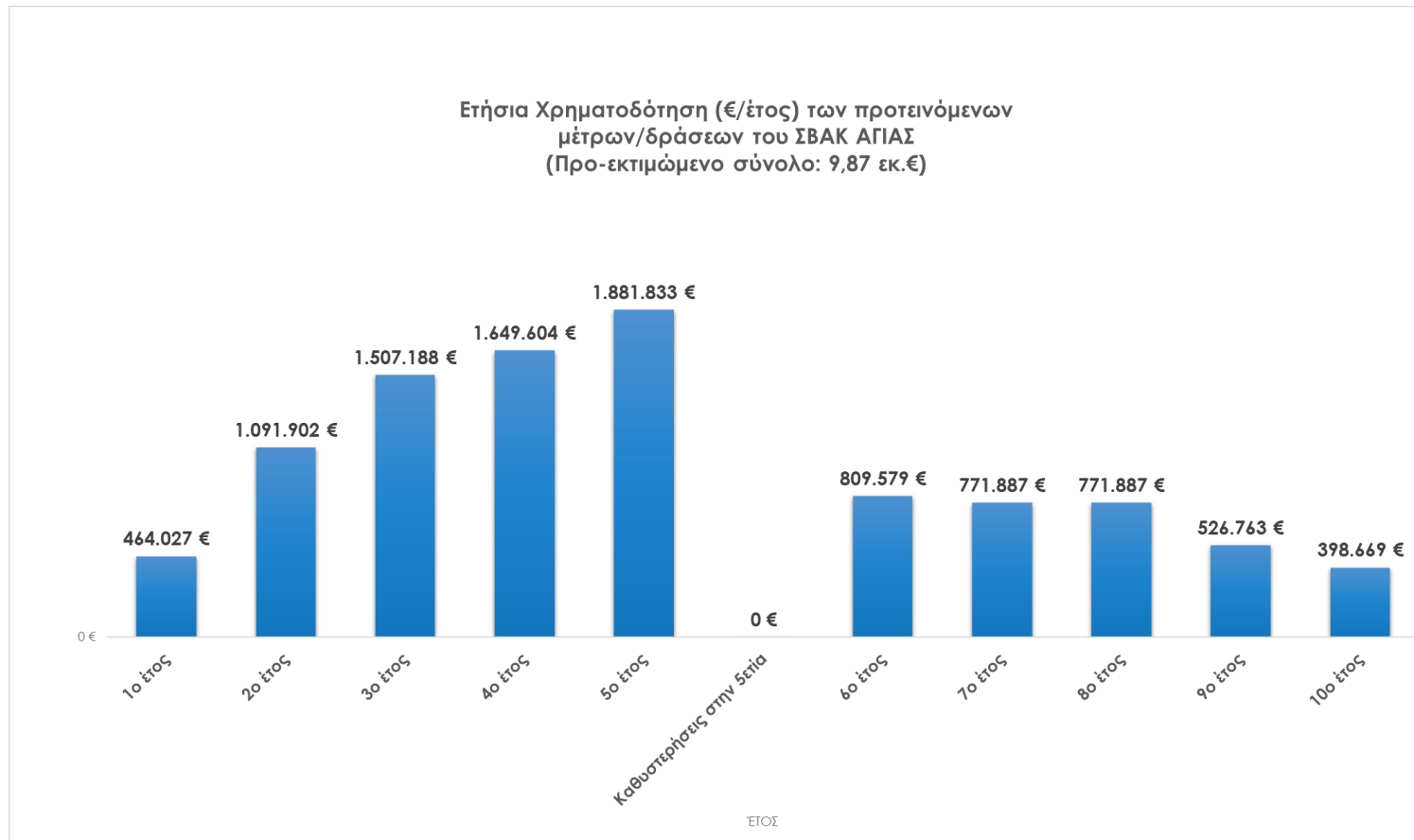
6.1 Παράρτημα 1: Σχέδιο δράσης & ενδεικτικός προϋπολογισμός (οικισμός Αγιάς & παραλιακός άξονας)

ΚΩΔ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ/ΔΡΑΣΗΣ	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας (€/μον.)	Ποσότητα	Προ-Εκτιμώμενο Κόστος	Προ-εκτιμώμενο κόστος με ΓΕ & ΕΟ (18%) & Απρόβλεπτα 15% & ΦΠΑ 24%	Κύριος του Έργου	Δραστηριότητες	Εμπλεκόμενοι/Ενδιαφερομένοι	Δυνητικοί πόροι χρηματοδότησης	1ο έτος					6-10 έτη (μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης)				
												0-5 έτη (βραχυπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης)					6-10 έτη (μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης)				
												1ο έτος	2ο έτος	3ο έτος	4ο έτος	5ο έτος	6ο έτος	7ο έτος	8ο έτος	9ο έτος	10ο έτος
1	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ-ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ-ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Μονοδρομήσεις και διαπλατύνσεις πεζοδρομίων με δημιουργία υποδομών εξυπηρέτησης ΑμεΑ και προσφορά νέων θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο	χλμ.	80.000	10,91	872.727 €	1.468.521 €	Δήμος Αγιάς	Μελέτες Εφαρμογής κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Αγιάς/Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας Στερεάς Ελλάδας	Συμμετοχή με ίδιους Πόρους του Δήμου & Πρόσδοτο Ταμείο ή ΕΥΔΕ/ΥΠΕΕ-Πρόγραμμα Ανάπτυξης Τρίτης, ΕΣΠΑ 2021-2027, CEF, μηχανισμός ΕΡΣΔ ή Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (EIB)										
2		Διαδρομές πεπατησιμότητας με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ και διαμόρφωση περιορισμένου αριθμού θέσεων στάσης/στάθμευσης Ε.Ι.Χ. οχημάτων και οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων σε εσοχές (συμπερ. ενδεχόμενου διαδικασίων αποχαρκτηρισμού οδών)	χλμ.	100.000	6,13	613.000 €	1.031.483 €		Μελέτες Εφαρμογής & Τύχη Δημοπράτησης Κανονιστικές Μελέτες	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Αγιάς/Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας Στερεάς Ελλάδας											
3		Οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf) και αμειβοί πεζοδρομήσεις με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ	μ'	120	12.000	1.440.000 €	2.423.059 €		Μελέτες Εφαρμογής & Τύχη Δημοπράτησης Κανονιστικές Μελέτες	Τεχνική Υπηρεσία/Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας Στερεάς Ελλάδας											
4		Υποδομές διάθεσης και στάθμευσης κοινόχρηστων και ιδιωτικών ποδηλάτων	Θέση	30.000	8	240.000 €	403.843 €		Μελέτες Εφαρμογής & Τύχη Δημοπράτησης Κανονιστικές Μελέτες	Διοίκηση του Δήμου Αγιάς/Τεχνική Υπηρεσία/Δημόσια Διαβούλευση/Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας Στερεάς Ελλάδας											
5		Σήμανση/σηματοδότηση και οδικός εξοπλισμός ανάσχεσης ταχυτήτων κινήσης μηχανοκίνητων οχημάτων	χλμ.	20.000	5,22	104.400 €	175.672 €		Μελέτες Εφαρμογής & Τύχη Δημοπράτησης Κανονιστικές Μελέτες	Ίδιοι Πόροι του Δήμου Αγιάς											
6		Διαμόρφωση πυλών εισόδου σε κόμβους σύνδεσης και σημεία διεπαφής του εσωτερικού οδικού δικτύου βιώσιμης αστικής κινητικότητας με ανώτερες λειτουργικά οδούς του ευρύτερου κυκλοφοριακού συστήματος (Επαρχιακές Οδοί)	Θέση	50.000	6	300.000 €	504.804 €		Μελέτες Εφαρμογής & Τύχη Δημοπράτησης Κανονιστικές Μελέτες		Τεχνική Υπηρεσία/Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας Στερεάς Ελλάδας										
7		Διανοίξεις οδών	χλμ.	500.000	0,55	275.000 €	462.737 €		Μελέτες Εφαρμογής & Τύχη Δημοπράτησης Κανονιστικές Μελέτες			Συμμετοχή με ίδιους Πόρους του Δήμου & Πρόσδοτο Ταμείο ή ΕΥΔΕ/ΥΠΕΕ-Πρόγραμμα Ανάπτυξης Τρίτης, ΕΣΠΑ 2021-2027, CEF, μηχανισμός ΕΡΣΔ ή Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (EIB)									
8	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	Διαμόρφωση και προσφορά θέσεων στάθμευσης σε υφιστάμενους και νέους υπαίθριους χώρους εκτός οδού	Θέση	700	1.700	1.190.000 €	2.002.389 €	Δήμος Αγιάς	Μελέτες διαμόρφωσης των χώρων και διάταξης των θέσεων και των εισόδων-εξόδων και των κυκλοφοριακών συνδέσεων με το οδικό δίκτυο πρόσδεσης	Διοίκηση του Δήμου Αγιάς/Τεχνική Υπηρεσία/Εργ. Σύμβουλοι	Συμμετοχή με ίδιους Πόρους του Δήμου & Πρόσδοτο Ταμείο ή ΕΥΔΕ/ΥΠΕΕ-Πρόγραμμα Ανάπτυξης Τρίτης, ΕΣΠΑ 2021-2027										
9	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	Διαμόρφωση τερμάτων και αφετηριών και λειτουργία δύο (2) γραμμών μικρών λεωφορείων (mini buses)	Οχήματα	250.000	3	750.000 €	1.262.010 €		Μελέτες σκοπιμότητας CBA-Ανάλυση ενδυνάμυνσης επένδυσης/Συστήματα δυνάμει της πληροφόρησης επιβατικού κοινού (ΠΣ)	Διοίκηση του Δήμου Αγιάς/Τεχνική Υπηρεσία/Παραρτηματικό Συμβούλιο/Εργ. Σύμβουλοι											
10	ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ	Διαμόρφωση δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών & εφαρμογή κανονιστικού πλαισίου και σύγχρονων τεχνολογιών για τη βελτιστοποίηση της τροφοδοσίας καταστημάτων	Θέση τροφοδοσίας	1.500	55	82.500 €	138.821 €		Μελέτες Εφαρμογής & Τύχη Δημοπράτησης Κανονιστικές Μελέτες	Διοίκηση του Δήμου Αγιάς/Τεχνική Υπηρεσία/Παραρτηματικό Συμβούλιο/Εργ. Σύμβουλοι/Εμπορικοί σύλλογοι, κ.α.											
Σύνολο (Μελέτες, Προμετρήσεις/Προϋπολογισμοί, Τύχη δημοπράτησης)																					
Καθυστερήσεις στην 5ετία																					

6.2 Παράρτημα 2: Χρονικό πλαίσιο σχεδίου δράσης (οικισμός Αγιάς & παραλιακός άξονας)⁶

ΚΩΔ.	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ/ΔΡΑΣΗΣ	Προ-εκτιμώμενο κόστος με ΓΕ & ΕΟ (18%) & Απρόβλεπτα 15% & ΦΠΑ 24%	1ο έτος	2ο έτος	3ο έτος	4ο έτος	5ο έτος		6ο έτος	7ο έτος	8ο έτος	9ο έτος	10ο έτος	
				0-5 έτη (βραχυπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας)						6-10 έτη (μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης)					
1	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ-ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ-ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Μονοδρομήσεις και διαπλατύνσεις πεζοδρομίων με δημιουργία υποδομών εξυπηρέτησης ΑμεΑ και προσφορά νέων θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο	100%	5%	5%	25%	30%	35%	Καθυστερήσεις στην 5ετία						
			1.468.521 €	73.426 €	73.426 €	367.130 €	440.556 €	513.982 €							
2		Διαδρομές περπατησιμότητας με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ και διαμόρφωση περιορισμένου αριθμού θέσεων στάσης/στάθμευσης Ε.Ι.Χ οχημάτων και οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων σε εσοχές (συμπερ. ενδεχόμενου διαδικασιών αποχαρκτηρισμού οδών)	100%			5%	5%	5%		25%	20%	20%	10%	10%	
			1.031.483 €			51.574 €	51.574 €	51.574 €		257.871 €	206.297 €	206.297 €	103.148 €	103.148 €	
3		Οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf) και αμιγείς πεζοδρομήσεις με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ	100%			5%	5%	5%		20%	20%	20%	15%	10%	
			2.423.059 €			121.153 €	121.153 €	121.153 €		484.612 €	484.612 €	484.612 €	363.459 €	242.306 €	
4		Υποδομές διάθεσης και στάθμευσης κοινόχρηστων και ιδιωτικών ποδηλάτων	100%	20%	25%	25%	20%	10%							
			403.843 €	80.769 €	100.961 €	100.961 €	80.769 €	40.384 €							
5		Σήμανση/σηματοδότηση και οδικός εξοπλισμός ανάσχεσης ταχυτήτων κίνησης μηχανοκίνητων οχημάτων	100%	20%	80%										
			175.672 €	35.134 €	140.537 €										
6	Διαμόρφωση πυλών εισόδου σε κόμβους σύνδεσης και σημεία διεπαφής του εσωτερικού οδικού δικτύου βιώσιμης αστικής κινητικότητας με ανώτερες λειτουργικά οδούς του ευρύτερου κυκλοφοριακού συστήματος (Επαρχιακές Οδοί)	100%	30%	70%											
		504.804 €	151.441 €	353.363 €											
7	Διανοίξεις οδών	100%	5%	5%	15%	15%	10%	10%		10%	10%	10%	10%	10%	
		462.737 €	23.137 €	23.137 €	69.411 €	69.411 €	46.274 €	46.274 €		46.274 €	46.274 €	46.274 €	46.274 €	46.274 €	
8	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	Διαμόρφωση και προσφορά θέσεων στάθμευσης σε υφιστάμενους και νέους υπαίθριους χώρους εκτός οδού	100%	5%	20%	30%	25%	20%							
			2.002.389 €	100.119 €	400.478 €	600.717 €	500.597 €	400.478 €							
9	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	Διαμόρφωση τερμάτων και αφετηριών και λειτουργία δύο (2) γραμμών μικρών λεωφορείων (mini buses)	100%			15%	30%	55%							
			1.262.010 €			189.302 €	378.603 €	694.106 €							
10	ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ	Διαμόρφωση δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών & εφαρμογή κανονιστικού πλαισίου και σύγχρονων τεχνολογιών για τη βελτιστοποίηση της τροφοδοσίας καταστημάτων	100%			5%	5%	10%		15%	25%	25%	10%	5%	
			138.821 €			6.941 €	6.941 €	13.882 €		20.823 €	34.705 €	34.705 €	13.882 €	6.941 €	
Αναγκαία Ετήσια Ταμειακά Διαθέσιμα (από Ίδιους Πόρους ή Δανειοδότηση ή Χρηματοδότηση) για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων/παρεμβάσεων (άθροισμα)			9.873.339 €	1ο έτος	2ο έτος	3ο έτος	4ο έτος	5ο έτος	Καθυστερήσεις στην 5ετία	6ο έτος	7ο έτος	8ο έτος	9ο έτος	10ο έτος	
				464.027 €	1.091.902 €	1.507.188 €	1.649.604 €	1.881.833 €	0 €	809.579 €	771.887 €	771.887 €	526.763 €	398.669 €	

⁶ Στο 1ο έτος περιλαμβάνεται και το κόστος της ωρίμανσης των έργων δηλ. των απαιτούμενων οριστικών μελετών, προμετρήσεων/προϋπολογισμών έως και τη σύνταξη των Τευχών δημοπράτησης



Διάγραμμα 2: Ετήσια Χρηματοδότηση (€/έτος) των προτεινόμενων μέτρων/παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ Αγιάς

6.3 Παράρτημα 3: Συνέργειες των μέτρων παρέμβασης

ΚΩΔ.	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ/ΔΡΑΣΗΣ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ-ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ-ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ							ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			Μονοδρομήσεις και διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων με δημιουργία υποδομών εξυπηρέτησης ΑμεΑ και προσφορά νέων θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο	Διαδρομές περπατησιμότητας με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ και διαμόρφωση περιορισμένου αριθμού θέσεων στάσης/στάθμευσης Ε.Ι.Χ οχημάτων και αμιγείς πεζοδρομήσεις καταστημάτων σε εσοχές (συμπερ. ενδεχόμενου διαδικασίων αποχαρκτηρισμού οδών)	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf) και αμιγείς πεζοδρομήσεις με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ	Υποδομές διάθεσης και στάθμευσης κοινόχρηστων και ιδιωτικών ποδηλάτων	Σήμανση/σηματοδότηση και οδικός εξοπλισμός ανάσχεσης ταχυτήτων κίνησης μηχανοκίνητων οχημάτων	Διαμόρφωση πυλών εισόδου σε κόμβους σύνδεσης και σημεία διεπαφής του εσωτερικού οδικού δικτύου βιώσιμης αστικής κινητικότητας με ανώτερες λειτουργικά οδούς του ευρύτερου κυκλοφοριακού συστήματος (Επαρχιακές Οδοί)	Διανοίξεις οδών	Διαμόρφωση και προσφορά θέσεων στάθμευσης σε υφιστάμενους και νέους υπαίθριους χώρους εκτός οδού	Διαμόρφωση τερμάτων και αφετηριών και λειτουργία δύο (2) γραμμών μικρών λεωφορείων (mini buses)	Διαμόρφωση δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών & εφαρμογή κανονιστικού πλαισίου και σύγχρονων τεχνολογιών για τη βελτιστοποίηση της τροφοδοσίας καταστημάτων
1	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ-ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ-ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Μονοδρομήσεις και διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων με δημιουργία υποδομών εξυπηρέτησης ΑμεΑ και προσφορά νέων θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο										
2		Διαδρομές περπατησιμότητας με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ και διαμόρφωση περιορισμένου αριθμού θέσεων στάσης/στάθμευσης Ε.Ι.Χ οχημάτων και οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων σε εσοχές (συμπερ. ενδεχόμενου διαδικασίων αποχαρκτηρισμού οδών)										
3		Οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf) και αμιγείς πεζοδρομήσεις με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ										
4		Υποδομές διάθεσης και στάθμευσης κοινόχρηστων και ιδιωτικών ποδηλάτων										
5		Σήμανση/σηματοδότηση και οδικός εξοπλισμός ανάσχεσης ταχυτήτων κίνησης μηχανοκίνητων οχημάτων										
6		Διαμόρφωση πυλών εισόδου σε κόμβους σύνδεσης και σημεία διεπαφής του εσωτερικού οδικού δικτύου βιώσιμης αστικής κινητικότητας με ανώτερες λειτουργικά οδούς του ευρύτερου κυκλοφοριακού συστήματος (Επαρχιακές Οδοί)										
7		Διανοίξεις οδών										
8	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	Διαμόρφωση και προσφορά θέσεων στάθμευσης σε υφιστάμενους και νέους υπαίθριους χώρους εκτός οδού										
9	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	Διαμόρφωση τερμάτων και αφετηριών και λειτουργία δύο (2) γραμμών μικρών λεωφορείων (mini buses)										
10	ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ	Διαμόρφωση δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών & εφαρμογή κανονιστικού πλαισίου και σύγχρονων τεχνολογιών για τη βελτιστοποίηση της τροφοδοσίας καταστημάτων										
						:Υψηλό επίπεδο συνέργειας			:Μέσο επίπεδο συνέργειας			:Χαμηλό επίπεδο συνέργειας

6.4 Παράρτημα 4: Πηγές χρηματοδότησης

Ως κυριότερα εργαλεία χρηματοδότησης του έργου αναφέρονται τα εξής:

ΘΕΣΜΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ:

• ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ (ΕΠ) ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ.

Το πρόγραμμα «Θεσσαλία» 2021-2027 έχει ως στρατηγικό στόχο της «ενίσχυση της καινοτομίας και της εξωστρέφειας του παραγωγικού συστήματος και τη μετάβαση της οικονομίας σε ένα μοντέλο αειφόρου και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξης με σύμμαχο τη φύση». Στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής, το Πρόγραμμα Θεσσαλία 2021-2027 θέτει ως Στρατηγικές προτεραιότητες:

1. Την ανάπτυξη ενός σύγχρονου, εξωστρεφούς & καινοτόμου παραγωγικού συστήματος.
2. Την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος & την αντιμετώπιση των συνεπειών της κλιματικής αλλαγής.
3. Την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής & των κοινωνικών υποδομών.
- 4. Την ενίσχυση των μεταφορικών υποδομών.**
5. Την περαιτέρω προστασία & ανάδειξη των πολιτιστικών και τουριστικών πόρων.
- 6. Τη βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών κέντρων.**
7. Την ενίσχυση της χωρικής συνοχής & της ενδογενούς ανάπτυξης.

Στην ηλεκτρονική διεύθυνση της Υπηρεσίας (<https://www.thessalia-esp.gr/proskliseis-ergon/>) αναρτώνται σχετικές με τα μέτρα του ΣΒΑΚ προσκλήσεις, στις οποίες μπορεί να ενταχθεί ο Δήμος Αγιάς, ώστε να αντλήσει πόρους για τη χρηματοδότησή τους. Ως παράδειγμα αναφέρεται η ενεργή -κατά τη στιγμή συγγραφής της παρούσας έκθεσης- πρόσκληση υπ' αριθμ. 40, με τίτλο «Ανάπτυξη προσβάσιμων υποδομών για ΑμεΑ στα σχολικά κτίρια», με συνολικό προϋπολογισμό 1,8 εκ.€, και τελική ημερομηνία υποβολής προτάσεων στις 30/06/2025, όπου ο Δήμος Αγιάς περιλαμβάνεται στους δικαιούχους της πρόσκλησης. Η πρόσκληση εντάσσεται στο πλαίσιο του «Ειδικού Στόχου 4Α.2: Βελτίωση της ισότιμης πρόσβασης σε ποιοτικές υπηρεσίες εκπαίδευσης, κατάρτισης και διά βίου μάθησης χωρίς αποκλεισμούς». Σε αυτή την πρόσκληση μπορούν για παράδειγμα να ενταχθούν τα προτεινόμενα μέτρα διαπλάτυνσης πεζοδρομίων και δημιουργίας υποδομών εξυπηρέτησης ΑμεΑ (ραμπών, οδηγοί όδευσης τυφλών, κ.α), σε συνδυασμό με τις προτεινόμενες μονοδρομήσεις (βλ. Κεφ. 2º, Ταυτότητες των μέτρων του Στρατηγικού σχεδίου, κωδ.02: Μονοδρομήσεις, διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων με δημιουργία υποδομών εξυπηρέτησης ΑμεΑ & προσφορά νέων θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο).

• **ΕΛΛΑΔΑ 2.0: ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ ΚΑΙ ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.**

Το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας συνιστά μία ιστορική ευκαιρία για την Ελλάδα, στην οποία υπάρχει εθνικό καθήκον να αξιοποιηθεί στο μέγιστο δυνατό βαθμό. Το Ταμείο αυτό είναι διαφορετικό, σε σχέση με οποιαδήποτε ευρωπαϊκή πρωτοβουλία του παρελθόντος. Για τρεις λόγους: α) ο χρόνος. Το Ταμείο Ανάκαμψης πρέπει να ολοκληρώσει όλα τα έργα και επενδύσεις μέχρι το τέλος του 2026. Η αξιοποίηση των πόρων πρέπει, συνεπώς, να γίνει με ταχύτητα χωρίς προηγούμενο, β) η πρωτοφανής δυνατότητα κινητοποίησης ιδιωτικών πόρων. Με τη χρήση των δανείων του Ταμείου Ανάκαμψης με τρόπο που να μην επιβαρύνει δημοσιονομικά, αλλά να κινητοποιεί χιλιάδες ιδιωτικές επενδύσεις και την αξιοποίηση στις δημόσιες επενδύσεις των ΣΔΙΤ και γ) το Σχέδιο συνδυάζει για πρώτη φορά επενδύσεις και μεταρρυθμίσεις. Οι επενδύσεις δίνουν στο Σχέδιο μακροοικονομική και οικονομική ισχύ και οι μεταρρυθμίσεις αποτελεσματικότητα και προοπτική. Βασίζεται σε 5 πυλώνες ανάπτυξης και μεταρρυθμίσεων: α) **Πράσινη μετάβαση**, β) Ψηφιακή μετάβαση, γ) Απασχόληση, δεξιότητες, κοινωνική συνοχή και δ) ιδιωτικές επενδύσεις και μετασχηματισμός της οικονομίας και ε) **REPowerEU** (το σχέδιο της

Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον τερματισμό της εξάρτησης από τα ρωσικά ορυκτά καύσιμα πριν από το 2030).

Τα ποσά που κινητοποιεί το Ταμείο είναι τόσο σημαντικά, ώστε με σωστή αξιοποίηση μπορούν να αλλάξουν την πορεία της χώρας και να τη θέσουν σε τροχιά μόνιμης, δυναμικής και ανθεκτικής ανάπτυξης, ενισχύοντας την συνοχή, τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, και δημιουργώντας εκατοντάδες χιλιάδες νέες ποιοτικές θέσεις εργασίας, που θα υπάρχουν όχι μόνο στη διάρκεια του προγράμματος, αλλά και μετά την ολοκλήρωσή του.

- **TAMEIO ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΩΝ ΚΑΙ ΔΑΝΕΙΩΝ.**

Αποτελεί αυτόνομο χρηματοπιστωτικό οργανισμό εξυπηρέτησης του δημόσιου και κοινωνικού συμφέροντος και είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, που τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Οικονομικών. Διαθέτει χρηματοδοτικά προγράμματα και επιχορηγήσεις για Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) και δάνεια από πόρους της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και του ίδιου του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων.

- **ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ.**

Το Πράσινο Ταμείο είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου που ιδρύθηκε με το νόμο 3889/2010. Αποτελεί συνέχεια του «Ειδικού Ταμείου Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων» ΕΤΕΡΠΣ. Σκοπός του Πράσινου Ταμείου είναι η ενίσχυση της ανάπτυξης μέσω της προστασίας του περιβάλλοντος με τη διαχειριστική, οικονομική, τεχνική και χρηματοπιστωτική υποστήριξη προγραμμάτων, μέτρων, παρεμβάσεων και ενεργειών που αποβλέπουν στην ανάδειξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος, η στήριξη της περιβαλλοντικής πολιτικής της χώρας και η εξυπηρέτηση του δημόσιου και κοινωνικού συμφέροντος.

- **ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ (ΕΥΔΕ/ΥΠΕΣ).**

α) ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ». Βασικός σκοπός του νέου προγράμματος ανάπτυξης και αλληλεγγύης της αυτοδιοίκησης με το συμβολικό όνομα «Αντώνης Τρίτσης» είναι η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδιασμού αναπτυξιακής προοπτικής και κοινωνικής αλληλεγγύης μέσω των φορέων της αυτοδιοίκησης. Στόχοι του Προγράμματος είναι: α) η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός των βασικών υποδομών των ΟΤΑ α' και β' βαθμού των Συνδέσμων Δήμων και των νομικών προσώπων των ΟΤΑ, με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη και την ασφάλεια και ποιότητα ζωής των πολιτών, β) η επανεκκίνηση της κοινωνικής και οικονομικής ζωής, η εξομάλυνση των συνεπειών της κρίσης εξαιτίας του κορωνοϊού, γ) η προστασία της δημόσιας υγείας και η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και της τοπικής οικονομίας, δ) η εκτέλεση δράσεων και πρωτοβουλιών κοινωνικής συνοχής και αλληλεγγύης και ειδικότερα η στήριξη των δομών παροχής κοινωνικών υπηρεσιών της τοπικής αυτοδιοίκησης, ε) η εισαγωγή τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνίας στη σχέση της τοπικής αυτοδιοίκησης με τον πολίτη με στόχο την εμπέδωση της έννοιας του ψηφιακού πολιτισμού και στ) η ενίσχυση της ανταπόκρισης της διοίκησης στους τομείς αρμοδιότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης με τη συνεχή ενσωμάτωση νέων αναγκών και απαιτήσεων και ο εκσυγχρονισμός του θεσμού της πολιτικής προστασίας σε τοπικό επίπεδο.

Το πρόγραμμα "Αντώνης Τρίτσης" περιλαμβάνει τους παρακάτω 6 βασικούς άξονες:

- πολιτική προστασία (απόκτηση εξοπλισμού και μέσων και ενίσχυση της διοικητικής ικανότητας για την αποτελεσματική εκτέλεση των ανατιθέμενων καθηκόντων), προστασία της δημόσιας υγείας και ιδίως δράσεις προστασίας του πληθυσμού από την εξάπλωση της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19, δράσεις τεχνικής βοήθειας των δικαιούχων για την εφαρμογή του Προγράμματος.
- ποιότητα ζωής και εύρυθμη λειτουργία των πόλεων, της υπαίθρου, των οικισμών (κατασκευή απαραίτητων έργων υποδομής, προστασία αδέσποτων κ.ά. καθώς και ενίσχυση της διοικητικής ικανότητας και ανταπόκρισης των ΟΤΑ).

- **περιβάλλον (βιώσιμη ανάπτυξη με έντονο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, δράσεις εξοικονόμησης ενέργειας, δράσεις ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, διαχείριση υδάτων, υγρών και στερεών αποβλήτων κ.α.)**
- ψηφιακή σύγκλιση [τεχνολογίες πληροφορικής και επικοινωνιών (ΤΠΕ), εφαρμογές διαδικτύου των πραγμάτων (Internet of Things), έξυπνες ψηφιακές τεχνολογίες, με εφαρμογή στην τοπική διοικητική πρακτική και την καθημερινότητα των πολιτών και στόχο τον μετασχηματισμό των πόλεων σε «έξυπνες πόλεις»].
- κοινωνική συνοχή και αλληλεγγύη (δράσεις κοινωνικής συνοχής για την αποτελεσματική εφαρμογή προγραμμάτων κοινωνικής προστασίας και αλληλεγγύης για όλους τους πολίτες καθώς και ειδικών προγραμμάτων για ευπαθείς κοινωνικές ομάδες, με βασική στόχευση την άρση ή τον μετριασμό του κοινωνικού αποκλεισμού).
- παιδεία, πολιτισμός, τουρισμός και αθλητισμός (όπως ανέγερση σχολείων, αξιοποίηση δημοτικής περιουσίας, εναλλακτικός τουρισμός κ.ά.)

Β) ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΣΠΑ 2014-2020 & 2021-2027. Η ΕΥΔΕ/ΥΠΕΣ έχει ως αποστολή την υποστήριξη του ΥΠΕΣ και των φορέων που εποπτεύονται από αυτό στην αποτύπωση, ιεράρχηση και εξειδίκευση των αναγκών στους τομείς πολιτικής αρμοδιότητας του Υπουργείου, καθώς και την ενίσχυση της διοικητικής τους ικανότητας σε σχέση με τα Προγράμματα Ε.Σ.Π.Α. 2014-2020 και 2021-2027.

- **ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ (ΕΤΕ).**

Η ΕΤΕ πραγματοποιεί χρηματοδότηση σχεδίων που συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ, τόσο εντός όσο και εκτός της ΕΕ. Οι στόχοι της συνίστανται στα εξής: α) τόνωση του δυναμικού της Ευρώπης σε θέσεις εργασίας και ανάπτυξη, β) στήριξη δράσεων για τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής και, γ) προώθηση των ενωσιακών πολιτικών και εκτός συνόρων της ΕΕ.

Η ΕΤΕ δανείζεται χρήματα από τις κεφαλαιαγορές και στη συνέχεια τα διαθέτει με τη μορφή δανείων υπό ευνοϊκούς όρους σε σχέδια που συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ. Περίπου το 90% των δανείων χορηγούνται εντός της ΕΕ. Κανένα μέρος των χρημάτων δεν προέρχεται από τον προϋπολογισμό της ΕΕ. Η ΕΤΕ παρέχει 3 κύρια είδη προϊόντων και υπηρεσιών:

- Χορήγηση δανείων: τουλάχιστον το 90% των συνολικών χρηματοοικονομικών δεσμεύσεων της. Η ΕΤΕ χορηγεί δάνεια σε πελάτες όλων των μεγεθών με στόχο την ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας, και η στήριξη αυτή συχνά συμβάλλει στην προσέλκυση άλλων επενδυτών.
- «Συνδυαστική πόρων»: επιτρέπει στους πελάτες της να συνδυάσουν τη χρηματοδότηση από την ΕΤΕ με άλλες επενδυτικές πηγές, πχ. Συμπράξεις Ιδιωτικού και Δημόσιου Τομέα (ΣΔΙΤ).
- Παροχή συμβουλών και τεχνική υποστήριξη: για τη μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας των πόρων.

Η ίδια η ΕΤΕ χορηγεί δάνεια άνω των 25 εκατ. ευρώ. Όταν πρόκειται για μικρότερα δάνεια, ανοίγει πιστωτικές γραμμές για χρηματοπιστωτικά ιδρύματα τα οποία στη συνέχεια χορηγούν δάνεια σε πιστωτές.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ:

- **LIFE.**

Τα προγράμματα LIFE είναι το χρηματοδοτικό μέσο της ΕΕ για το περιβάλλον και τη δράση για την κλιματική αλλαγή, που δημιουργήθηκε το 1992. Συνεισφέρει στην εφαρμογή, ανανέωση & ανάπτυξη της ευρωπαϊκής περιβαλλοντικής & κλιματικής πολιτικής και νομοθεσίας μέσω της συγχρηματοδότησης έργων.

- **URBACT IV (2021-2027).**

Το URBACT βοηθά τις πόλεις να αναπτύξουν ένα ολοκληρωμένο σύνολο δράσεων για βιώσιμη αλλαγή. Για την περίοδο 2021-2027, το URBACT IV βασίζεται στην κληρονομιά

προηγούμενων Προγραμμάτων και περιλαμβάνει ακόμη περισσότερες ευκαιρίες για τις πόλεις να κάνουν θετικές αλλαγές. Το τρέχον πρόγραμμα ενσωματώνει στις δραστηριότητές του τις εγκάρσιες προτεραιότητες της ΕΕ για ψηφιακή, πράσινη και ισότητα των φύλων χάραξη πολιτικής. Οι προηγούμενως επιτυχημένοι τύποι Δικτύων όπως ο Σχεδιασμός Δράσης και οι Μεταφορές θα συνεχιστούν, ενώ ένας νέος τύπος Δικτύου θα αναπτυχθεί για την ενίσχυση των συνδέσεων μεταξύ της Ευρωπαϊκής Πρωτοβουλίας και της Μεθόδου URBACT για Καινοτόμες λύσεις.

- **(CEF)/Συνδέοντας την Ευρώπη**

Δίκτυα Ενέργειας, Μεταφορών και Ευρυζωνικά Δίκτυα. Αποτελεί βασικό χρηματοδοτικό μέσο της ΕΕ για την προώθηση της ανάπτυξης, της απασχόλησης και της ανταγωνιστικότητας μέσω στοχευμένων επενδύσεων σε υποδομές σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Υποστηρίζει την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων υψηλής απόδοσης, βιώσιμων και αποτελεσματικά διασυνδεδεμένων στους τομείς των μεταφορών (ασφαλείς, έξυπνες και πράσινες υποδομές μεταφορών), της ενέργειας και των ψηφιακών υπηρεσιών. Οι επενδύσεις του μηχανισμού CEF καλύπτουν τους μη αξιοποιημένους συνδέσμους στην ενέργεια, τις μεταφορές και την ψηφιακή δομή της Ευρώπης. Ειδικά για τις μεταφορές είναι το χρηματοδοτικό μέσο για την υλοποίηση της ευρωπαϊκής πολιτικής για τις υποδομές μεταφορών. Στοχεύει στη στήριξη επενδύσεων για την κατασκευή νέων υποδομών μεταφορών στην Ευρώπη ή την αποκατάσταση και αναβάθμιση της υπάρχουσας. Ωφελεί τους πολίτες σε όλα τα κράτη μέλη, καθώς καθιστά τις μεταφορές και μετακινήσεις ευκολότερες και πιο βιώσιμες, ενισχύει την ενεργειακή ασφάλεια της Ευρώπης, επιτρέποντας παράλληλα την ευρύτερη χρήση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και διευκολύνει τη διασυννοριακή αλληλεπίδραση μεταξύ των δημόσιων διοικήσεων, επιχειρήσεων και τους πολίτες.

Εκτός από τις επιχορηγήσεις, ο μηχανισμός CEF προσφέρει χρηματοδοτική στήριξη σε έργα μέσω καινοτόμων χρηματοδοτικών μέσων, όπως εγγυήσεις και ομόλογα έργων. Τα μέσα αυτά δημιουργούν σημαντική μόχλευση στη χρήση του προϋπολογισμού της ΕΕ και λειτουργούν ως καταλύτης για την προσέλκυση περαιτέρω χρηματοδότησης από τον ιδιωτικό τομέα και άλλους παράγοντες του δημόσιου τομέα.

- **Jaspers, Jessica, Elena**

Ειδικά μέσα στήριξης για έργα τεχνικών υποδομών.

α) Jaspers. Επικεντρώνει τη βοήθειά του σε έργα υποδομής τα οποία προσδιορίζονται ως «μεγάλα» στον κανονισμό περί κοινών διατάξεων —παραδείγματος χάριν, έργα που αφορούν δρόμους, σιδηροδρόμους, νερό, απόβλητα, ενέργεια και αστικές μεταφορές. Στην περίπτωση μικρών χωρών χωρίς πολλά έργα τέτοιου μεγέθους, η Jaspers εστιάζεται στα μεγαλύτερα έργα. Οι δυνητικοί δικαιούχοι θα πρέπει να επικοινωνήσουν για πληροφορίες με την αρμόδια διαχειριστική αρχή για τον συντονισμό των διαρθρωτικών ταμείων της ΕΕ στη χώρα τους.

Η Jaspers στελεχώνεται σύμφωνα με την ακόλουθη συμφωνία εταιρικής σχέσης: η Επιτροπή παρέχει τα κονδύλια που χρησιμοποιούνται για την πρόσληψη εξειδικευμένου προσωπικού, ενώ οι άλλοι εταίροι συνεισφέρουν με άμεσες αποσπάσεις προσωπικού.

Η Jaspers οργανώνεται σε 7 τομείς:

- οδικές μεταφορές.
- σιδηροδρομικές, εναέριες και θαλάσσιες μεταφορές.
- νερό και απόβλητα.
- ενέργεια και στερεά απόβλητα.
- έξυπνη ανάπτυξη.
- κέντρο δικτύωσης και ικανοτήτων.
- ανεξάρτητος ποιοτικός έλεγχος.

Η έδρα της Jaspers βρίσκεται στο Λουξεμβούργο, ωστόσο διαθέτει 3 περιφερειακά κέντρα στη Βαρσοβία, τη Βιέννη και το Βουκουρέστι, όπου είναι εγκατεστημένο

γύρω στο 70% του προσωπικού της, για να βρίσκεται κοντά στους δικαιούχους και να μπορεί να τους προσφέρει πιο αποτελεσματικές υπηρεσίες.

β) **Jessica.** Είναι το αγγλικό ακρωνύμιο της πρωτοβουλίας “Joint European Support for Sustainable Investment in City Aries” (κοινή Ευρωπαϊκή υποστήριξη για βιώσιμες επενδύσεις σε αστικές περιοχές). Η πρωτοβουλία αυτή αναπτύσσεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, σε συνεργασία με την Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης.

Μέσω των νέων διαδικασιών, παρέχεται στα κράτη μέλη η ευχέρεια να χρησιμοποιήσουν μέρος των μη επιστρεπτέων επιχορηγήσεων που λαμβάνουν από την ΕΕ μέσω των διαρθρωτικών ταμείων, για να επενδύουν, υπό μορφή επιστρεπτέων χρηματοδοτήσεων, σε έργα που εντάσσονται στο πλαίσιο ολοκληρωμένων σχεδίων για την προαγωγή της βιώσιμης ανάπτυξης. Οι επενδύσεις αυτές, μπορούν να έχουν τη μορφή ιδίων κεφαλαίων, δανείων ή/και εγγυήσεων, πραγματοποιούνται μέσω Ταμείων Αστικής Ανάπτυξης και, εάν είναι απαραίτητο μέσω Ταμείων Χαρτοφυλακίου.

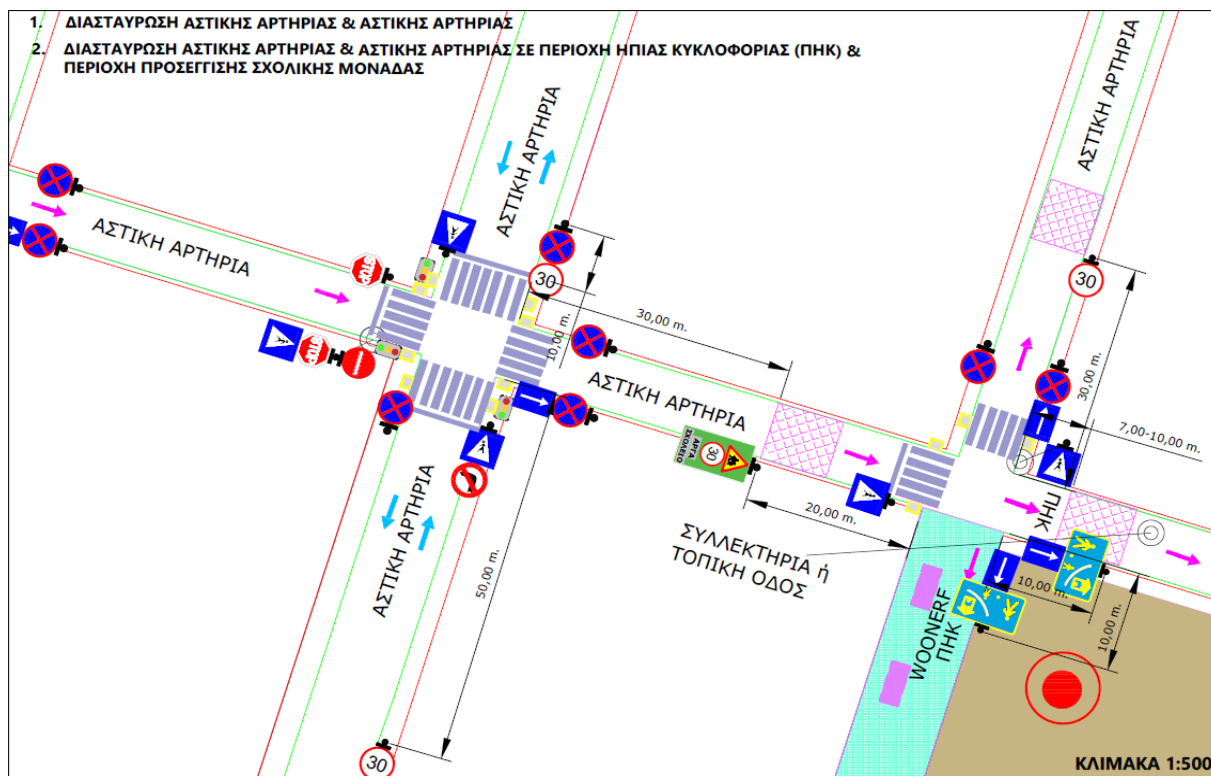
Η πρωτοβουλία JESSICA δεν αποτελεί νέα πηγή χρηματοδοτήσεων για τα κράτη μέλη. Αποτελεί ένα νέο μέσο αξιοποίησης των υφιστάμενων επιχορηγήσεων των διαρθρωτικών ταμείων για τη στήριξη σχεδίων αστικής ανάπτυξης.

γ) **Helena.** Είναι μια κοινή πρωτοβουλία της ΕΤΕΠ και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο πλαίσιο του προγράμματος Horizon 2020. Το πρόγραμμα παρέχει επιχορηγήσεις για τεχνική βοήθεια επικεντρωμένη στην εφαρμογή της ενεργειακής απόδοσης, των καταναλωμένων έργων ανανεώσιμης ενέργειας και των αστικών μεταφορών. Η επιδότηση μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση των δαπανών που σχετίζονται με τις μελέτες σκοπιμότητας και αγοράς, τη διάρθρωση του προγράμματος, τα επιχειρηματικά σχέδια, τους ενεργειακούς ελέγχους και τη διάρθρωση του χρηματοπιστωτικού τομέα, καθώς και την προετοιμασία των διαδικασιών υποβολής προσφορών, τις συμβατικές ρυθμίσεις και τις μονάδες υλοποίησης.

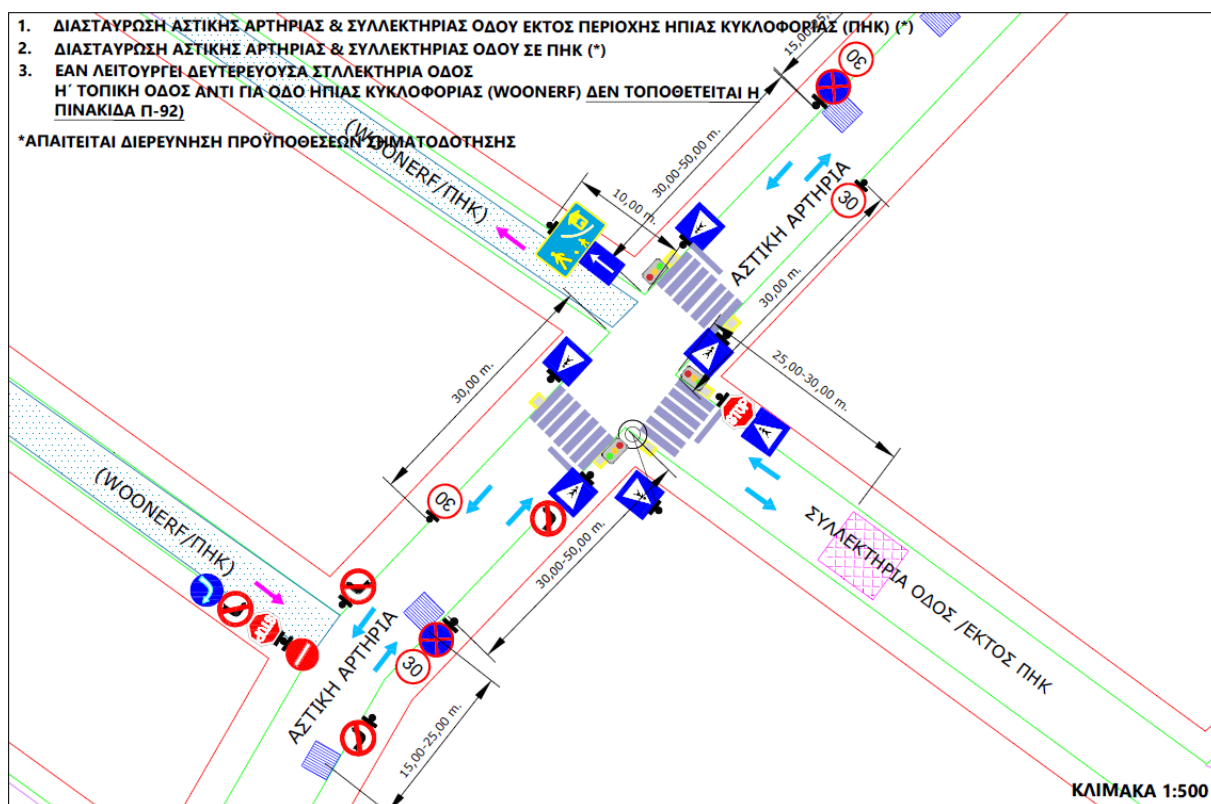
6.5 Παράρτημα 5: Πρότυπα σχέδια εφαρμογής

6.5.1 ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΧΕΔΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΖΟΝΤΙΑΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΣΕ ΤΥΠΙΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΠΜ ΤΟΥ ΣΒΑΚ (ΜΕ Ή ΧΩΡΙΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥΣ)

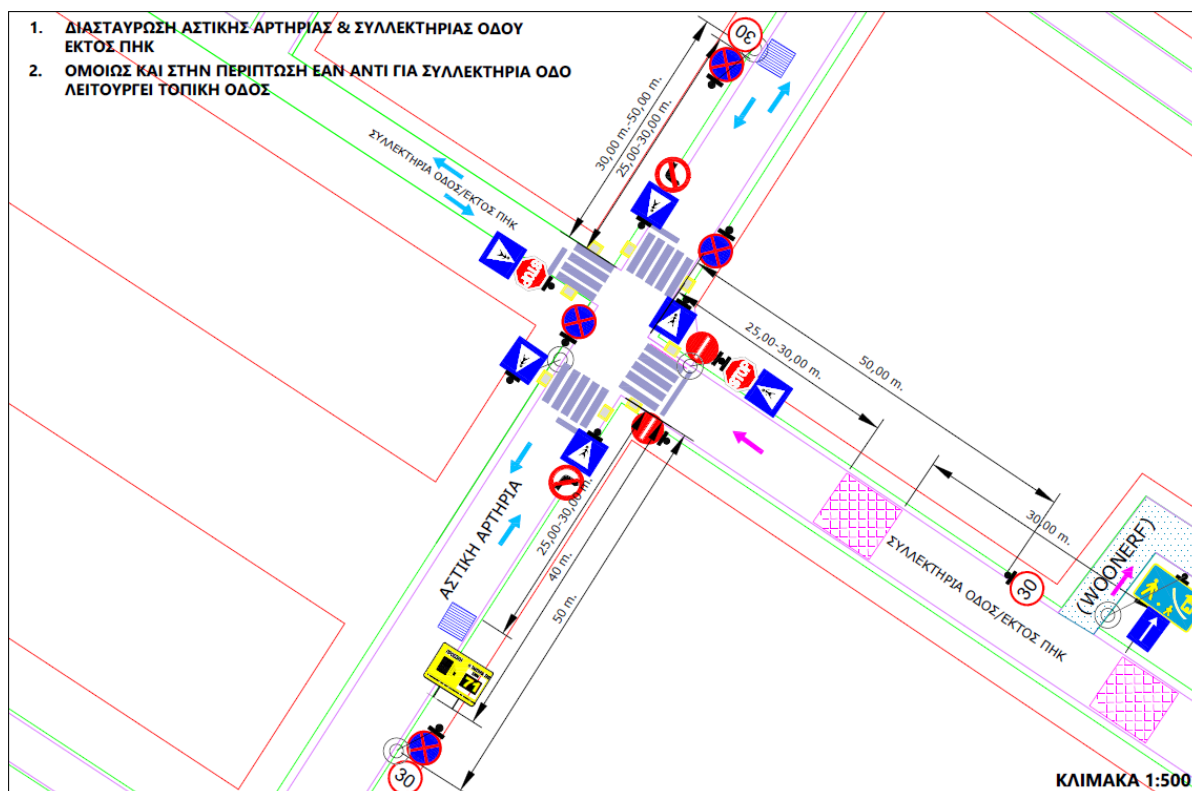




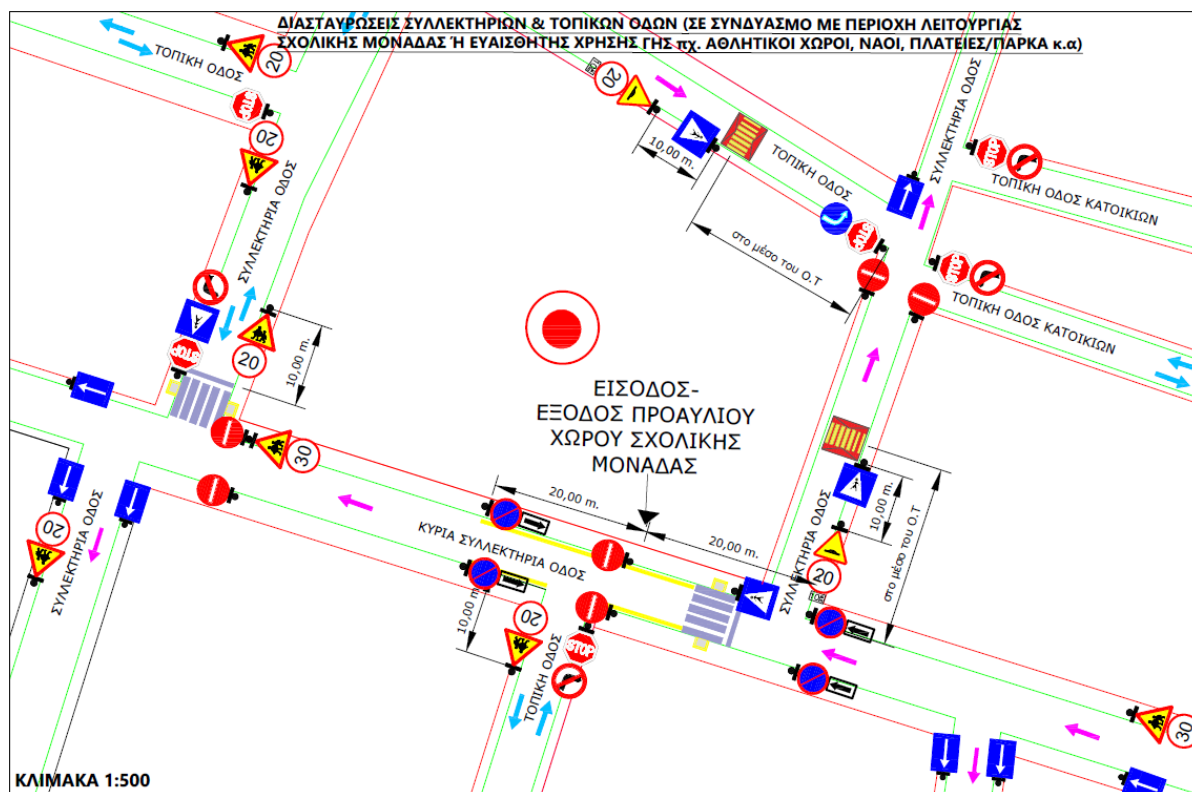
Σχήμα 1: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις αστικών αρτηριών εκτός ή σε διεπαφή με περιοχή ήπιας κυκλοφορίας ή περίμετρο Σχολικής Μονάδας.



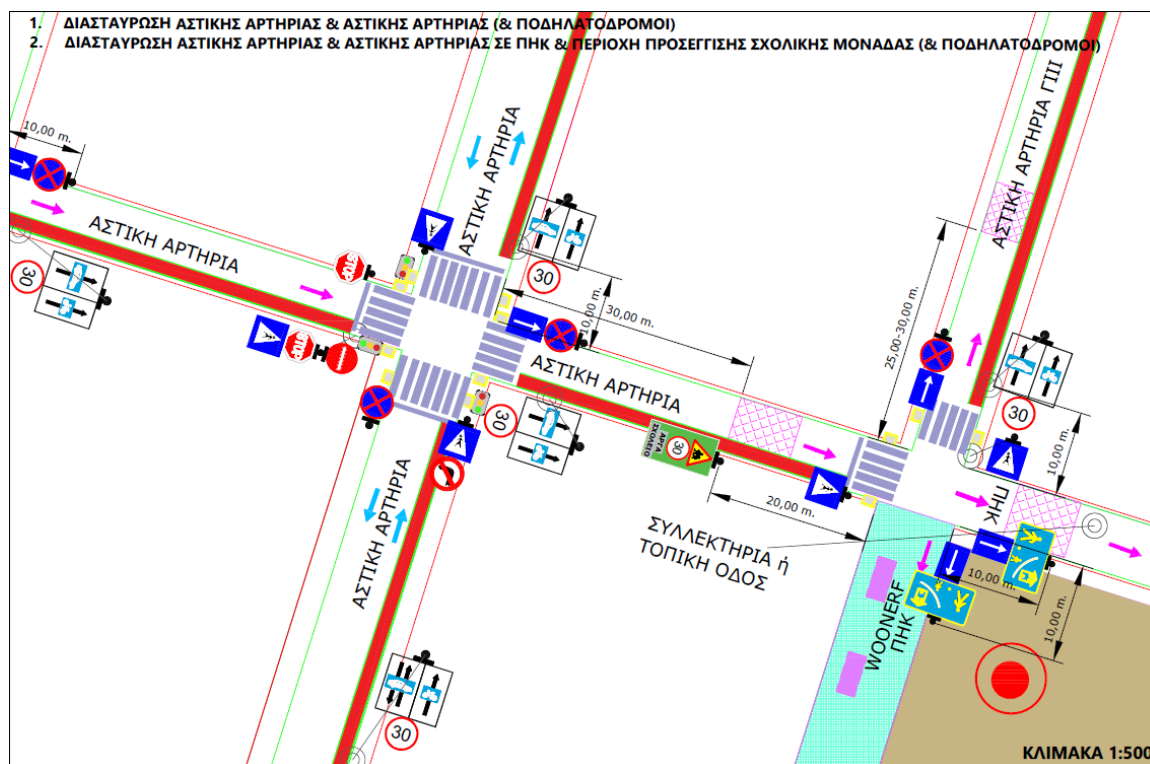
Σχήμα 2: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις αστικών αρτηριών με συλλεκτήριες οδούς (κύριες ή δευτερεύουσες) και τοπικές οδούς οι οποίες λειτουργούν -είτε όχι- ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf).



Σχήμα 3: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις αστικών αρτηριών με συλλεκτήριες οδούς ή τοπικές οδούς.



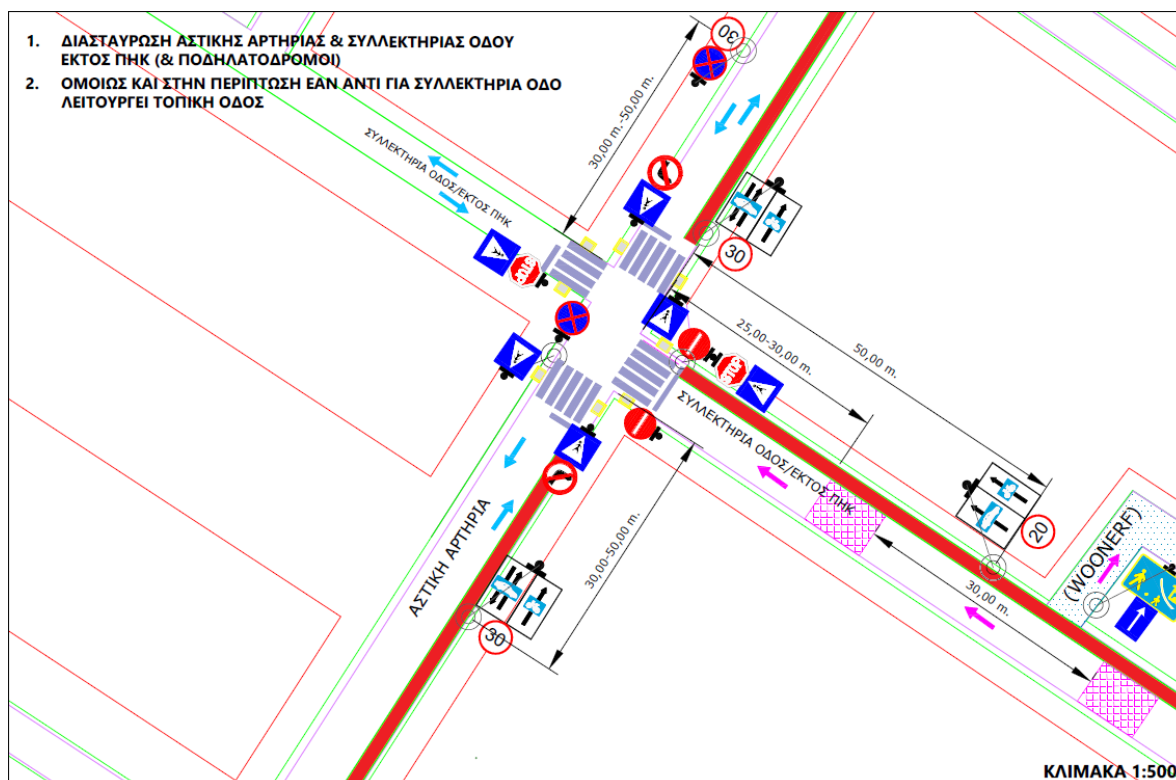
Σχήμα 4: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις κύριων και δευτερευουσών συλλεκτηρίων οδών και με τοπικές οδούς (& στην περίμετρο Σχολικών Μονάδων).



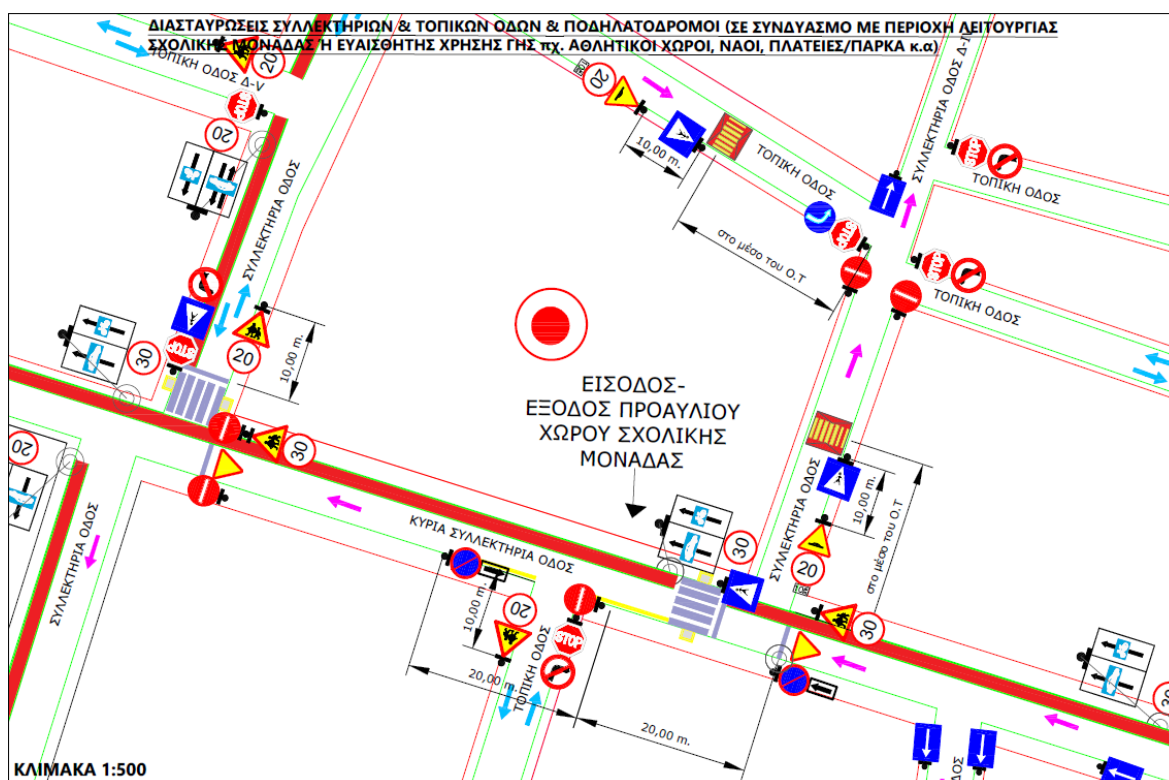
Σχήμα 5: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις αστικών αρτηριών εκτός ή σε διεπαφή με περιοχή ήπιας κυκλοφορίας ή περίμετρο Σχολικής Μονάδας (& με λειτουργία ποδηλατοδρόμων)



Σχήμα 6: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις αστικών αρτηριών με συλλεκτήριες οδούς (κύριες ή δευτερεύουσες) και τοπικές οδούς οι οποίες λειτουργούν -είτε όχι- ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (Woonerf) (& με λειτουργία ποδηλατοδρόμων)



Σχήμα 7: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις αστικών αρτηριών με συλλεκτήριες οδούς ή τοπικές οδούς (& με λειτουργία ποδηλατοδρόμων).



Σχήμα 8: Τυπική κατακόρυφη & οριζόντια σήμανση σε διασταυρώσεις κύριων και δευτερευουσών συλλεκτηρίων οδών και με τοπικές οδούς (& στην περίμετρο Σχολικών Μονάδων) & με λειτουργία ποδηλατοδρόμων.

6.5.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ-ΠΗΓΕΣ-ΟΔΗΓΙΕΣ

Η νομοθεσία (ΦΕΚ) που κυρίως αφορά στο σχεδιασμό και την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων του ΣΒΑΚ Αγιάς κυρίως στα εξής παρακάτω:

- **ΦΕΚ: 2302/16-09-2013/Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050.** Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.
- **ΦΕΚ: 85/23-01-2018/Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/1372.** Έγκριση Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών.
- **ΦΕΚ: 2448/19-06-2020/Αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/57298/225.** Έγκριση «Τεχνικών Οδηγιών για τη δημιουργία προσωρινών διαδρόμων κίνησης πεζών, προσωρινών διαδρόμων κίνησης ποδηλάτου και προσωρινή δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ή δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με μείωση του ορίου ταχύτητας στα τριάντα (30) χλμ/ώρα, σε τοπικές οδούς ή σε περιοχές κατοικίας».
- **ΦΕΚ: 1053/14-04-2016/Αριθμ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/.** Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατοδρόμους (Υποδομές ποδηλάτων).

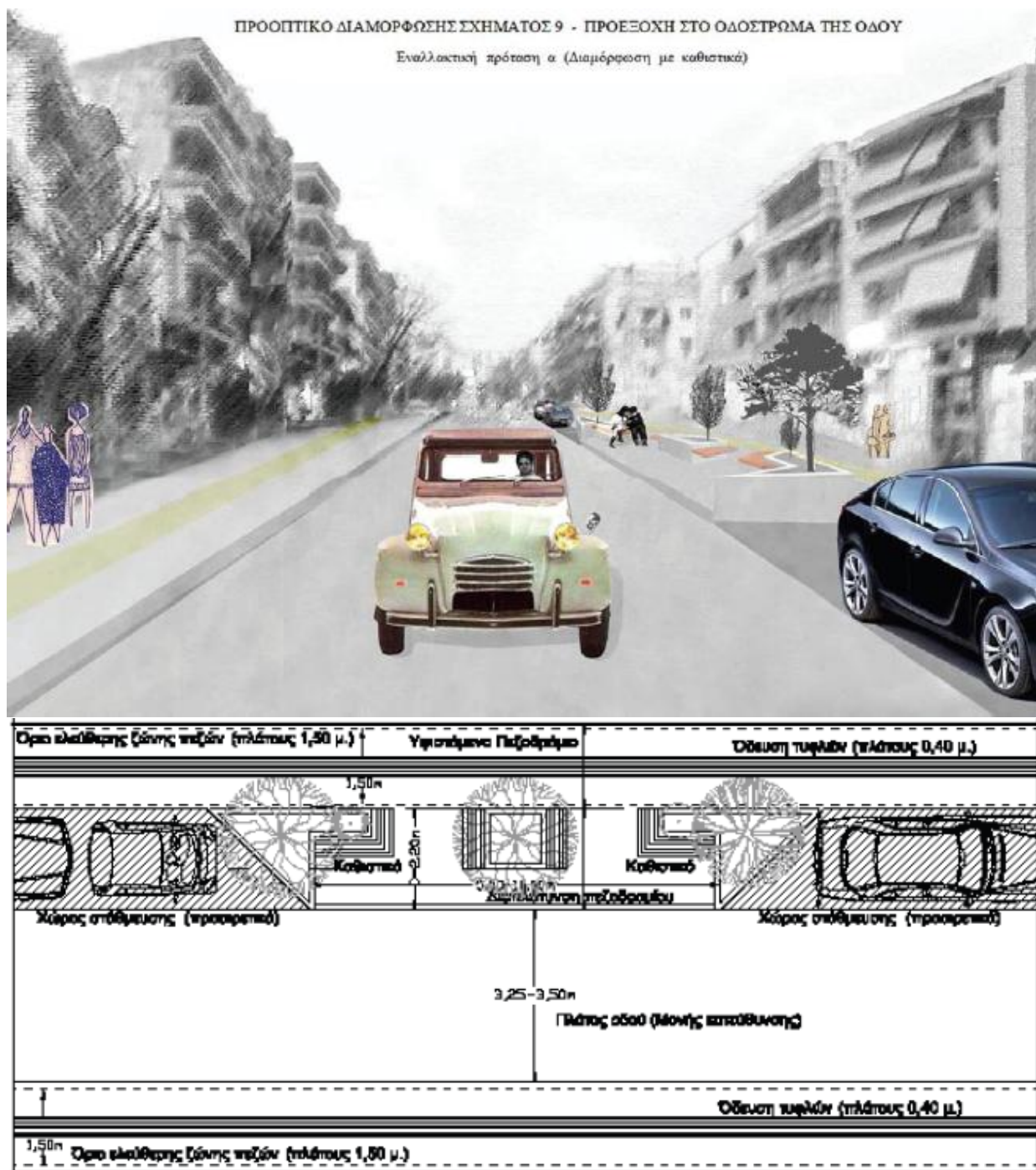
Ο τρόπος κατασκευής των πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας (Woonerf) και ποδηλατοδρόμων, τα υλικά επίστρωσης του δαπέδου κυκλοφορίας, οι απαιτήσεις τους σε εξοπλισμό όπως καλλωπιστικά φυτά, καθίσματα, φωτιστικά σώματα κλπ., **θα αποτελούν αντικείμενο των εκάστοτε -και κατά περίπτωση περιοχής ή οδού μελέτης- αρχιτεκτονικών, πολεοδομικών, κυκλοφοριακών & άλλων μελετών (τοπογραφικών, υδραυλικών, ηλεκτρομηχανολογικών (Η/Μ), κλπ.)** σε όλα τα στάδια έως και το στάδιο της μελέτης εφαρμογής.

Οδηγίες, συστάσεις, προδιαγραφές, κλπ. για την υποβοήθηση της άρτιας εκπόνησης των μελετών σε σχέση με τα παραπάνω (τρόπος κατασκευής, υλικά, εξοπλισμός, κ.α.) παρατίθενται στα ανωτέρω ΦΕΚ (ή & άλλα σχετικά), αλλά και στην ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία.

6.5.3 ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΕΡΠΑΤΗΣΙΜΟΤΗΤΑΣ



Σχήμα 9: Διαπλάτυνση πεζοδρομίου με απόδοση στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία της απολύτως απαραίτητης λειτουργικής λωρίδας κυκλοφορίας των 3,25-3,50 μ./κατεύθυνση (εφαρμογή και σε οδούς 2 κατευθύνσεων)



Σχήμα 10: Διαπλάτυνση πεζοδρομίου με απόδοση στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία της απολύτως απαραίτητης λειτουργικής λωρίδας κυκλοφορίας των 3,25-3,50 μ./κατεύθυνση (εφαρμογή και σε οδούς 2 κατευθύνσεων) & δημιουργία εσοχών στάθμευσης παρά το κράσπεδο ή θέσεων τροφοδοσίας καταστημάτων



Σχήμα 11: Προεξοχή στο οδόστρωμα με δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου



Σχήμα 12: Διαδρομή περπατησιμότητας με ασφαλέστερα πεζοδρόμια και αστικό εξοπλισμό (καθιστικά, πράσινο, δέντρα)



Σχήμα 13: Διαδρομή περπατησιμότητας με πάρκα δρόμου (ξύλινα καθιστικά, παρτέρια, δέντρα)



Σχήμα 14: Διαδρομή περπατησιμότητας με πάρκα δρόμου (ζαρντινιέρες, παρτέρια, δυνατότητα δημιουργίας θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων, δέντρα)

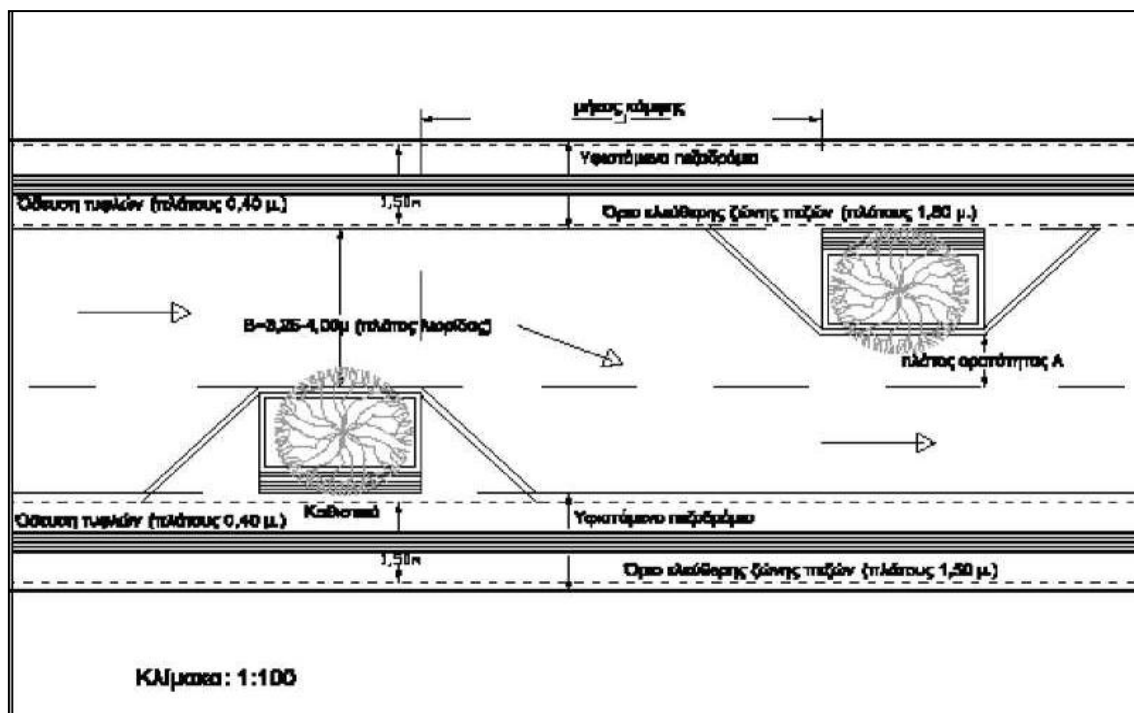
6.5.4 ΑΜΙΓΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ & ΟΔΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (WOONERF)



Σχήμα 15: Αμιγής πεζόδρομος (λειτουργεί με όσα υποδεικνύονται από την πινακίδα P-55 τοποθετημένη στα άκρα του, δηλ. αποκλεισμός κίνησης κάθε μηχανοκίνητου τροχοφόρου πλην οχημάτων εκτάκτου ανάγκης και οχημάτων κατοίκων για πρόσβαση σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εκτός πεζοδρόμου)



Σχήμα 16: Μεταλλικά στηρίγματα στάθμευσης ποδηλάτων σε αμιγή πεζόδρομο



Σχήμα 17: Οδός ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων (οφιοειδής διάταξη)



Σχήμα 18: Ενδεικτική εικόνα οδού ήπιας κυκλοφορίας (Woonerf)



Σχήμα 19: Συνύπαρξη ποδηλάτων και οχημάτων σε οδό ήπιας κυκλοφορίας (Woonerf)



Σχήμα 20: Αμφίδρομος με απλή διαγράμμιση, όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα και συνύπαρξη ποδηλάτων με τα υπόλοιπα οχήματα

6.5.5 ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ



Σχήμα 21: Διαπλάτυνση πεζοδρομίου και δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου



Σχήμα 22: Ποδηλατόδρομος διπλής κατεύθυνσης στο επίπεδο του οδοστρώματος, διαχωρισμένος από την κυκλοφορία με νησίδα



Σχήμα 23: Ποδηλατόδρομος μονής κατεύθυνσης στο επίπεδο του οδοστρώματος, δίπλα σε ζώνη παρόδιας στάθμευσης και διαχωρισμένος με ειδικού τύπου κράσπεδο



Σχήμα 24: Ποδηλατόδρομος μονής κατεύθυνσης στο επίπεδο του πεζοδρομίου



Σχήμα 25: Λωρίδα ποδηλάτου και προστατευτική νησίδα με απλή διαγράμμιση



Σχήμα 26: Ζώνη αναμονής ποδηλάτων «cycle box» μπροστά από τα αυτοκίνητα σε φωτεινό σηματοδότη



Σχήμα 27: Διάδρομοι με απλή διαγράμμιση για πεζούς και ποδηλάτα

6.5.6 ΠΥΛΕΣ (GATEWAYS)



Σχήμα 28: Τέσσερις (4) τυπικές μορφές πυλών εισόδου/εξόδου προς/από περιοχές όπου ισχύουν μέτρα υπέρ της κυκλοφορίας πεζών και ποδηλάτων

6.6 Παράρτημα 6: Ερωτηματολόγιο αξιολόγησης διαδικασίας Σχεδίου Π&Α

Ερωτηματολόγιο αξιολόγησης διαδικασίας⁷ για την παρακολούθηση της υλοποίησης των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς

⁷ Πηγή: «Applied framework for evaluation in CIVITAS PLUS II (2013)»
(<https://www.eltis.org/resources/tools/applied-framework-evaluation-civitas-plus-ii>)

Τμήμα Α. Γενικές Διοικητικές Πληροφορίες

- Είναι σημαντικό να γνωρίζουμε ποιος είναι ο συντάκτης, αυτός που ερωτήθηκε για την συμπλήρωση αυτής της φόρμας.
- Εάν δεν υπάρχουν αλλαγές σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο, οι πληροφορίες μπορούν να αντιγραφούν από την προηγούμενη περίοδο αναφοράς.

Έργο	ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς
Πόλη	Αγιά
Αριθμός παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων	
Τίτλος παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων	
Περίοδος αναφοράς	Από HH-MM-EEEE έως HH-MM-EEEE
Υπεύθυνος συντονισμού της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων	
Όνομα	
Τηλέφωνο	
Fax	
E-mail	
Άλλος συνεντευξιαζόμενος	
Συμπληρώνεται μόνο εάν πρόκειται για κάποιον άλλο εκτός από τον υπεύθυνο συντονισμού της δράσης	
Όνομα	
Τηλέφωνο	
Fax	
E-mail	

Τμήμα Β. Γενικές πληροφορίες περιεχομένου**Β1.**

Ποιοι είναι οι στόχοι της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων;

- Διακρίνονται 2 επίπεδα: Υψηλό επίπεδο (Μακροπρόθεσμο), Επιχειρησιακό επίπεδο.
- Εάν δεν υπάρχουν αλλαγές συγκριτικά με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, οι στόχοι μπορούν να αντιγραφούν από την προηγούμενη περίοδο αναφοράς.

Υψηλό Επίπεδο/ Μακροπρόθεσμο Παρακαλώ περιγράψτε το υψηλό επίπεδο / μακροπρόθεσμο στόχο της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων σε μια ή δύο προτάσεις. Ένα παράδειγμα είναι «για την μείωση της συμφόρησης και της ρύπανσης στο κέντρο της πόλης»	
Επιχειρησιακό Επίπεδο Παρακαλώ περιγράψτε τον επιχειρησιακό στόχο της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων σε μια ή δύο προτάσεις. Πρόκειται για τον τρόπο επίτευξης του στόχου υψηλού επιπέδου. Ένα παράδειγμα είναι «να μειωθεί η χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης στην ώρα αιχμής»	

Β2.

Ποιες είναι οι ομάδες στόχοι της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων;

- Υπάρχουν προκαθορισμένες απαντήσεις.
- Παρακαλούμε βάλτε ένα 'X' στο κενό πλαίσιο πριν τον αριθμό. Εάν υπάρχουν άλλες ομάδες στόχοι από αυτές που αναφέρονται στο πίνακα πρέπει να χρησιμοποιηθεί η γραμμή 10 "Άλλες".
- Περισσότερες από μια απαντήσεις είναι δυνατές.
- Εάν δεν υπάρχουν αλλαγές συγκριτικά με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, οι απαντήσεις μπορούν να αντιγραφούν από την προηγούμενη περίοδο αναφοράς.

1	Κάτοικοι
2	Οδηγοί αυτοκινήτων / οδηγοί μηχανών
3	Χρήστες Δημοσίων Συγκοινωνιών
4	Ποδηλατιστές/ ομάδες ατόμων που μετακινούνται πεζή
5	Άτομα με μειωμένη κινητικότητα
6	Επιβάτες
7	Επισκέπτες (καταστήματα / αναψυχή)
8	Τοπικές Επιχειρήσεις

	9	Ευρύ κοινό
	10	Άλλη, παρακαλώ περιγράψτε

B3.

Ποιοι είναι οι εμπλεκόμενοι φορείς στην παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδα μέτρων και ποιο το επίπεδο της δραστηριότητας τους στην παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδα μέτρων;

- Παρακαλούμε συμπληρώστε έναν πίνακα για κάθε εμπλεκόμενο φορέα στην παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδα μέτρων.
- Οι εμπλεκόμενοι φορείς συμμετέχουν στις παρεμβάσεις/ μέτρα και/ ή ομάδες μέτρων. Μόνο ένας μπορεί να έχει τον ηγετικό ρόλο: αυτός που έχει καταγραφεί στην 1^η σελίδα του ερωτηματολογίου και έχει από κοινού οριστεί ως ο αρχηγός της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων (ηγετικός ρόλος). Οι κύριοι συμμετέχοντες είναι αυτοί που έχουν από την αρχή εμπλακεί στην παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδα μέτρων, ενώ οι περιστασιακοί συμμετέχοντες είναι αυτοί που δεν έχουν από την αρχή εμπλακεί αλλά με κάποιο τρόπο εμπλέκονται στην παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδα μέτρων.
- Όπου υπάρχουν προκαθορισμένες απαντήσεις βάλτε ένα 'X' στο κενό πλαίσιο πριν τον αριθμό.
- Μόνο μια απάντηση είναι δυνατή για κάθε στοιχείο.
- Εάν δεν υπάρχουν αλλαγές συγκριτικά με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, οι απαντήσεις μπορούν να αντιγραφούν από την προηγούμενη περίοδο αναφοράς

Εμπλεκόμενος φορέας 1 της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων					
Όνομα					
Είδος οργανισμού			Επίπεδο δραστηριότητας		
	1	Πόλη		1	Ηγετικός ρόλος
	2	Δημόσια επιχείρηση μεταφοράς		2	Κύριος Συμμετέχων
	3	Ίδρυμα γνώσης (π.χ. πανεπιστήμιο)		3	Περιστασιακός Συμμετέχων
	4	Μη Κυβερνητικός Οργανισμός (π.χ. οργανισμός καταναλωτή)			
	5	Ιδιωτική Εταιρία			
	6	Άλλο, παρακαλώ περιγράψτε			

Εμπλεκόμενος φορέας 2 της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων					
Όνομα					
Είδος οργανισμού			Επίπεδο δραστηριότητας		
	1	Πόλη		1	Ηγετικός ρόλος
	2	Δημόσια επιχείρηση μεταφοράς		2	Κύριος Συμμετέχων
	3	Ίδρυμα γνώσης (π.χ. πανεπιστήμιο)		3	Περιστασιακός Συμμετέχων
	4	Μη Κυβερνητικός Οργανισμός (π.χ. οργανισμός καταναλωτή)			
	5	Ιδιωτική Εταιρία			

Εμπλεκόμενος φορέας 2 της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων		
6	Άλλο, παρακαλώ περιγράψτε	

Εμπλεκόμενος φορέας 3 της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων					
Όνομα					
Είδος Οργανισμού			Επίπεδο Δραστηριότητας		
1	Πόλη		1	Ηγετικός ρόλος	
2	Δημόσια Επιχείρηση Μεταφοράς		2	Κύριος Συμμετέχων	
3	Ίδρυμα γνώσης (π.χ. πανεπιστήμιο)		3	Περιστασιακός Συμμετέχων	
4	Μη Κυβερνητικός Οργανισμός (π.χ. οργανισμός καταναλωτή)				
5	Ιδιωτική Εταιρία				
6	Άλλο, παρακαλώ περιγράψτε				

Εμπλεκόμενος φορέας 4 της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων					
Όνομα					
Είδος οργανισμού			Επίπεδο Δραστηριότητας		
1	Πόλη		1	Ηγετικός ρόλος	
2	Δημόσια Επιχείρηση Μεταφοράς		2	Κύριος Συμμετέχων	
3	Ίδρυμα γνώσης (π.χ. πανεπιστήμιο)		3	Περιστασιακός Συμμετέχων	
4	Μη Κυβερνητικός Οργανισμός (π.χ. οργανισμός καταναλωτή)				
5	Ιδιωτική Εταιρία				
6	Άλλο, παρακαλώ περιγράψτε				

Τμήμα Γ. Πληροφορίες περιεχομένου για την περίοδο αναφοράς

Γ1.

Ποια ήταν η φάση της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων στη διάρκεια της περιόδου αναφοράς;

- Υπάρχουν προκαθορισμένες απαντήσεις.
 - Φάση προετοιμασίας: Η παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδα μέτρων αναπτύχθηκε λεπτομερώς και διεξήχθησαν εργασίες σχεδιασμού. Στο τέλος αυτής της φάσης όλες οι λεπτομέρειες σχεδιασμού είναι σταθερές, συμπεριλαμβανομένων όλων των αποφάσεων και των αδειών που αποτελούν προϋπόθεση για την έναρξη της φάσης υλοποίησης.
 - Φάση υλοποίησης: Η παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδα μέτρων θα υλοποιηθεί σε πραγματικές συνθήκες. Στο τέλος αυτής της φάσης η παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδα μέτρων αρχίζει να λειτουργεί.
 - Φάση λειτουργίας: Η παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδα μέτρων είναι ανοιχτή στο κοινό.

- Βάλτε ένα 'X' στο κενό πλαίσιο πριν τον αριθμό.

	1	Φάση προετοιμασίας.
	2	Φάση υλοποίησης
	3	Φάση λειτουργίας
	4	Μετάβαση από την φάση προετοιμασίας στη φάση υλοποίησης
	5	Μετάβαση από την φάση υλοποίησης στη φάση λειτουργίας

Γ2.

Τα εμπόδια διαδικασιών είναι γεγονότα ή επικαλυπτόμενες συνθήκες που εμποδίζουν την διαδικασία να επιτύχει τους στόχους της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων. Στη παρακάτω λίστα ελέγχου θα βρείτε έναν αριθμό πεδίων εμποδίων και σχετικά παραδείγματα που ενδέχεται να εμφανίστηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς στην προσπάθεια να επιτευχθούν οι στόχοι που δόθηκαν στην ερώτηση B1.

Πεδία εμποδίων και παραδείγματα πιθανών εμποδίων

α/α	Πεδία Εμποδίων	Παραδείγματα Εμποδίων
1	Πολιτικό/ Στρατηγικό	Αντιπαράθεση βασικών παραγόντων με βάση πολιτικά ή/ και στρατηγικά κίνητρα, έλλειψη ατζέντας βιώσιμης ανάπτυξης ή όραμα, επιπτώσεις τοπικών εκλογών, σύγκρουση μεταξύ βασικών (πολιτικών) εμπλεκόμενων φορέων λόγω διαφορών στις απόψεις για τις κατευθύνσεις επίλυσης
2	Θεσμικό	Η παρεμπόδιση των διοικητικών δομών & διαδικασιών, η παρεμπόδιση των νόμων, των κανόνων, των κανονισμών και της εφαρμογής τους, η ιεραρχική δομή των οργανώσεων και των προγραμμάτων
3	Πολιτιστικό	Παρεμπόδιση πολιτιστικών συνθηκών και μοντέλων τρόπου ζωής
4	Σχετιζόμενο Πρόβλημα	Πολυπλοκότητα του (των) προβλήματος (-ων) που πρέπει να επιλυθεί, έλλειψη κοινής αίσθησης επείγουσας ανάγκης μεταξύ των βασικών εμπλεκόμενων φορέων για τη βιώσιμη κινητικότητα
5	Συμμετοχή, Επικοινωνία	Ανεπαρκής συμμετοχή ή ευαισθητοποίηση των βασικών εμπλεκόμενων φορέων (πολιτική), ανεπαρκής διαβούλευση, συμμετοχή ή ευαισθητοποίηση των πολιτών ή των χρηστών

α/α	Πεδία Εμποδίων	Παραδείγματα Εμποδίων
6	Θέσεως	Σχετική απομόνωση της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων, έλλειψη ανταλλαγής με άλλα μέτρα ή πόλεις
7	Σχεδιασμού	Ανεπαρκής τεχνικός σχεδιασμός και ανάλυση για τον καθορισμό των απαιτήσεων της εφαρμογής της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων, ανεπαρκής οικονομικός σχεδιασμός και ανάλυση αγοράς για τον καθορισμό απαιτήσεων για την υλοποίηση της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων, έλλειψη ανάλυσης αναγκών των χρηστών: περιορισμένη κατανόηση των απαιτήσεων των χρηστών
8	Οργάνωσης	Αποτυχημένες ή ανεπαρκείς εταιρικές συμφωνίες, έλλειψη ηγεσίας, έλλειψη ατομικών κινήτρων ή τεχνογνωσίας των βασικών προσώπων της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδα μέτρων
9	Δημοσιονομικό	Υπερβολική εξάρτηση από δημόσια κεφάλαια και επιδοτήσεις, απροθυμία της επιχειρηματικής κοινότητας να συνεισφέρει οικονομικά
10	Τεχνολογικό	Επιπρόσθετες τεχνολογικές απαιτήσεις, η τεχνολογία δεν είναι ακόμη διαθέσιμη, τεχνολογικά προβλήματα
11	Χωρικό	Δεν υπάρχει άδεια κατασκευής, ανεπαρκής χώρος
12	Άλλο	

Ποια είναι τα τρία σημαντικότερα εμπόδια που αντιμετωπίστηκαν κατά την περίοδο αναφοράς;

- Παρακαλούμε συμπληρώστε τον αριθμό του πεδίου του εμποδίου από την λίστα ελέγχου στο κενό πλαίσιο σύμφωνα με την σημασία.
- Συμπληρώστε μια περιγραφή/ επεξήγηση του εμποδίου σε μια πρόταση.

Αυτό είναι σημαντικό για να καταστεί το εμπόδιο πιο κατανοητό για ανθρώπους χωρίς λεπτομερή γνώση για την παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδα μέτρων - τα εμπόδια πρέπει να περιγραφούν με περισσότερες λεπτομέρειες. Οι ερωτήσεις που πρέπει να απαντηθούν σε αυτό το μέρος είναι: Ποιες ήταν οι επιπτώσεις που είχε το εμπόδιο στη διαδικασία της δράσης και πως συνέβη; Τι ακριβώς συνέβη;

Παράδειγμα: Εάν ένα εμπόδιο (θεσμικό) περιγραφεί μόνο με την «παρεμπόδιση των διοικητικών δομών & διαδικασιών» δεν είναι ξεκάθαρο τι συνέβη και ποια αρνητική επίπτωση είχε αυτός ο παράγοντας στην παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδα μέτρων. Θα ήταν καλύτερο να γράψουμε επιπλέον σε μια πρόταση μια πιο συγκεκριμένη εξήγηση όπως «Η νέα περίπλοκη νομοθεσία περί προμηθειών για την αγορά των αγαθών και των υπηρεσιών έχει προκαλέσει καθυστερήσεις στη διαδικασία του διαγωνισμού που απαιτείται για την αγορά του αυτόματου συστήματος ελέγχου».

α/α	Καθορισμός εμποδίου (το μέγιστο μια πρόταση)	
		1 Πρώτο σημαντικό εμπόδιο

		2	Δεύτερο πιο σημαντικό εμπόδιο
		3	Τρίτο πιο σημαντικό εμπόδιο

Γ3.

Τα κίνητρα είναι γεγονότα ή συνθήκες που παρακινούν την διαδικασία για την επίτευξη των στόχων της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδας μέτρων. Στη λίστα ελέγχου που ακολουθεί θα βρείτε διάφορα κίνητρα και παραδείγματα πιθανών κινήτρων που εμφανίστηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς για την επίτευξη των στόχων που δόθηκαν στην ερώτηση Β1.

Πεδία οδηγού διαδικασίας και παραδείγματα πιθανών οδηγιών

α/α	Πεδίο κινήτρου	Παραδείγματα κινήτρων
1	Πολιτικό / Στρατηγικό	Δέσμευση βασικών φορέων με βάση πολιτικά και/ ή στρατηγικά κίνητρα, παρουσία θέματος ή οράματος αιεφόρου ανάπτυξης, θετικό αντίκτυπο τοπικών εκλογών συνασπισμός μεταξύ των βασικών (πολιτικών) ενδιαφερομένων λόγω σύγκλισης (κοινών) απόψεων για τις κατευθύνσεις της λύσης
2	Θεσμικό	Διευκόλυνση των διοικητικών δομών & διαδικασιών, διευκόλυνση των νόμων, των κανόνων, των κανονισμών και της εφαρμογής τους, διευκόλυνση της δομής των οργανισμών και των προγραμμάτων
3	Πολιτιστικό	Διευκόλυνση των πολιτιστικών συνθηκών και των μοντέλων τρόπου ζωής
4	Πρόβλημα αναφοράς	Η πίεση του προβλήματος προκαλεί μεγάλη προτεραιότητα, κοινή αίσθηση επείγουσας ανάγκης μεταξύ των βασικών εμπλεκόμενων φορέων για την βιώσιμη κινητικότητα
5	Συμμετοχή, επικοινωνία	Η εποικοδομητική και ανοιχτή συμμετοχή των βασικών εμπλεκόμενων φορέων πολιτικής, η εποικοδομητική και ανοιχτή διαβούλευση και συμμετοχή είτε των πολιτών είτε των χρηστών
6	Θέσεως	Η εν λόγω παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδας μέτρων αποτελεί μέρος ενός προγράμματος (πόλης) ή/ και συνέπεια της εφαρμογής ενός βιώσιμου οράματος, ανταλλαγή εμπειριών και διδάγματα με άλλα μέτρα ή πόλεις

α/α	Πεδίο κινήτρου	Παραδείγματα κινήτρων
7	Σχεδιασμού	Ακριβής τεχνικός σχεδιασμός και ανάλυση για τον προσδιορισμό των απαιτήσεων της εφαρμογής της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδας μέτρων, ακριβής οικονομικός σχεδιασμός και ανάλυση της αγοράς για τον προσδιορισμό των απαιτήσεων για την εφαρμογή της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδας μέτρων, διεξοδική ανάλυση των αναγκών των χρηστών και καλή κατανόηση των απαιτήσεων τους
8	Οργάνωσης	Εποικοδομητικές εταιρικές συμφωνίες, ισχυρή και σαφής ηγεσία, άτομα με βασικά κίνητρα με μεγάλη κινητήρια δύναμη, βασικά πρόσωπα ως «τοπικοί πρωταθλητές»
9	Δημοσιονομικός	Διαθεσιμότητα δημοσίων πόρων και επιδοτήσεων, προθυμία της επιχειρηματικής κοινότητας να συνεισφέρει οικονομικά
10	Τεχνολογικός	Νέες δυνατότητες που προσφέρει η τεχνολογία, νέα διαθέσιμη τεχνολογία
11	Χωρικός	Χώρος για φυσικά έργα, ζώνες πειραματισμού
12	Άλλο	

Ποια ήταν τα τρία σημαντικότερα κίνητρα που δόθηκαν κατά την περίοδο αναφοράς;

- Παρακαλούμε συμπληρώστε τον αριθμό του πεδίου του κινήτρου από την λίστα ελέγχου στο κενό πλαίσιο σύμφωνα με την σημασία.
- Συμπληρώστε μια περιγραφή/ επεξήγηση του κινήτρου σε μια πρόταση.

Αυτό είναι σημαντικό για να καταστεί το κίνητρο πιο κατανοητός σε ανθρώπους χωρίς λεπτομερή γνώση για την παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδας μέτρων - τα κίνητρα πρέπει να περιγραφούν με περισσότερες λεπτομέρειες. Οι ερωτήσεις που πρέπει να απαντηθούν σε αυτό το μέρος είναι: Ποιες ήταν οι επιπτώσεις που είχε το κίνητρο στη διαδικασία της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδας μέτρων και πως συνέβη; Τι ακριβώς συνέβη;

Παράδειγμα: Εάν ένα (πολιτικό) κίνητρο περιγράφεται μόνο με «ισχυρή δέσμευση των τοπικών αρχών» δεν είναι σαφές. Είναι απαραίτητο να γράψουμε με μια πρόταση ποια τοπική αρχή ή πρόσωπο ενδιαφέρεται και τι άλλαξε σχετικά με την διαδικασία της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδας μέτρων λόγω αυτής της δέσμευσης. Ένα παράδειγμα είναι «ο δημοτικός σύμβουλος για την ανάπτυξη της πόλης έχει προωθήσει την παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδας μέτρων με τέτοιο τρόπο ώστε και οι επιχειρήσεις να ενδιαφέρονται για την παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδας μέτρων και τώρα η εταιρία XXX είναι ο κύριος εταίρος».

α/α	Καθορισμός κινήτρου (το μέγιστο μια πρόταση)	
		1 Πρώτο πιο σημαντικό κίνητρο

		2	Δεύτερο πιο σημαντικό κίνητρο
		3	Τρίτο πιο σημαντικό κίνητρο

Γ4.

Οι δραστηριότητες είναι ενέργειες που αναλαμβάνονται από έναν ή περισσότερους εμπλεκόμενους φορείς για την αντιμετώπιση των εμποδίων ή/και τη χρήση των κινήτρων για την επίτευξη των στόχων των παρεμβάσεων/ μέτρων και/ ή ομάδων μέτρων. Στη λίστα ελέγχου που ακολουθεί θα βρείτε διάφορα πεδία δραστηριότητας και παραδείγματα πιθανών δραστηριοτήτων που έχουν ληφθεί κατά την περίοδο αναφοράς για να ξεπεραστούν τα εμπόδια ή να χρησιμοποιηθούν τα κίνητρα.

Κατάλογος των πεδίων δραστηριότητας και παραδείγματα πιθανών δραστηριοτήτων

α/α	Πεδίο δραστηριότητας	Παραδείγματα δραστηριοτήτων
1	Πολιτικό/ Στρατηγικό	Ανάπτυξη του οράματος για την βιώσιμη ανάπτυξη ή την βιώσιμη κινητικότητα, την ανάπτυξη ενός προγράμματος για την βιώσιμη ανάπτυξη ή την βιώσιμη κινητικότητα, συζητήσεις με τους βασικούς εμπλεκόμενους φορείς (πολιτικούς κλπ.)
2	Θεσμικό	Ανάλυση ή/ και προτάσεις αλλαγής κανόνων, δομών, νομοθεσίας, οργανωτικών δομών κλπ.
3	Πολιτιστικό	Διευκόλυνση των πολιτιστικών συνθηκών και των μοντέλων τρόπου ζωής
4	Πρόβλημα αναφοράς	Εξετάζοντας διεξοδικά τα προβλήματα προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας που πρέπει να επιλυθούν, δραστηριότητες που εξηγούν την πίεση του προβλήματος, όλες οι δραστηριότητες προς την κοινή χρήση της αίσθησης επείγουσας ανάγκης μεταξύ των βασικών εμπλεκόμενων φορέων στη βιώσιμη κινητικότητα
5	Συμμετοχή, επικοινωνία	Διαβούλευση ομάδων-στόχων σε εργαστήρια, διασκέψεις, ομάδες ρύθμισης, συναντήσεις εμπειρογνομόνων, προσωπικές συνεντεύξεις ή ερωτηματολόγια, τηλεφωνικές συνεντεύξεις ή ερωτηματολόγια ή ερωτηματολόγια μέσω διαδικτύου, εκστρατεία ευαισθητοποίησης του κοινού σχετικά με τα προβλήματα βιωσιμότητας που πρέπει να επιλυθούν, συγκεντρώνοντας τους βασικούς εμπλεκόμενους φορείς για να συζητήσουν τα προβλήματα βιωσιμότητας που πρέπει να επιλυθούν (ανταλλαγή διαφορετικών απόψεων), εκστρατεία ευαισθητοποίησης του κοινού σχετικά με την παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδας μέτρων μέσω δραστηριοτήτων των μέσων ενημέρωσης, συμμετοχή των βασικών εμπλεκόμενων φορέων (πολιτικοί κλπ.) στην παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδας μέτρων
6	Θέσεως	Βάλτε την εν λόγω παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδας μέτρων σε ένα τρέχον πρόγραμμα βιωσιμότητας (σε συνδυασμό με τις στρατηγικές δράσεις), δραστηριότητες ανταλλαγής εμπειριών με άλλες δράσεις/ πόλεις (εργαστήριο, συνέδριο, ομάδα ρύθμισης, κλπ.)

α/α	Πεδίο δραστηριότητας	Παραδείγματα δραστηριοτήτων
7	Σχεδιασμού	Η αύξηση ή η προσπάθεια αύξησης του πρόσθετου «χρονοδιαγράμματος» για την παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδας μέτρων, διεξαγωγή του οικονομικού και τεχνικού σχεδιασμού καθώς και ανάλυση για τον προσδιορισμό των απαιτήσεων εφαρμογής της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδας μέτρων, διεξαγωγή ανάλυσης της αγοράς για τον προσδιορισμό των απαιτήσεων για την εφαρμογή της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδας μέτρων, διεξοδική ανάλυση των αναγκών του χρήστη για την καλύτερη κατανόηση των απαιτήσεων των χρηστών
8	Οργάνωσης	Δραστηριότητες για την αύξηση των ικανοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδας μέτρων (π.χ. ειδικά μαθήματα κλπ.), δραστηριότητες για την αύξηση του κινήτρου των εμπλεκόμενων φορέων της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδας μέτρων
9	Δημοσιονομικό	Αύξηση ή προσπάθεια αύξησης του πρόσθετου οικονομικού προϋπολογισμού για την παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδας μέτρων, ανάπτυξη ενός πλαισίου που είναι ελκυστικό για την επιχειρηματική κοινότητα να συνεισφέρει οικονομικά
10	Τεχνολογικό	Αύξηση ή προσπάθεια αύξησης πρόσθετων τεχνικών πόρων για την παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδας μέτρων (κάθε είδους εξοπλισμό), κάθε είδους ενέργεια για την επίλυση τεχνολογικών προβλημάτων
11	Χωρικό	(Προσπάθειες) Προσαρμογή των αδειών δόμησης, δημιουργία πειραματικών και/ ή επενδυτικών ζωνών / τμημάτων πόλεων / διαδρόμων
12	Άλλο	

Ποιες είναι οι τρεις πιο σημαντικές δραστηριότητες που πάρθηκαν κατά την διάρκεια της περιόδου αναφοράς:

- Συμπληρώστε με τον αριθμό του πεδίου δραστηριότητας από την λίστα ελέγχου παρακάτω στο κενό πλαίσιο σύμφωνα με την σημασία. Λάβετε υπόψη ότι πρέπει να υπάρχει μια σύνδεση μεταξύ των εμποδίων και των κινήτρων όπως προαναφέρθηκε.
- Συμπληρώστε μια περιγραφή/ επεξήγηση της δραστηριότητας σε μία πρόταση
- Αυτό είναι σημαντικό για να κάνουμε την δραστηριότητα περισσότερο κατανοητή σε ανθρώπους χωρίς λεπτομερή γνώση για την παρέμβαση/ μέτρο και/ ή ομάδας μέτρων και να την συνδέσουμε με τα εμπόδια και τα κίνητρα όπως προαναφέρθηκε - οι δραστηριότητες πρέπει να περιγραφούν με περισσότερες λεπτομέρειες.

Παράδειγμα: Το (πολιτικό) κίνητρο είναι μια ισχυρή πολιτική δέσμευση για την συμμετοχή στην εκστρατεία ευαισθητοποίησης για τη βιώσιμη κινητικότητα. Η δραστηριότητα (εμπλοκής) που πάρθηκε (για να κάνει χρήση του κινήτρου) μπορεί να περιγραφεί ως εξής: «Συμμετοχή αφοσιωμένων πολιτικών στις δραστηριότητες εκστρατείας ευαισθητοποίησης όπως: Συνέδρια, Συνεδριάσεις, Δημόσιες συζητήσεις».

α/α	Καθορισμός δραστηριότητας (το μέγιστο μια πρόταση)		
		1	Η πρώτη πιο σημαντική δραστηριότητα
		2	Η δεύτερη πιο σημαντική δραστηριότητα
		3	Η τρίτη πιο σημαντική δραστηριότητα

Γ5.

Αναφορικά με τα εμπόδια, τα κίνητρα και τις δραστηριότητες που αναλαμβάνονται, πώς εκτιμάτε τον κίνδυνο για την επίτευξη των στόχων (ερώτηση Β1) σε υψηλό και επιχειρησιακό επίπεδο αυτή τη στιγμή;

- Υπάρχουν προκαθορισμένες απαντήσεις.
- Παρακαλούμε τοποθετήστε ένα «Χ» στον ανοικτό χώρο πριν από τον αριθμό.
- Είναι δυνατή μόνο μία απάντηση για κάθε επίπεδο.

Υψηλό Επίπεδο/ Μακροπρόθεσμο		1	Πολύ χαμηλός κίνδυνος
		2	Χαμηλός κίνδυνος
		3	Μέτριος κίνδυνος
		4	Υψηλός κίνδυνος
		5	Πολύ υψηλός κίνδυνος
Επιχειρησιακό Επίπεδο		1	Πολύ χαμηλός κίνδυνος
		2	Χαμηλός κίνδυνος
		3	Μέτριος κίνδυνος
		4	Υψηλός κίνδυνος
		5	Πολύ υψηλός κίνδυνος

Μέρος Δ. Οποιοδήποτε άλλο σχόλιο

- Εάν έχετε οποιοδήποτε άλλο σχόλιο μπορείτε να το σημειώσετε στο παρακάτω πλαίσιο.
- Εάν υπάρχει κάποια ασάφεια στα προηγούμενα μέρη του ερωτηματολογίου, καλό θα ήταν να χρησιμοποιήσετε το συγκεκριμένο πλαίσιο για επεξηγήσεις. Αυτό μπορεί να ισχύει, για παράδειγμα, αν υπάρχουν πολλά εμπόδια στο μέρος Γ2 αλλά δεν αναλαμβάνετε ενέργειες από έναν εμπλεκόμενο φορέα της παρέμβασης/ μέτρου και/ ή ομάδας μέτρων για την αντιμετώπισή τους στο μέρος Γ4. Γιατί δεν έχουν γίνει ενέργειες;

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ