



**Έργο : «Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής
Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παύλου Μελά»**

Στάδιο 1

**«Κοινό όραμα, προτεραιότητες, ειδικοί
στόχοι & υλικό προώθησης τελικού
οράματος (1-Π6-2 ΕΩΣ ΚΑΙ 1-Π6-5)»**

Θεσσαλονίκη, Σεπτέμβριος 2022

Συμπράττοντα γραφεία:

ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ Α.Ε. (TREDIT S.A.)

Σ. ΕΥΣΤΑΘΙΑΔΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε. (ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ Ε.Ε.)

ΕΥΡΩΤΕΚ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΕΥΡΩΤΕΚ Α.Ε.)

ΤΡΙΓΚΩΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	3
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
1.1 Σύντομη Περιγραφή του Έργου	4
1.2 Σκοπός του Παραδοτέου	5
2. ΣΤΟΧΟΘΕΣΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΔΕΙΚΤΩΝ & ΜΕΤΡΗΣΙΜΩΝ ΣΤΟΧΩΝ	7
3. ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ – ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ	8
4. ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ – ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	12
4.1 Βιβλιογραφική επισκόπηση & μεθοδολογία προσδιορισμού των δεικτών	12
4.2 Παρουσίαση προτεινόμενων Δεικτών Παρακολούθησης & Αξιολόγησης	16
5. ΔΕΛΤΙΑ ΤΥΠΟΥ	20
5.1 Δελτίο Τύπου 1	20
5.2 Δελτίο Τύπου 2	23

ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Ποσοτικοποίηση του οράματος – Δείκτες Επιλογής	9
Πίνακας 2: Προτεινόμενοι Δείκτες Παρακολούθησης & Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά	17

ΛΙΣΤΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Μεθοδολογία ανάπτυξης του οράματος & των προσδοκιών και στόχων	5
Εικόνα 2: Πλαίσιο παρακολούθησης & αξιολόγησης του ΣΒΑΚ (κατά CIVITAS PLUS II)	13
Εικόνα 3: Σχέση μεταξύ κατηγοριών δεικτών και στόχων, στρατηγικών, μέσων και πόρων	15

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Σύντομη Περιγραφή του Έργου

Ο Δήμος Παύλου Μελά υιοθέτησε την ιδέα των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και έτσι μέσω της εκπόνησης του έργου αυτού στοχεύει στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά με ορίζοντα 20ετίας.

Η υφιστάμενη κατάσταση στον Δήμο Παύλου Μελά χαρακτηρίζεται γενικά από αξιοσημείωτη χρήση των ιδιωτικών οχημάτων, εις βάρος των πιο φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς, με το επακόλουθο πολυάριθμων αρνητικών εξωτερικών παραγόντων που προκαλούνται από αυτή την ανισορροπία. Ως εκ τούτου είναι επείγουσα ανάγκη για κατάλληλη αποκατάσταση και αναδιάρθρωση.

Σκοπός του έργου είναι η ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με βάση τις διεθνώς υιοθετημένες αρχές, οι οποίες εφαρμόστηκαν και εφαρμόζονται επιτυχώς σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις τα τελευταία χρόνια. Τα ΣΒΑΚ, σε αντίθεση με άλλες προηγούμενες παραδοσιακές προσεγγίσεις γενικών σχεδίων μεταφορών, θεσμοθετούν τόσο μεθοδολογικές όσο και κοινωνικές πτυχές του σχεδιασμού των μεταφορών υπό την εξέταση της κοινής λογικής σχετικά με τις υπάρχουσες ελλείψεις των συστημάτων μεταφορών στις αστικές περιοχές. Ένα ιδιαίτερο επίσης χαρακτηριστικό των ΣΒΑΚ αφορά στις προσπάθειες ευαισθητοποίησης και συναίνεσης μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών (συλλογικών φορέων και πολιτών), με στόχο την προώθηση της ενεργού συμμετοχής στη διαδικασία ανάλυσης προβλημάτων, ανάπτυξης στόχων και καθορισμού λύσεων, οι οποίες τελικά θα επηρεάσουν σε μεγάλο βαθμό την επιτυχία του όλου εγχειρήματος.

Το ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά θα ακολουθήσει τους Γενικούς Στρατηγικούς Στόχους όπως ορίζονται από τη Λευκή Βίβλο της ΕΕ για τις μεταφορές και τις κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ, όπως και τους Ειδικούς Στρατηγικούς Στόχους που έχουν διατυπωθεί στο Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων (ΤΤΔ) του έργου. Οι γενικοί στρατηγικοί στόχοι του έργου συνοψίζονται στα εξής:

- ▶ Οικονομική αποδοτικότητα των δικτύων μεταφορών για τη διακίνηση προσώπων και αγαθών
- ▶ Περιβαλλοντική βιωσιμότητα μέσω της συστηματικής μείωσης ατμοσφαιρικών ρύπων που σχετίζονται με την κυκλοφορία
- ▶ Προσβασιμότητα και κοινωνική ένταξη για όλους τους πολίτες μέσω της διάθεσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης που θα επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες
- ▶ Ασφάλεια – υψηλοί όροι ασφάλειας κατά τη χρήση και λειτουργία του συστήματος μεταφορών
- ▶ Ποιότητα Ζωής μέσω της βελτίωσης του αστικού χώρου προς όφελος του πολίτη αλλά ταυτόχρονα και της κοινωνίας στο σύνολό της.

Η ανάπτυξη του **ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά** θα ακολουθήσει τα εξής βασικά βήματα:

- ▶ Ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης σε ότι αφορά στην κινητικότητα και στις επιπτώσεις της κινητικότητας
- ▶ Προβλέψεις για μελλοντική ανάπτυξη (κοινωνικό, δημογραφική, οικονομική, χωρική)
- ▶ Προσδιορισμός τρεχουσών και μελλοντικών ελλείψεων και προβλημάτων (σύμφωνα με τους στόχους)

- Ανάπτυξη στρατηγικών συνεκτικής λύσης (στο πλαίσιο καθορισμένων στόχων και επιθυμητών επιτευγμάτων)
- Αναγνώριση και καθορισμός μέτρων και έργων (βάσει κριτηρίων οικονομικής αποδοτικότητας και περιβαλλοντικών στόχων) σε όλους τους τομείς μεταφορών
- Επιλογή μέτρων και έργων (βάσει αξιολόγησης και εκτίμησης)
- Εκτίμηση των αναμενόμενων προϋπολογισμών
- Καθορισμός ενός σταδιακού σχεδίου εφαρμογής και της αλληλουχίας υλοποίησης των μέτρων και έργων ανάλογα με την αναμενόμενη ανάπτυξη και τους διαθέσιμους προϋπολογισμούς μέχρι τον χρονικό ορίζοντα 20ετίας.

1.2 Σκοπός του Παραδοτέου

Σκοπός αυτού του παραδοτέου είναι να ολοκληρώσει την λεπτομερή περιγραφή της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για την ανάπτυξη του οράματος και τον ορισμό των προσδοκιών και των στόχων του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με συγκεκριμένη μεθοδολογία πέντε βημάτων που ακολουθήθηκε, όπως απεικονίζεται στην Εικόνα 1.

ΒΗΜΑ 1: Τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ & του ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

- Έρευνες, μετρήσεις, απογραφές
- Η άποψη φορέων & πολιτών για την κινητικότητα στο Δήμο
- Η άποψη φορέων & πολιτών για το όραμα του Δήμου

ΒΗΜΑ 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

- SWOT ανάλυση
- Αναγνώριση των προσδοκιών
- Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον

ΒΗΜΑ 3: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (επιχειρησιακοί στόχοι)

- Ορισμός προτεραιοτήτων (επιχειρησιακών στόχων)
- Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

ΒΗΜΑ 4: Οριστικοποίηση οράματος

- Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος
- Τελική διαμόρφωση του οράματος & ψήφιση από το ΔΣ του Δήμου

ΒΗΜΑ 5: Ποσοτικοποίηση του οράματος

- Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων στόχων
- Ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών)

Εικόνα 1: Μεθοδολογία ανάπτυξης του οράματος & των προσδοκιών και στόχων

Ειδικότερα, στο Παραδοτέο 6.1 «Κοινό Όραμα Βιώσιμης Κινητικότητας», περιεγράφηκαν αναλυτικά τα βήματα 1 έως και 4 της μεθοδολογίας, τα οποία υλοποιήθηκαν στα πλαίσια ειδικού εργαστήριου των Κύριων Εμπλεκόμενων Φορέων (Δίκτυο Φορέων) που πραγματοποιήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2022, ενώ το εν λόγω παραδοτέο είναι αφιερωμένο στο βήμα 5 της ίδιας μεθοδολογίας. Σημειώνεται ότι, στα πλαίσια του εργαστηρίου μία πρώτη μόνο ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών) παρουσιάσθηκε στους συμμετέχοντες, καθώς το σύνολο των παρεμβάσεων θα εξειδικευθεί στη συνέχεια του Έργου, τόσο στα πλαίσια διαμόρφωσης των προκαταρκτικών εναλλακτικών σεναρίων όσο και κατά τη διαμόρφωση των οριστικών σεναρίων ΣΒΑΚ.

Ειδικότερα, το παρόν Παραδοτέο του Σταδίου 1 του Έργου, με αντικείμενο τον καθορισμό των δεικτών και μετρήσιμων στόχων του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά, είναι δομημένο ως εξής:

- ▶ Στο **Κεφάλαιο 1**, ως εισαγωγή, αναφέρεται βασικά ο κύριος στόχος του παρόντος παραδοτέου,
- ▶ στο **Κεφάλαιο 2** παρουσιάζεται η στοχοθεσία του καθορισμού δεικτών και μετρήσιμων στόχων και διάκριση αυτών σε δύο (2) κατηγορίες προς εξυπηρέτηση του αντικείμενου και των βημάτων εκπόνησης του ΣΒΑΚ,
- ▶ στο **Κεφάλαιο 3** προτείνεται σειρά δεικτών – δεικτών επιλογής (1^η κατηγορία δεικτών) - που θα αξιοποιηθούν για τη συγκριτική αξιολόγηση (μέσω πολυκριτηριακής ή/ και SWOT ανάλυσης) των προκαταρκτικών εναλλακτικών σεναρίων, προκειμένου να αποφασισθεί η τελική προσέγγιση (βέλτιστο σενάριο) στη βάση της οποίας θα ακολουθήσουν τα τελικά χρονικά σενάρια (ανατρέξτε στο ΠΕ06 – Προσδιορισμός και αξιολόγηση σεναρίων), ενώ,
- ▶ στο **Κεφάλαιο 4** προτείνεται σειρά δεικτών – δεικτών παρακολούθησης & αξιολόγησης (2^η κατηγορία δεικτών) - που θα αποτελέσουν αντικείμενο παρακολούθησης και αξιολόγησης της υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Σημειώνεται ότι ο προσδιορισμός των δεικτών αυτών δεν συμπεριλαμβάνεται στις υποχρεώσεις της παρούσας σύμβασης, παρόλα αυτά κρίνεται από τον Ανάδοχο ότι θα μπορέσουν να αποτελέσουν μία βάση για την κατάρτιση του Σχεδίου Παρακολούθησης & Αξιολόγησης της υλοποίησης του ΣΒΑΚ που θα πραγματοποιηθεί από την Αναθέτουσα Αρχή σε μεταγενέστερο χρόνο (εκτός της παρούσης σύμβασης).

2.ΣΤΟΧΟΘΕΣΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΔΕΙΚΤΩΝ & ΜΕΤΡΗΣΙΜΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

Όπως αναλυτικά παρουσιάσθηκε στο Παραδοτέο 1-Π6-1 «Κοινό όραμα βιώσιμης κινητικότητας», το όραμα είναι μια ποιοτική περιγραφή για το μέλλον που επιθυμεί η πόλη. Ωστόσο, μια δήλωση οράματος δεν είναι αρκετή. Αυτό που πρέπει να επιτευχθεί είναι ο ορισμός συγκεκριμένων στόχων, οι οποίοι υποδεικνύουν το είδος των αλλαγών που χρειάζεται η πόλη. Αυτές οι αλλαγές πρέπει επίσης να είναι μετρήσιμες. Επομένως, κρίνεται απαραίτητη η επιλογή των κατάλληλων δεικτών με τις αντίστοιχες τιμές στόχους των δεικτών αυτών, που θα είναι σε θέση να ποσοτικοποιήσουν τις επιπτώσεις από τις αλλαγές (παρεμβάσεις) που θα αποφασισθούν.

Ο προσδιορισμός των στόχων επιτυγχάνεται με τον καθορισμό των απαιτούμενων κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών βελτιώσεων, εστιάζοντας σε ό, τι πρέπει να «μειωθεί», «αυξηθεί» ή «διατηρηθεί» κατά περίπτωση. Οι στόχοι είναι στην πραγματικότητα ο απώτερος στόχος/όραμα του ΣΒΑΚ, που στην προκειμένη περίπτωση του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά, διακρίνονται σε:

- **ΣΤΟΧΟΥΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ**, που δεν είναι άλλοι από τους Στόχους Υψηλού Επιπέδου - Οικονομική Αποδοτικότητα, Προσβασιμότητα, Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα, Οδική Ασφάλεια, Ποιότητα Ζωής (Π6.1) και
- **ΣΤΟΧΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ**, που δεν είναι άλλοι από την εξειδίκευση των παραπάνω σε προτεραιότητες/ Επιχειρησιακούς Στόχους, έτσι όπως καθορίστηκαν και ιεραρχήθηκαν σε προηγούμενα βήματα της μεθοδολογίας (Π6.1).

Οι Επιχειρησιακοί Στόχοι μάλιστα, θα μπορούσε να ειπωθεί πως είναι μια πρώτη «οριοθέτηση» των εναλλακτικών μέτρων που θα οδηγήσουν στην επίτευξη των Στόχων Υψηλού Επιπέδου μέσω της επίλυσης προβλημάτων και ζητημάτων στο υπάρχον σύστημα μεταφορών του Δήμου Παύλου Μελά.

Για το λόγο αυτό, η ποσοτικοποίηση των Στόχων Υψηλού Επιπέδου δεν είναι τίποτα περισσότερο από τον ποσοτικό προσδιορισμό των Επιχειρησιακών Στόχων μέσω μιας σειράς δεικτών που θα αποτελέσουν τα κριτήρια αξιολόγησης της επιτυχίας του ΣΒΑΚ.

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι η χρήση των επιχειρησιακών στόχων μέσω του προσδιορισμού και την ποσοτικοποίηση σχετικών δεικτών, εξυπηρετεί τόσο τις διαδικασίες εκπόνησης του Σχεδίου στα πλαίσια της μελέτης όσο και τις διαδικασίες παρακολούθησης και αξιολόγησης της υλοποίησής του Σχεδίου στο μέλλον.

Για τον λόγο αυτό οι επιχειρησιακοί στόχοι του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά ποσοτικοποιούνται μέσω δύο (2) κατηγοριών δεικτών, που είναι:

1. οι δείκτες εκείνοι που θα αξιοποιηθούν για την συγκριτική αξιολόγηση (πολυκριτηριακή ή/ και SWOT ανάλυση), στα πλαίσια της επιλογής βέλτιστου σεναρίου επί των προκαταρκτικών εναλλακτικών σεναρίων βιώσιμης κινητικότητας που θα προκύψουν από την εξέλιξη της μελέτης (**ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ**), και
2. οι δείκτες που θα αποτελέσουν αντικείμενο παρακολούθησης και αξιολόγησης σύμφωνα με το Σχέδιο Παρακολούθησης & Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ, που θα συνταχθεί μεταγενέστερα της ολοκλήρωσης της μελέτης από την Αναθέτουσα Αρχή (**ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ**).

Καθένα από τα κεφάλαια που ακολουθούν είναι αφιερωμένο σε κάθε μία από τις παραπάνω κατηγορίες δεικτών ποσοτικοποίησης των επιχειρησιακών στόχων.

3. ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ – ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ

Στη συνέχεια, ο Πίνακας που ακολουθεί απεικονίζει την περιγραφή των μετρήσιμων στόχων (Στόχοι Υψηλού Επιπέδου και Επιχειρησιακοί Στόχοι) που έχουν επιλεγεί, όπως και τους συγκεκριμένους Δείκτες Επιλογής, που προτείνονται από τον Ανάδοχο για καθέναν από τους στόχους αυτούς.

Οι προτεινόμενοι δείκτες επιλογής που φαίνονται στον Πίνακα είναι δύο (2) κατηγοριών:

1. **ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ** από το σύνολο των παρεμβάσεων που θα συνθέσουν το κάθε εναλλακτικό σενάριο. Επιπτώσεις που θα εκτιμηθούν με τη βοήθεια του κυκλοφοριακού μοντέλου (π.χ. μέση ταχύτητα δικτύου με το αυτοκίνητο, μερίδιο χρήσης ΔΣ, κλπ.), και
2. **ΔΕΙΚΤΕΣ ΜΕΤΡΩΝ**, που θα αφορούν στην ποσοτικοποίηση συγκεκριμένων μέτρων που θα διαφοροποιούνται από σενάριο σε σενάριο (π.χ. μήκος πεζοδρόμων, μήκος δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, κλπ.).

Ο Πίνακας συμπληρώνεται με τις τιμές των δεικτών έτσι όπως αυτές ισχύουν για το έτος βάσης, με ταυτόχρονη αιτιολόγηση / τεκμηρίωση στην τελευταία στήλη του πίνακα, όπου αυτό απαιτείται.

Οι τιμές στόχοι των δεικτών ανά χρονικό σενάριο (ορίζοντας 5ετίας, 10ετίας, 20ετίας) πρόκειται να προσδιορισθούν σε επόμενη φάση της μελέτης, αμέσως μετά την οριστικοποίηση των σεναρίων αυτών και τον έλεγχο τους με τη βοήθεια του κυκλοφοριακού μοντέλου.

Πίνακας 1: Ποσοτικοποίηση του οράματος – Δείκτες Επιλογής

Στόχοι Υψηλού Επιπέδου	Επιχειρησιακοί Στόχοι	Δείκτες	Κατηγορία δεικτών	Τιμή στο έτος βάσης	ΣΕΝΑΡΙΟ 1 5ετία	ΣΕΝΑΡΙΟ 2 10ετία	ΣΕΝΑΡΙΟ 2 20ετία	Επεξηγήσεις/ Επισημάνσεις	
Οικονομική Αποδοτικότητα Βελτίωση την αποδοτικότητα και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών όσον αφορά στη μεταφορά ατόμων και αγαθών 9 ΔΕΙΚΤΕΣ	Μείωση της κυκλοφοριακής ής συμφόρησης	Οχηματο-χιλιόμετρα στο σύνολο του δικτύου κατά τις ώρες πρωϊνής αιχμής	Δείκτης επιπτώσεων	~141.500	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Στο οδικό δίκτυο από το οποίο προέκυψε η τιμή του έτους βάσης συμπεριλαμβάνεται και η Περιφερειακή Οδός	
		Οχηματο-ώρες στο σύνολο του δικτύου κατά τις ώρες πρωϊνής αιχμής	Δείκτης επιπτώσεων	~3.650	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όμοια	
		% καθυστέρησης σε κύριους διαδρόμους κίνησης	Δείκτης επιπτώσεων	~18%	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί		
	Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	Μέσος χρόνος ταξιδιού με αυτοκίνητο (min)	Δείκτης επιπτώσεων	7,16	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί		
		Μέσος χρόνος ταξιδιού με ΔΣ (min)	Δείκτης επιπτώσεων	19min 3sec	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί		
		Μέση ταχύτητα δικτύου για το αυτοκίνητο (km/h)	Δείκτης επιπτώσεων	38,8	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όμοια	
	Ανταποδοτική λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης	Αριθμός θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης	Δείκτης μέτρων	0	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί		
		Αριθμός θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης με κάρτα κατοίκου	Δείκτης μέτρων	0	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Η κάρτα κατοίκου μπορεί να έχει ένα συμβολικό ετήσιο κόστος για την κάλυψη του διαχειριστικού σκέλους της ελεγχόμενης στάθμευσης	
		Έσοδα από τη λειτουργία ενός σύγχρονου συστήματος έξυπνης στάθμευσης	Δείκτης μέτρων	0	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί		
	Προσβασιμότητα Εξασφάλιση επιλογών μεταφοράς σε όλους τους πολίτες που επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες 11 ΔΕΙΚΤΕΣ	Βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας για ιδιωτικά & δημόσια μέσα μεταφοράς	Το επίπεδο προσβασιμότητας για ιδιωτικά μέσα μεταφοράς σε 4 βασικές τοποθεσίες της περιοχής μελέτης	Δείκτης επιπτώσεων	Μέσω Ανάλυσης Προσβασιμότητας (δεν έχει προς το παρόν πραγματοποιηθεί)	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	
			Το επίπεδο προσβασιμότητας για δημόσια μέσα μεταφοράς σε 4 βασικές τοποθεσίες της περιοχής μελέτης	Δείκτης επιπτώσεων	Μέσω Ανάλυσης Προσβασιμότητας (δεν έχει προς το παρόν πραγματοποιηθεί)	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	
Βελτίωση των υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)		Μερίδιο χρήσης Δημοσίων Συγκοινωνιών	Δείκτης επιπτώσεων	6,00%	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί		
		Πλήθος σταθμών Park & Ride	Δείκτης μέτρων	0	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί		

Στόχοι Υψηλού Επιπέδου	Επιχειρησιακοί Στόχοι	Δείκτες	Κατηγορία δεικτών	Τιμή στο έτος βάσης	ΣΕΝΑΡΙΟ 1 5ετία	ΣΕΝΑΡΙΟ 2 10ετία	ΣΕΝΑΡΙΟ 2 20ετία	Επεξηγήσεις/ Επισημάνσεις
	Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	Μερίδιο χρήσης μετακίνησης πεζή	Δείκτης επιπτώσεων	8,80%	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	
		Μήκος οδικών τμημάτων με διαπλάτυση πεζοδρομίων στην μία ή/ και στις δύο κατευθύνσεις της οδού (χλμ.)	Δείκτης μέτρων	-	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	
		Μήκος ποδηλατοδρόμων (χλμ.)	Δείκτης μέτρων	0	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	
		Πλήθος σταθμών αυτόματης διάθεσης ποδηλάτων	Δείκτης μέτρων	0	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Η τιμή του έτους βάσης αφορά στην περιοχή απογραφής της στάθμευσης
		Πλήθος κοινοχρήστων ποδηλάτων αυτόματης διάθεσης	Δείκτης μέτρων	0	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όμοια
		Πλήθος σημείων στάθμευσης ιδιωτικών ποδηλάτων	Δείκτης μέτρων	0	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όμοια
	Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ	Πλήθος θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ (συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτικών θέσεων) παρά την οδό	Δείκτης μέτρων	~100	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Η τιμή του έτους βάσης αφορά στο σύνολο του Δήμου
Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία	Εκπομπές αερίων ρύπων (π.χ. CO ₂ , CO, NO _x , κλπ.)	Δείκτης επιπτώσεων	Δεν έχει προς το παρόν υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Μείωση κατά 55% (και περισσότερο) στις εκπομπές CO ₂ αποτελεί τον Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια & το Κλίμα (ΕΣΕΚ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας (2019)
Ελαχιστοποίηση των εκπομπών και των ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές	Μείωση της ηχορύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία	Μέση εκπομπή θορύβου κατά τη διάρκεια της ημέρας (dB)	Δείκτης επιπτώσεων	Δεν έχει προς το παρόν υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	
3 ΔΕΙΚΤΕΣ	Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων	Δείκτης μέτρων	0	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	
Οδική Ασφάλεια	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα & με εμπλοκή ευάλωτων ατόμων (μαθητές, πεζοί,	Πλήθος "ζωνών προστασίας" γύρω από δημοτικά σχολεία	Δείκτης μέτρων	Πολύ μικρό	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Συγκριτικά με την έκταση του Δήμου
Εξασφάλιση της προσωπικής ασφάλειας στο σύστημα μεταφορών	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα & με εμπλοκή ευάλωτων ατόμων (μαθητές, πεζοί,	Πλήθος "ασφαλών διαβάσεων πεζών και ποδηλάτων" κατά μήκος του δικτύου πεζών και ποδηλάτων (στα	Δείκτης μέτρων	Πολύ μικρό	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όμοια
2 ΔΕΙΚΤΕΣ								

Στόχοι Υψηλού Επιπέδου	Επιχειρησιακοί Στόχοι	Δείκτες	Κατηγορία δεικτών	Τιμή στο έτος βάσης	ΣΕΝΑΡΙΟ 1 5ετία	ΣΕΝΑΡΙΟ 2 10ετία	ΣΕΝΑΡΙΟ 2 20ετία	Επεξηγήσεις/ Επισημάνσεις
	ποδηλατιστές, ΑμεΑ)	σημεία εγκάρσιας διέλευσης του ΚΟΔ)						
Ποιότητα Ζωής Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού για τα οφέλη των πολιτών, της οικονομίας και της κοινωνίας στο σύνολό της 3 ΔΕΙΚΤΕΣ	Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	Πλήθος "περιοχών ήπιας κυκλοφορίας"	Δείκτης μέτρων	Πολύ μικρό	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όμοια
		Πλήθος "ζωνών κατοικίας"	Δείκτης μέτρων	Πολύ μικρό	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όμοια
	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς	Μήκος δρόμων κατηγορίας E V & E VI (χλμ.)	Δείκτης μέτρων	Πολύ μικρό	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όπως θα υπολογισθεί	Όμοια

4. ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ – ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

4.1 Βιβλιογραφική επισκόπηση & μεθοδολογία προσδιορισμού των δεικτών

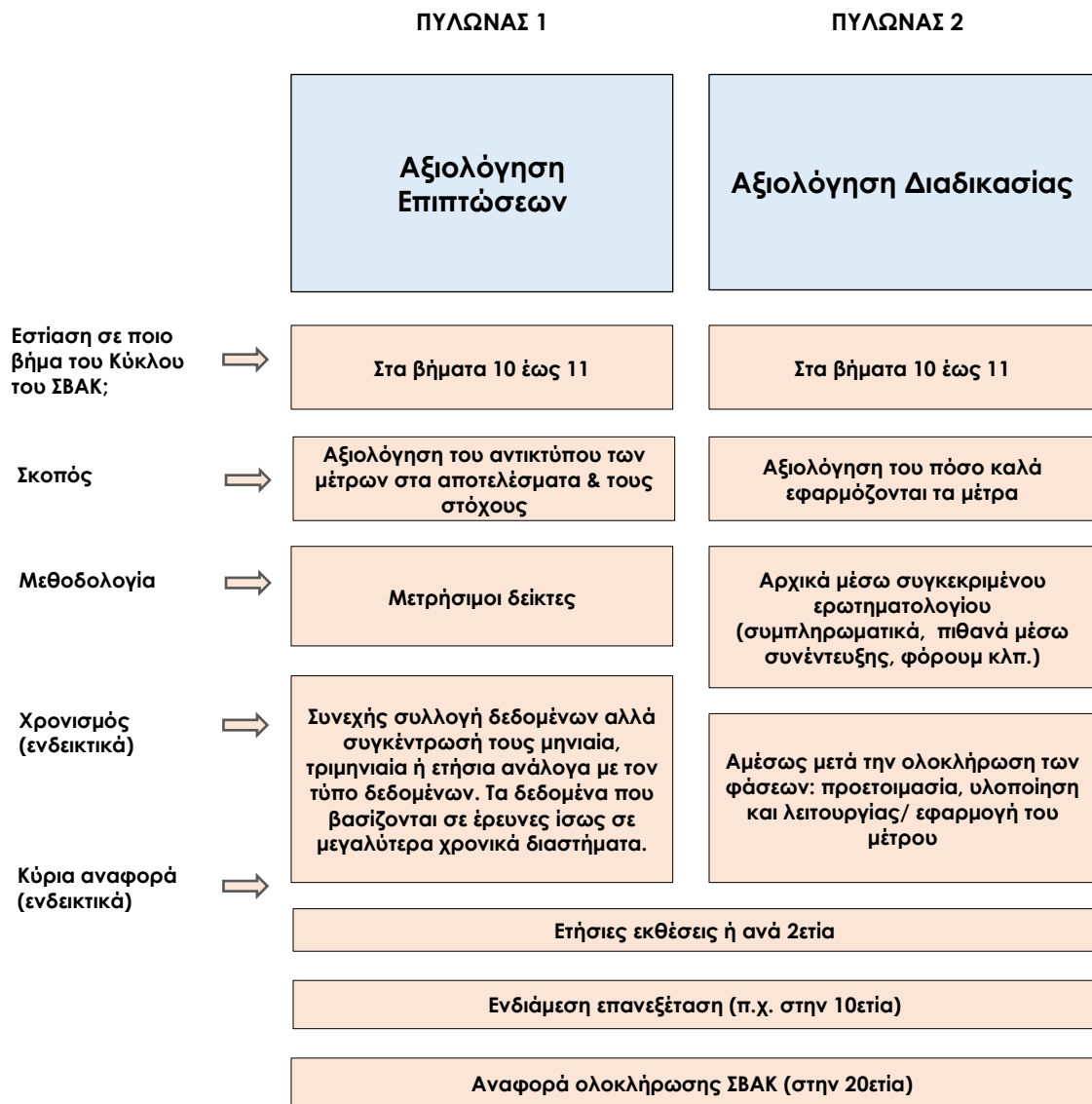
Ο προσδιορισμός των Δεικτών Παρακολούθησης & Αξιολόγησης, που παρουσιάζονται στη συνέχεια, είναι το αποτέλεσμα πρότασης του Αναδόχου στη βάση δύο (2) σχετικών εγγράφων του ELTIS:

1. το «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>).

Σύμφωνα με το πρώτο έγγραφο (CIVITAS PLUS II), ο στόχος της αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά θα πρέπει να βασισθεί σε δύο (2) πυλώνες αξιολόγησης:

1. την **Αξιολόγηση των Επιπτώσεων** από την υλοποίηση των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ και
2. την **Αξιολόγηση της Διαδικασίας** που θα ακολουθηθεί, κατά τις φάσεις προετοιμασίας, υλοποίησης και λειτουργίας/ εφαρμογής των παρεμβάσεων.

Το διάγραμμα που ακολουθεί (Εικόνα 2) αποτυπώνει το πλαίσιο εντός του οποίου θα λάβουν χώρα οι δύο προαναφερόμενοι πυλώνες αξιολόγησης. Περισσότερες λεπτομέρειες αναφορικά με τον κάθε πυλώνα θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο Σχέδιο Παρακολούθησης & Αξιολόγησης της υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά, μαζί με πληροφορίες για την ανάλυση των δεδομένων και των πηγών που θα απαιτηθούν για την πραγματοποίηση μίας αποδοτικής αξιολόγησης. Το συγκεκριμένο Σχέδιο, όπως προαναφέρθηκε, δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας σύμβασης.



Εικόνα 2: Πλαίσιο παρακολούθησης & αξιολόγησης του ΣΒΑΚ (κατά CIVITAS PLUS II)

Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με την 2η 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.

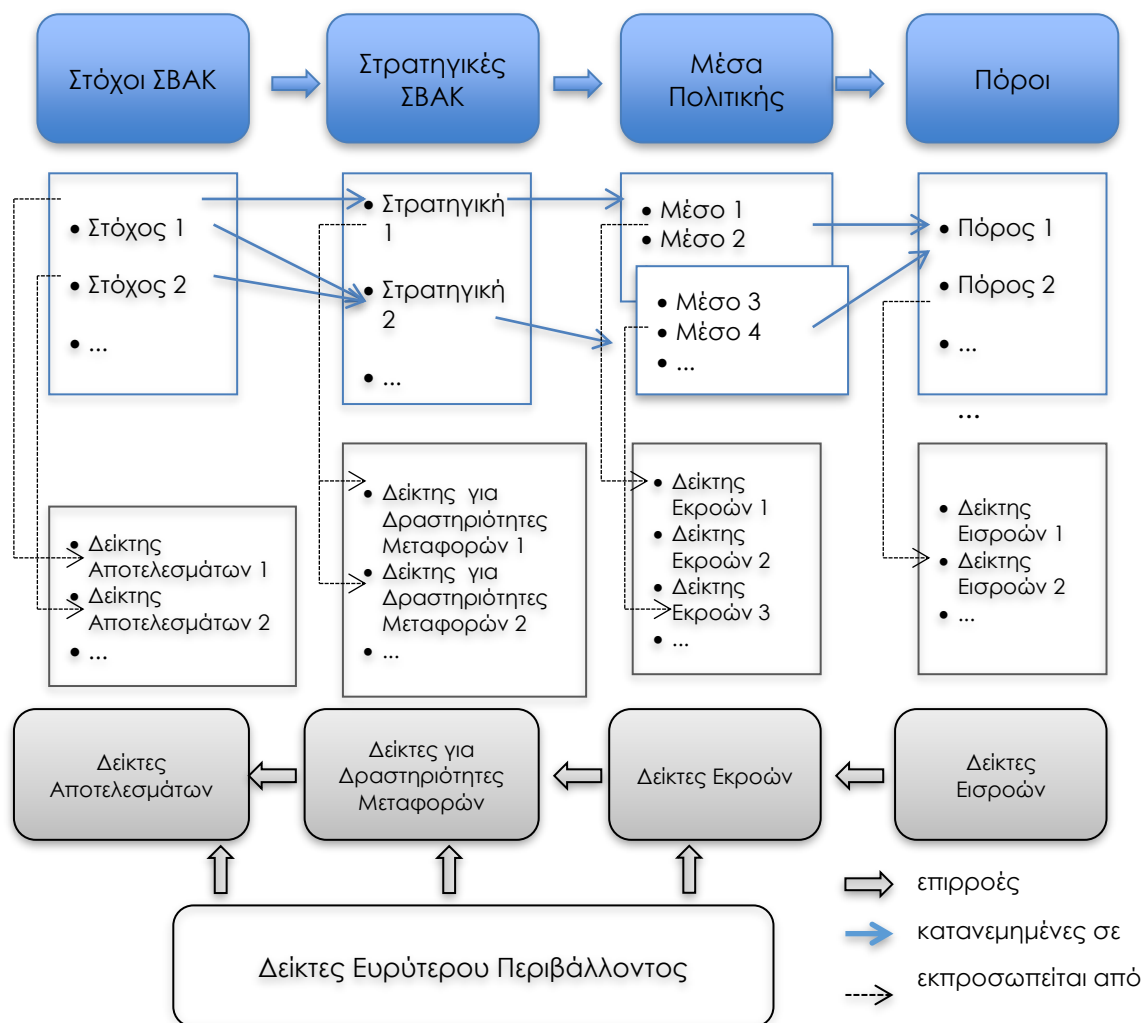
Στην παρούσα φάση, αντικείμενο αποτελεί ο προσδιορισμός εκείνων των μετρήσιμων δεικτών που θα χρησιμοποιηθούν για την αξιολόγηση των επιπτώσεων (ΠΥΛΩΝΑΣ 1 του παραπάνω πλαισίου).

Το δεύτερο έγγραφο ELTIS που προαναφέρθηκε (M&E Kit) έρχεται να συμπληρώσει και να εξειδικεύσει τις οδηγίες του πρώτου εγγράφου σε ότι αφορά στην επιλογή των δεικτών αυτών. Συγκεκριμένα, στο έγγραφο αυτό αναπτύσσεται μια λεπτομερής λίστα δεικτών, συμπεριλαμβανομένων των μεθόδων μέτρησης και πηγών δεδομένων, οι οποίοι επιτρέπουν τη μέτρηση της απόδοσης των ΣΒΑΚ, καθώς αυτή αποτελεί τη βάση για την αξιολόγησή του.

Οι κατηγορίες δεικτών που μπορούν σύμφωνα με τη συγκεκριμένη βιβλιογραφία να χρησιμοποιηθούν προκειμένου να βοηθήσουν στη μέτρηση και παρακολούθηση διαφορετικών πτυχών της εφαρμογής ενός ΣΒΑΚ, είναι οι εξής:

- Οι **ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ** μετρούν τον πραγματικό αντίκτυπο για τους στόχους του ΣΒΑΚ. Για παράδειγμα, εάν το ΣΒΑΚ στοχεύει στη μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία, τότε ένας δείκτης που μετρά το διοξείδιο του άνθρακα θα είναι ένας δείκτης αποτελέσματος.
- Οι **ΔΕΙΚΤΕΣ ΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ** περιγράφουν τις αλλαγές στο σύστημα μεταφορών και μπορεί να σχετίζονται με την επιτυχία μιας στρατηγικής. Για παράδειγμα, σε σχέση με τη μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία, εάν υπάρχει μια στρατηγική για την αύξηση των μεριδίων χρήσης μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς, όπως πεζοί και ποδηλάτες, τότε ένας δείκτης που αφορά στο μερίδιο χρήσης των μέσων μεταφοράς είναι ένας δείκτης μεταφορικής δραστηριότητας.
- Οι **ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΚΡΟΩΝ** αξιολογούν το βαθμό στον οποίο έχουν εφαρμοστεί τα μέσα πολιτικής και οι υπηρεσίες βελτιώθηκαν. Για παράδειγμα, σε ότι αφορά στα μέτρα υπέρ του ποδηλάτου, ένας δείκτης μπορεί να είναι το συνολικό μήκος των ποδηλατοδρόμων στην περιοχή μελέτης.
- Οι **ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΙΣΡΟΩΝ** παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τους οικονομικούς πόρους που απαιτούνται για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Αυτοί συνήθως περιλαμβάνουν το κόστος κεφαλαίου, λειτουργίας και συντήρησης. Αυτοί οι δείκτες συνιστάται να συμπεριλαμβάνονται ώστε να διασφαλιστεί η διαφάνεια στην εφαρμογή του σχεδίου και να καταστεί δυνατή η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των πόρων.
- Οι **ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ** παρέχουν πληροφορίες για εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχή εφαρμογή του ΣΒΑΚ. Παραδείγματα μπορεί να είναι οι κοινωνικο-δημογραφικές εξελίξεις (π.χ. αύξηση του πληθυσμού), οι εξελίξεις στην εθνική ή ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών (π.χ. νέα πρότυπα εκπομπών για τα οχήματα), οι οικονομικές επιδόσεις στον τουρισμό, κλπ.

Η επιλογή των δεικτών εξαρτάται από τους στόχους, τις στρατηγικές και τα μέσα πολιτικής που έχουν επιλεγεί για το ΣΒΑΚ, όπως φαίνεται στην Εικόνα 3.



Εικόνα 3: Σχέση μεταξύ κατηγοριών δεικτών και στόχων, στρατηγικών, μέσων και πόρων¹

Το Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά προτείνεται να συμπεριλάβει περιορισμένο πλήθος δεικτών (ΠΥΛΩΝΑΣ 1 - ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ) από τη λεπτομερή λίστα του Μ&Ε Kit, λαμβάνοντας πάντα υπόψη τους επιχειρησιακούς στόχους του ΣΒΑΚ και τις δυνητικές στρατηγικές και μέσα πολιτικής που θα αποφασισθούν στο πλαίσιο κατάρτισης των εναλλακτικών σεναρίων.

Ένα περιορισμένο πλήθος δεικτών θα μπορέσει να είναι ένα διαχειρίσιμο σύνολο βασικών/στρατηγικών δεικτών, η παρακολούθησή των οποίων θα μπορέσει να πραγματοποιηθεί μέσω μιας εύλογης προσπάθειας του Δήμου και/ή άλλων φορέων που θα εμπλακούν στη διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης της συνολικής απόδοσης του ΣΒΑΚ. Άλλωστε ο Δήμος Παύλου Μελά (όπως και οι περισσότεροι στη χώρα μας) διαθέτει περιορισμένους πόρους (ανθρώπινους & οικονομικούς), δεδομένα ή εμπειρία σε διαδικασίες συλλογής, παρακολούθησης και αξιολόγησης δεδομένων που απαιτούνται για την υποστήριξη μιας εκτενούς και πολύ αναλυτικής λίστας δεικτών.

¹ 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 Παύλου Μελά στο μέλλον.

Για την επιλογή των προτεινόμενων από τον Ανάδοχο δεικτών ακολουθήθηκαν οι παρακάτω βασικές αρχές:

1. Χρήση τυποποιημένων δεικτών, οι οποίοι είναι ήδη προκαθορισμένοι και υπάρχουν 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. Οι δείκτες που θα επιλεγούν θα πρέπει να είναι εύκολα κατανοητοί για όλους τους εμπλεκόμενους στο σχεδιασμό και στην παρακολούθηση υλοποίησης του ΣΒΑΚ.
3. Θα πρέπει να υπάρχει σαφής ορισμός 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. Η συγκεκριμένη εργασία αποτελεί αντικείμενο του Σχεδίου Παρακολούθησης & Αξιολόγησης της υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά, που δεν είναι αντικείμενο της παρούσας σύμβασης.
4. Για κάθε δείκτη θα πρέπει να υπάρχει μία τιμή βάσης, δηλαδή η αρχική τιμή στο έτος βάσης, στη βάση της οποίας θα εκτιμηθεί η τιμή στόχος στους χρονικούς ορίζοντες ελέγχου². Και η συγκεκριμένη εργασία αποτελεί αντικείμενο του Σχεδίου Παρακολούθησης & Αξιολόγησης της υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά.
5. Η επιλογή των δεικτών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα διαθέσιμα δεδομένα, τις πηγές άντλησης δεδομένων και τους πόρους για τη συλλογή νέων δεδομένων.

Ο Ανάδοχος λαμβάνοντας υπόψη:

- τις δυνατότητες του Δήμου Παύλου Μελά για παρακολούθηση ενός συστήματος δεικτών,
- τις παραπάνω βασικές αρχές επιλογής, και
- τους δείκτες του M&E Kit ανά κατηγορία (Δείκτες Αποτελεσμάτων, Δείκτες για Δραστηριότητες Μεταφορών, Δείκτες Εκροών, Δείκτες Εισροών)

οδηγήθηκε σε συγκεκριμένη πρόταση δεικτών, οι οποίοι παρουσιάζονται στη συνέχεια σε πινακοποιημένη μορφή, ανά Στρατηγικό Στόχο (Στόχο Υψηλού Επιπέδου) του οράματος του Δήμου Παύλου Μελά.

4.2 Παρουσίαση προτεινόμενων Δεικτών Παρακολούθησης & Αξιολόγησης

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται το σύνολο των προτεινόμενων δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης που επιλέχθηκαν από τον Ανάδοχο, παράλληλα με την περιοχή εφαρμογής του κάθε δείκτη και τον φορέα που θα μπορούσε να είναι υπεύθυνος για τη συλλογή των δεδομένων που θα απαιτηθούν για τον υπολογισμό τους.

Πρόκειται για ένα σύστημα 28 δεικτών, οι τυποποιημένες διαδικασίες μέτρησης των οποίων θα πρέπει να εξειδικευθούν στο πλαίσιο κατάρτισης του Σχεδίου Παρακολούθησης & Αξιολόγησης της υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά.

² Στην Εικόνα 2 γίνεται μία ενδεικτική αναφορά στους χρονικούς ορίζοντες ελέγχου (Κύρια Αναφορά). Ο σαφής προσδιορισμός θα περιληφθεί στο Σχέδιο Παρακολούθησης & Αξιολόγησης της υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά και θα είναι σύμφωνος με τα όσα προβλέπονται στον Ν4784 ΦΕΚ Α 40/16.3.2021, ΜΕΡΟΣ Α'.

Πίνακας 2: Προτεινόμενοι Δείκτες Παρακολούθησης & Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά

α/α	Δείκτης	Περιοχή Εφαρμογής	Φορέας Συλλογής Δεδομένων
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 1: Οικονομική Αποδοτικότητα			
Δείκτες για Δραστηριότητες Μεταφορών			
1	Πρόοδος υλοποίησης προτεινόμενων νέων γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	ΟΣΕΘ/ΟΑΣΘ
2	Τιμή εισιτηρίου ΔΣ	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	ΟΣΕΘ/ΟΑΣΘ
Δείκτες Εκροών			
3	Πρόοδος προτεινόμενων νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά
4	Ηλεκτρονικά παρακολουθούμενες καθορισμένες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό	Οι κεντρικές περιοχές των τριών Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά
5	Έσοδα από την ελεγχόμενη στάθμευση	Οι κεντρικές περιοχές των τριών Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά / Ιδιώτης σε παραχώρηση με διαμοιρασμό εσόδων
6	Έσοδα από παράνομη στάθμευση σε ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης από τον Δήμο	Οι κεντρικές περιοχές των τριών Δ.Ε. του Δήμου	Δημοτική Αστυνομία
7	Έσοδα από την έκδοση καρτών κατοίκων για τη στάθμευση παρά την οδό σε διάφορα σημεία των Δ.Ε.	Όλος ο Δήμος	Οικονομική υπηρεσία Δήμου Π. Μελά
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 2: Προσβασιμότητα			
Δείκτες Αποτελεσμάτων			
8	Αξιοπιστία δρομολογίων Δημοσίων Συγκοινωνιών (ΔΣ)	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά (μέσω έρευνας ερωτηματολογίου)
9	Μερίδιο βιώσιμων μέσων μεταφοράς (ποδήλατο, υβριδικά/ ηλεκτρικά ΙΧ, συνεπιβατισμός, κλπ.) - Modal Split (ή σύνθεση κυκλοφορίας σε επιλεγμένα οδικά τμήματα) & άλλες πηγές	Τα κέντρα πόλης των 3 Δ.Ε. του	Δήμος Π. Μελά (μέσω αναδόχου σχήματος)

α/α	Δείκτης	Περιοχή Εφαρμογής	Φορέας Συλλογής Δεδομένων
		Δήμου Π. Μελά	
10	Μερίδιο μετακίνησης πεζή – Ροές πεζών σε επιλεγμένες διατομές του οδικού δικτύου	Τα κέντρα πόλης των 3 Δ.Ε. του Δήμου Π. Μελά	Δήμος Π. Μελά (μέσω αναδόχου σχήματος)
Δείκτες για Δραστηριότητες Μεταφορών			
11	Ροή κυκλοφορίας ανά μέσο μεταφοράς	Επιλεγμένοι διάδρομοι	Δήμος Π. Μελά
12	Πληθυσμιακή κάλυψη ΔΣ (ακτίνα στάσεων 200μ.)	Το σύνολο του Δήμου	Δήμος Π. Μελά (μέσω έρευνας ερωτηματολογίου)
13	Μερίδιο ΔΣ (ή σύνθεση κυκλοφορίας σε επιλεγμένα οδικά τμήματα)	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά (μέσω αναδόχου σχήματος)
14	Μέση πληρότητα ΔΣ	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	ΟΑΣΘ
15	Ικανοποίηση χρηστών ΔΣ	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά (μέσω έρευνας ερωτηματολογίου)
Δείκτες Εκροών			
16	Μήκος κατασκευής νέων υποδομών ανά μέσο μεταφοράς	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά
17	Ποσοστό διαβάσεων πεζών με εγκαταστάσεις ΑΜΕΑ	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά
18	Ποσοστό εγκαταστάσεων ΔΣ χωρίς εμπόδια για ΑΜΕΑ	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά
Δείκτες Εισροών			
19	Δαπάνες συντήρησης δρόμων, οδικών εγκαταστάσεων & υποδομών ΔΣ	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά
20	Επιδότησεις για την ανάπτυξη Δημοτικής Συγκοινωνίας	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά / ΟΣΕΘ
21	Επιδότησεις για την λειτουργία & συντήρηση βιώσιμων συστημάτων μεταφορών	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 3: Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα			
Δείκτες Αποτελεσμάτων			

a/a	Δείκτης	Περιοχή Εφαρμογής	Φορέας Συλλογής Δεδομένων
22	Εκπομπές αερίων ρύπων	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά / Υπηρεσία Περιβάλλοντος ΠΚΜ
23	Μέση εκπομπή θορύβου κατά τη διάρκεια της ημέρας (dB)	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά / Υπηρεσία Περιβάλλοντος ΠΚΜ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 4: Οδική Ασφάλεια			
Δείκτες Αποτελεσμάτων			
24	Αριθμός νεκρών & σοβαρά τραυματιών που ενεπλάκησαν σε οδικά τροχαία ατυχήματα	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Τροχαία
25	Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Τροχαία
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 5: Ποιότητα Ζωής			
Δείκτες Αποτελεσμάτων			
26	Αντιληπτή ελκυστικότητα του περιβάλλοντος των οδών	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά (μέσω έρευνας ερωτηματολογίου)
Δείκτες για Δραστηριότητες Μεταφορών			
27	Αντιληπτή ποιότητα της υποδομής για περπάτημα & ποδηλασία	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά (μέσω έρευνας ερωτηματολογίου)
Δείκτες Εκροών			
28	Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας	Οι 3 Δ.Ε. του Δήμου	Δήμος Π. Μελά

5. ΔΕΛΤΙΑ ΤΥΠΟΥ

5.1 Δελτίο Τύπου 1

Ξεκινά το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) του Δήμου Παύλου Μελά



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ
ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
Σ Β Α Κ
ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ

Ο Δήμος Παύλου Μελά, στοχεύοντας να βελτιώσει τις καθημερινές αστικές μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών και να αντιμετωπίσει προβλήματα άμεσα συνυφασμένα με την κυκλοφοριακή οργάνωση, την κινητικότητα και την προσβασιμότητα, κάνει ένα αποφασιστικό βήμα και με την υπ αρ. 55142/01-12-2021 σύμβαση, προχωρά **στην εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)**.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) είναι το στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιεριστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομειακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

Το Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Παύλου Μελά προβλέπεται να καταρτισθεί με ορίζοντα εικοσαετίας, εξισορροπώντας τις ανάγκες του αστικού χώρου σε θέματα περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, προσβασιμότητας και κοινωνικής ένταξης, ασφάλειας, ποιότητας ζωής και οικονομικής αποδοτικότητας των δικτύων μεταφορών.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την εκπόνηση ενός αποτελεσματικού ΣΒΑΚ είναι η συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων σε όλες τις φάσεις της μελέτης, μέσω της διαβούλευσης και του «Δικτύου Φορέων Σ.Β.Α.Κ».

Ο Δήμος Παύλου Μελά για τη σύσταση του Δικτύου Φορέων Σ.Β.Α.Κ καλεί σωματεία, αστικές εταιρείες, συλλόγους και οργανώσεις, καθώς και τους φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία να δηλώσουν τη συμμετοχή τους με τη «Δημόσια Πρόσκληση Συμμετοχής».

- > ΔΙΑΒΑΣΤΕ ΤΗ **ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ**
- > ΔΙΑΒΑΣΤΕ ΤΟ **ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΦΟΡΕΩΝ**
- > ΔΗΛΩΣΤΕ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ **ΕΔΩ**

Η υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ είναι μια διαδικασία, στην οποία, **κάτω από τον συντονιστικό ρόλο του Δήμου Παύλου Μελά και της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών**, εμπλέκονται μια πληθώρα φορέων και επιστημόνων, αλλά και το ευρύ κοινό και όργανα εκπροσώπησης αυτού. Η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ προϋποθέτει ένα στρατηγικό σχεδιασμό που να βασίζεται κατ' εξοχήν στην ικανοποίηση των αναγκών κινητικότητας ανθρώπων



και επιχειρήσεων σε αστικά κέντρα πόλεων και τα προάστιά τους, **με απώτερο σκοπό την περιβαλλοντική τους αναβάθμιση, την αύξηση της οδικής ασφάλειας, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών τους και τέλος τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους και της πρόσβασής τους σε συγκεκριμένα χρηματοδοτούμενα προγράμματα**. Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μέτρα και δράσεις που οδηγούν σε έναν ενιαίο χωροταξικό, πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό και σε μια αποτελεσματικότερη διαχείριση της κυκλοφορίας. Παράλληλα, πρέπει να προωθούνται τεχνολογίες και μέτρα για το περιβάλλον με ταυτόχρονη ανάπτυξη του αστικού χώρου και απόδοση περισσότερου χώρου στις ήπιες μορφές μετακίνησης.

Ποια είναι τα προβλήματα στην πόλη μας

Από τον Δήμο Παύλου Μελά, διέρχονται οι πλέον σημαντικοί μεταφορικοί άξονες εισόδου-εξόδου της πόλης: η Εξωτερική Περιφερειακή Οδός που αποτελεί μέρος της Εγνατίας οδού και συνδέει την πόλη με την υπόλοιπη χώρα, η Εσωτερική Περιφερειακή Οδός, που συνδέει τις δυτικές συνοικίες του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης με τις ανατολικές συνοικίες και η οδός Λαγκαδά, που συνδέει τον Δήμο και κατ' επέκταση το ΠΣΘ με τη βορειοανατολική Ελλάδα και τη Βουλγαρία. Παράλληλα, η ύπαρξη των 3 νοσοκομείων Γενικό Νοσοκομείο Παπαγεωργίου, 424 ΓΣΝ Θεσσαλονίκης, ΨΝΘ, καθώς επίσης και μεγάλων πολυκαταστημάτων και εκθέσεων υπερτοπικής σημασίας, διαμορφώνουν έναν αξιόλογο πυρήνα δραστηριοτήτων, απαραίτητο για την οικονομία και την ανάπτυξη της περιοχής.



ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΑ



ΑΕΤΙΧΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ



ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ



ΑΣΦΑΛΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ



ΚΑΘΑΡΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ



ΔΙΑΚΟΙΝΩΣΙΑΚΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ

Ο Δήμος Παύλου Μελά ως αστικό κέντρο μεγάλου μεγέθους αντιμετωπίζει μια σειρά θεμάτων που αφορούν στον τρόπο της χωρικής του ανάπτυξης, σε προβληματικές μετακινήσεις προσώπων και αγαθών είτε με τα πόδια ή με μηχανοκίνητα μέσα, σε ασυνέχειες του υπάρχοντος οδικού δικτύου, σε έλλειψη συνεχούς πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, στη λήψη αποσπασματικών μέτρων και ενεργειών από τους εκάστοτε αρμόδιους φορείς και τέλος στην έλλειψη χάραξης κοινής πολιτικής όσον αφορά στις αστικές μετακινήσεις.

Τα βασικότερα προβλήματα κινητικότητας του Δήμου Παύλου Μελά εντοπίζονται:

- στην προσβασιμότητα των ΑΜΕΑ (π.χ. πεζοδρόμια με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, έλλειψη υποδομών για ΑΜΕΑ),
- στην έλλειψη οργάνωσης της στάθμευσης,
- στην έλλειψη οργανωμένου δικτύου πεζοδρόμων και τα περιορισμένα λειτουργικά χαρακτηριστικά των υφιστάμενων πεζοδρομίων,
- στην έλλειψη οργανωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων, παρόλο που σε αρκετά μεγάλο ποσοστό η μορφολογία του εδάφους ενδείκνυται για μετακινήσεις με χρήση ποδηλάτου,
- στην απουσία καθορισμένου ωραρίου τροφοδοσίας και θέσεων φορτοεκφόρτωσης,

1-Π 6-2 – Κοινό όραμα, προτεραιότητες & ειδικοί στόχοι βιώσιμης κινητικότητας

➤ στην έλλειψη δημοτικής συγκοινωνίας για την εύκολη μετακίνηση των κατοίκων του Δήμου και καλή διασύνδεση των Δημοτικών Ενοτήτων, ενώ απαιτείται μεγαλύτερη συχνότητα των γραμμών μετακίνησης με τον ΟΑΣΘ, από και προς το κέντρο της Θεσσαλονίκης,

➤ στην έλλειψη οργανωμένου οδικού δικτύου εντός της βιομηχανικής περιοχής και κατ' επέκταση στην έλλειψη παρεχόμενης ασφάλειας στους χρήστες του δικτύου (π.χ. έλλειψη σήμανσης, οδοί μικρού πλάτους),

➤ σημεία εμπλοκών και συμφόρησης σε βασικούς κεντρικούς άξονες.

Η αναγνωρισμένη, πλέον, ανάγκη για την αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς καθώς και των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, όπως η πεζή μετακίνηση και το ποδήλατο, σε συνδυασμό με την ανάγκη για μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων ενισχύει την θέση ότι πρέπει άμεσα να γίνει η υλοποίηση ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων που θα κάνουν ελκυστικούς τους εναλλακτικούς αυτούς τρόπους μετακίνησης διασφαλίζοντας την απρόσκοπτη και ασφαλή μετακίνηση όλων των ατόμων χωρίς διάκριση, μεταξύ των οποίων των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και των Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ) εστιασμένων στην ανάπτυξη ενός βιώσιμου περιβάλλοντος.



Ο Δήμος Παύλου Μελά, επιδιώκει μέσα από την εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, να βελτιώσει την προσβασιμότητα και την προσπελασιμότητα στις γειτονιές του δήμου. Στόχος είναι η αναβάθμιση της εικόνας της πόλης, η τόνωση της τοπικής επιχειρηματικότητας, η προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης και η διασύνδεση των σημείων ενδιαφέροντος.

Σεπτέμβριος 2022

«Αποτελέσματα από το Εργαστήριο του Δήμου Παύλου Μελά για τη διαμόρφωση του Οράματος για το μέλλον»

Η Δημοτική Αρχή, από την πρώτη μέρα της θητείας της και με τη πλήρη υποστήριξη των Τεχνικών Υπηρεσιών της, ξεκίνησε να σχεδιάζει παρεμβάσεις, έργα και πολιτικές για να αλλάξει την πόλη προς το καλύτερο. Ο τρόπος με τον οποίο θα μετακινούνται οι κάτοικοι, οι εργαζόμενοι και οι επισκέπτες του Δήμου μας, βρίσκεται ψηλά στις προτεραιότητές της και για αυτόν τον σκοπό προχώρησε και πέτυχε την εξασφάλιση της σχετικής χρηματοδότησης από το Πράσινο Ταμείο, προκειμένου να:

1. Εκπονηθεί ένα ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο.
2. Συνταχθεί ένα φιλόδοξο αλλά ταυτόχρονα και ρεαλιστικό Σχέδιο Δράσης για μια σειρά παρεμβάσεων που θα πρέπει να υλοποιηθούν την ερχόμενη δεκαετία. Οι παρεμβάσεις αυτές προφανώς θα έχουν ως επίκεντρο τον σταδιακό μετασχηματισμό του Δήμου μας, ως μιας σύγχρονης πόλης φιλικής προς τους πεζούς και τους ποδηλάτες.

Ένα σημαντικό στοιχείο για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ όπως προβλέπεται και από τις σχετικές οδηγίες της Ε.Ε, είναι η διαμόρφωση ενός κοινού οράματος για το μέλλον. Το όραμα πέραν μιας απλής προωθητικής φράσης που διατυπώνει την κατεύθυνση για το μέλλον και συμπυκνώνει τα όνειρά μας, αποτελεί την ραχοκοκαλιά της στρατηγικής που προκύπτει από την αξιολόγηση μιας σειράς στοιχείων όπως:

- Των απόψεων των εμπλεκόμενων φορέων που έχουν τη δυνατότητα να επηρεάσουν τη λήψη αποφάσεων
- Τις απόψεις των ίδιων των πολιτών για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σήμερα και κρίνουν ότι πρέπει να αλλάξουν
- Τις βασικές αρχές και προτεραιότητες που έχουν καθοριστεί από την Ε.Ε για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας

Στα πλαίσια της μελέτης που έχει αναλάβει μετά από δημόσιο διαγωνισμό η εταιρία ομάδα συγκοινωνιακών συμβούλων υπό τον συντονισμό της εταιρίας TREDIT A.E. - Σύμβουλοι Μηχανικοί οργανώθηκε με επιτυχία το Εργαστήριο για τη διαμόρφωση του οράματος για τον Δήμο Παύλου Μελά. Η διαδικασία που ακολουθείται για την σύνταξη του προβλέπει πέντε (5) διακριτά βήματα όπως φαίνεται στο παρακάτω σχήμα.

ΒΗΜΑ 1: Εντοπίζω τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ

- Έρευνες, μετρήσεις, απογραφές
- Η άποψη φορέων & πολιτών για την κινητικότητα στο Δήμο
- Η άποψη φορέων & πολιτών για το όραμα του Δήμου

ΒΗΜΑ 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

- SWOT ανάλυση
- Αναγνώριση των προσδοκιών
- Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον

ΒΗΜΑ 3: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (επιχειρησιακοί στόχοι)

- Ορισμός προτεραιοτήτων (επιχειρησιακοί στόχοι)
- Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (επιχειρησιακών στόχων)

ΒΗΜΑ 4: Οριστικοποίηση οράματος

- Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος
- Τελική διαμόρφωση & ψήφιση από το ΔΣ του Δήμου

ΒΗΜΑ 5: Ποσοτικοποίηση του οράματος

- Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων στόχων
- Ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών)

Στο εργαστήριο συμμετείχαν εκπρόσωποι των φορέων του Δικτύου και μέλη της ομάδας ΣΒΑΚ του Δήμου, μεταξύ των οποίων η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, ο ΟΣΕΘ και η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ. Στα πλαίσια της συζήτησης ο γενικός συντονιστής της μελέτης παρουσίασε ενδιαφέροντα στοιχεία από την συλλογή δεδομένων κυκλοφορίας, πολεοδομίας, εξυπηρέτησης Δημοσίων Συγκοινωνιών, οδικής ασφάλειας κλπ καθώς και σημαντικά στοιχεία από εκτεταμένη έρευνα ερωτηματολογίων για την εικόνα του Δήμου στην σημερινή κατάσταση αλλά και για τις αλλαγές που πρέπει να γίνουν.

Οι παριστάμενοι στα πλαίσια του εργαστηρίου ιεράρχησαν τα προβλήματα αλλά κατέθεσαν και τις απόψεις τους για τους επιχειρησιακούς στόχους του ΣΒΑΚ. Τέλος συνδιαμόρφωσαν κατά την σύνθεση των επιμέρους απόψεων το τελικό όραμα του Δήμου το οποίο και θα εγκριθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου μας:

«Μια πόλη που αλλάζει, γίνεται ασφαλής, προσβάσιμη και επισκέψιμη για όλους τους πολίτες (πεζοί, ευάλωτοι χρήστες), μια πόλη που διεκδικεί το ρόλο της στο Μητροπολιτικό κέντρο, μια πόλη σύγχρονη και φιλική για να επιχειρείς και να ζεις»