

# Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αλεξάνδρειας

Παραδοτέο Α  
Παρουσίαση και ανάλυση  
μεθοδολογίας και εργαλείων  
εκπόνησης ΣΒΑΚ



Οκτώβριος 2019



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

## Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ .....	2
1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ Α ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ & ΤΩΝ ΕΠΟΜΕΝΩΝ ΒΗΜΑΤΩΝ	3
2. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΒΑΚ .....	7
2.1 Προδιαγραφές Eltis.....	7
2.2 Περισσότερα εργαλεία.....	14
3. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ .....	20
3.1 Διοικητικά και πληθυσμιακά στοιχεία .....	20
3.2 Οικονομικά στοιχεία - Απασχόληση.....	25
3.3 Μεταφορές.....	28
4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ / ΕΘΝΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ .....	33
4.1 ΠΕΠ ΚΜ (2014-2020) .....	33
4.2 ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ.....	36
4.3 ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ.....	37
5.ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΠΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ.....	40
5.1 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Αλεξάνδρειας 2015-2019 (Β' Φάση).....	40
5.2 Σχέδιο δράσης Αειφόρου Ενέργειας.....	43
5.3 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Αλεξάνδρειας.....	45
5.4 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πλατέως .....	46
5.5 Κυκλοφοριακή μελέτη της πόλης της Αλεξάνδρειας.....	49
6.ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΒΑΚ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ.....	52
7. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΟΥ .....	57
8.ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ .....	59
9.ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΥΜΦΩΝΟΥ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ ΣΕ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ .....	61
10.ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ .....	62
11.ΚΑΤΑΝΟΜΗ & ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΡΩΝ & ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ.....	67
12.ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ .....	70
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....	71
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.....	89



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ .....	90
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ.....	91

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το παρόν παραδοτέο αποτελεί το πρώτο από τα τέσσερα (4) παραδοτέα της σύμβασης «Παροχής υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αλεξάνδρειας», η οποία υπογράφηκε στις 11/09/2019 με αριθ. πρωτ. 16264/11.09.2019, μεταξύ του Δήμου Αλεξάνδρειας και της ένωσης εταιριών με την επωνυμία «ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ Ε.Π.Ε. & LEVER - ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Α.Ε.». Η συνολική διάρκεια της σύμβασης ορίζεται σε 12 μήνες από την υπογραφή της.

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν την πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός του Δήμου της Αλεξάνδρειας. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Αλεξάνδρειας έχει σαν αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου Αλεξάνδρειας. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Αλεξάνδρειας πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις Κατευθύνσεις του Πράσινου ταμείου και συμμορφώνεται με το περιεχόμενο του Άρθρου 22 του Νόμου 4599/19.

Στο παρόν Παραδοτέο Στάδιο εκτελούνται οι δραστηριότητες και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που εμπίπτουν στο Στάδιο 0: «Εκκίνηση της διαδικασίας». Οι πληροφορίες που περιλαμβάνει αφορούν τη στελέχωση και εκπαίδευση της ομάδας έργου και τη συγκρότηση της ομάδας εμπλεκόμενων φορέων που θα συμβάλλουν στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Επίσης, περιλαμβάνει τα εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS, το Σύμφωνο δέσμευσης σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας, τον καθορισμό της περιοχής παρέμβασης, την αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών σχεδίων και στρατηγικών, καθώς και των τοπικών σχεδίων και στρατηγικών καθώς και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Τέλος, συμπεριλαμβάνει τα εργαλεία διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου Αλεξάνδρειας.



## 1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ Α ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ & ΤΩΝ ΕΠΟΜΕΝΩΝ ΒΗΜΑΤΩΝ

Η αρχή του έργου κρίνεται ιδιαίτερης σημασίας και για το λόγο αυτό, η ομάδα υποστήριξης για την ανάδοχο ένωση, ανέπτυξε μια μεθοδολογία εφαρμογής των οδηγιών του Eltis για την περίπτωση του ΣΒΑΚ Δήμου Αλεξάνδρειας. Η εν λόγω μεθοδολογία περιγράφει δραστηριότητες που θα πραγματοποιηθούν ξεκινώντας από το στάδιο της προετοιμασίας και φτάνοντας έως την οριστικοποίηση του σχεδίου.

Το διάγραμμα δραστηριοτήτων της μεθοδολογίας εφαρμογής του ΣΒΑΚ Δήμου Αλεξάνδρειας παρουσιάζεται στην εικόνα παρακάτω.

Τα διακριτά στάδια των δραστηριοτήτων περιλαμβάνουν:

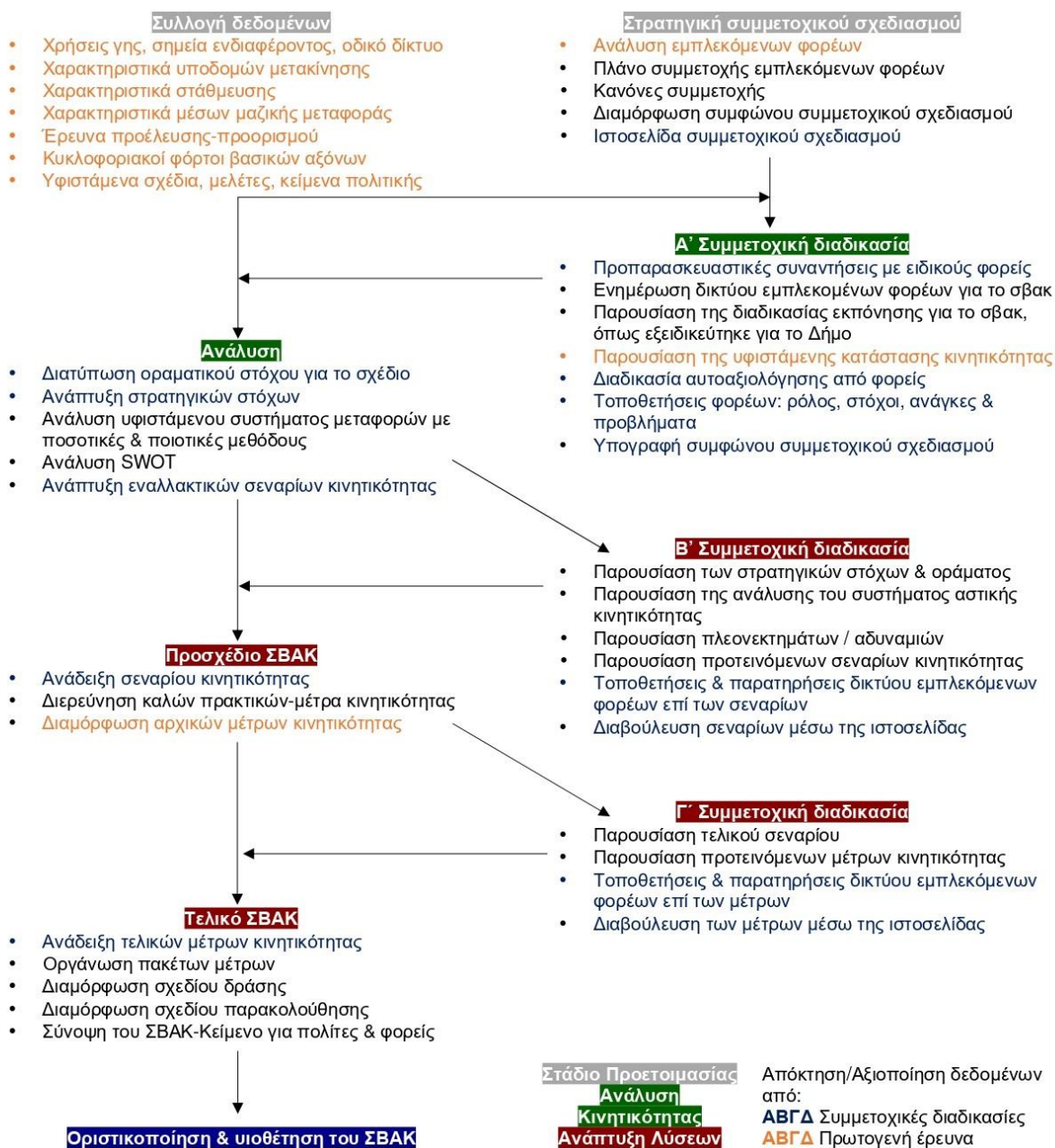
- Την Προετοιμασία για το ΣΒΑΚ (Γκρι Πλαίσιο): περιέχει δραστηριότητες που αφορούν την γενικότερη συλλογή πληροφορίας και την προετοιμασία για την διαχείριση του σχεδιασμού. Σημαντικό τμήμα του σταδίου πραγματοποιείται στο Α παραδοτέο, ωστόσο αυτό θα συνεχιστεί και στο παραδοτέο Β.
- Την Ανάλυση της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

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

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

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

Εικόνα 1. Διάγραμμα Δραστηριοτήτων της Μεθοδολογίας Εφαρμογής του ΣΒΑΚ Δήμου Αλεξάνδρειας





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

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

#### Στάδιο Προετοιμασίας

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

Ταυτόχρονα, η ομάδα έργου δομεί την στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού για την αποτελεσματική διαχείριση των ενδιαφερομένων μερών κατά την εκπόνηση και υλοποίηση του σχεδίου. Η στρατηγική περιλαμβάνει την αναγνώριση και ανάλυση του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων, διαμόρφωση πλάνου συμμετοχής και κανόνων συμμετοχής στη διαδικασία σχεδιασμού και την δημιουργία ιστοσελίδας ενημέρωσης και διαβούλευσης.

#### Στάδιο Ανάλυσης

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

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

#### Στάδιο Ανάπτυξης Λύσεων

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

Το επικρατέστερο σενάριο που ανάδειξε η διαδικασία διαβούλευσης τεκμηριώνεται συγκοινωνιακά και βάσει των αποτελεσμάτων του και της ανασκόπησης των καλών ευρωπαϊκών πρακτικών διαμορφώνονται τα αρχικά μέτρα κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα οργανώνονται



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

σε ένα προσχέδιο του ΣΒΑΚ το οποίο παρουσιάζεται και διαβουλεύεται με την τοπική κοινωνία στο πλαίσιο της Γ΄ Συμμετοχικής Διαδικασίας. Σε αυτό το στάδιο οι συμμετέχοντες μπορούν να διατυπώσουν την άποψη τους για συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των μέτρων κινητικότητας.

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

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

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

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



## 2. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΒΑΚ

Για την αποτελεσματική υλοποίηση όλων τα σταδίων ενός ΣΒΑΚ απαιτείται η αξιοποίηση κατάλληλων εργαλείων που οδηγούν στη βελτιστοποίηση της εφαρμοζόμενης μεθοδολογίας τόσο από άποψη ποιότητας υπηρεσιών όσο και ταχύτητας. Οι προδιαγραφές του Eltis αποτελούν το οδηγό στην εκπόνηση των ΣΒΑΚ σε ευρωπαϊκό και κατ' επέκταση ελληνικό χώρο, ωστόσο το αντικείμενο της βιώσιμης κινητικότητας αποτελεί ερευνητικό αντικείμενο πολλών ετών και επομένως πληθώρα εργαλείων και μεθοδολογιών μπορούν να αναζητηθούν, εντοπιστούν και χρησιμοποιηθούν με κατάλληλες προσαρμογές.

Συγκεκριμένα, τα εργαλεία αυτά βασίζονται σε περιπτώσεις εφαρμογής παρόμοιων μέτρων με αυτά του αντίστοιχου σταδίου του Eltis και τα πλεονεκτήματα στην εφαρμογή τους έχουν διαπιστωθεί στην πράξη. Αποτελούν με άλλα λόγια καλές πρακτικές και η εμπειρία που έχει αποκτηθεί στον τομέα τους, κρίνεται απαραίτητη στην κατάστρωση ενός ΣΒΑΚ. Στην παρούσα μελέτη, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της πόλης που εξετάζεται (πχ. έκταση, πληθυσμός, διαθεσιμότητα των πόρων, βάθος της απαιτούμενης ανάλυσης), γίνεται χρήση και αξιοποίηση -είτε εξ ολοκλήρου είτε μερική- των εργαλείων αυτών.

Στο υποκεφάλαιο παρακάτω (2.2) πραγματοποιείται η περιγραφή των εργαλείων εκπόνησης και αξιολόγησης, ταξινομημένων σύμφωνα με το στάδιο (ή βήμα) υλοποίησης (βάση Eltis) στο οποίο ανήκουν, ωστόσο και με σκοπό τη βέλτιστη σύγκριση και αντιπαράθεση των δύο, θα καταγραφούν νωρίτερα οι προδιαγραφές του Eltis.

### 2.1 Προδιαγραφές Eltis

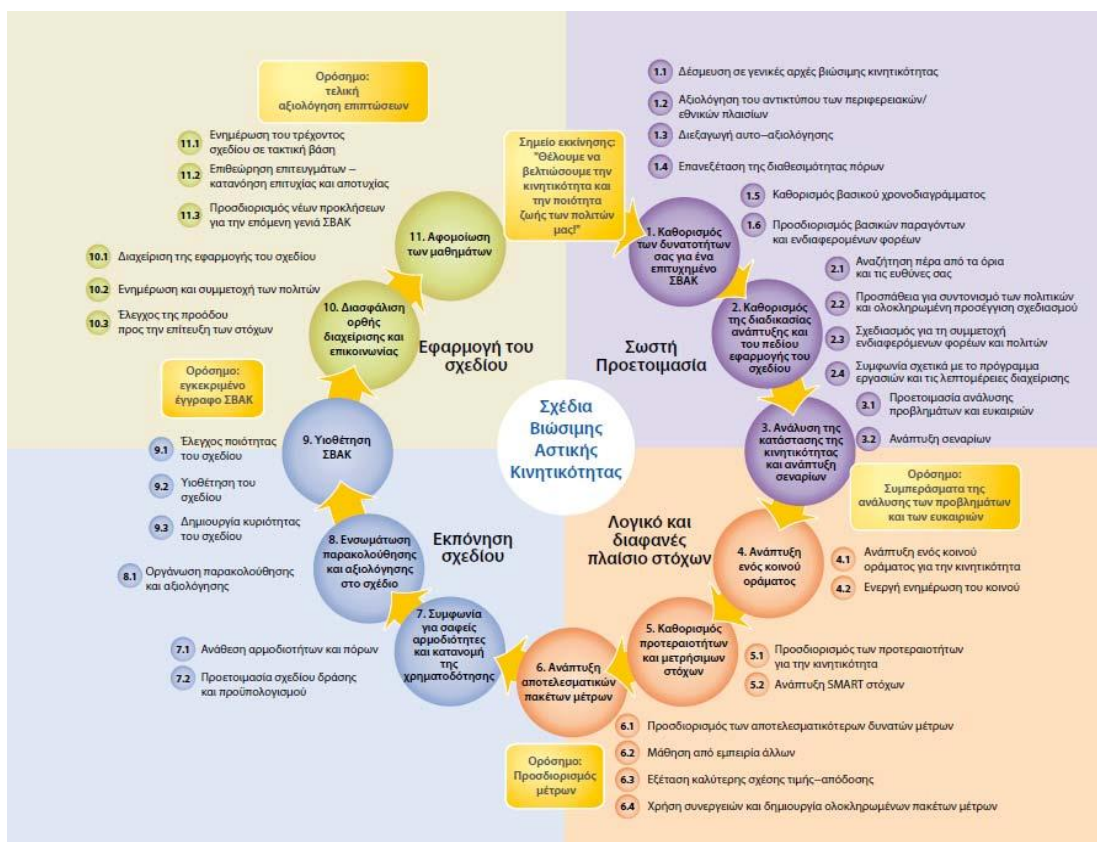
Θα πρέπει να γίνει εξ αρχής ξεκάθαρο πως οι αστικές μεταφορές και η κινητικότητα δεν είναι αυτοσκοπός, αλλά βασικοί παράγοντες που οδηγούν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής και των πολιτών γεγονός που θα πρέπει να αποτελέσει το βασικό πυλώνα της φιλοσοφίας για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ. Ανάλογα με το εθνικό πλαίσιο μπορεί και μία νομική υποχρέωση να αποτελέσει την κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ. Παρόλα αυτά η ειλικρινής δέσμευση είναι αυτή που θα μετατρέψει σε ένα πραγματικά βιώσιμο και αποτελεσματικό σχέδιο.

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ νοείται σαν μια συνεχής διαδικασία η οποία απαρτίζεται από έντεκα απαραίτητα βήματα τα οποία παρουσιάζονται και αναλύονται στη συνέχεια περιγράφοντας τη μεθοδολογία εκπόνησης τους, το χρονοδιάγραμμα και τον τρόπο ελέγχου των επιμέρους τμημάτων του εκάστοτε βήματος.

Η γραφική επισκόπηση της εν λόγω διαδικασίας παρουσιάζει τα βήματα αυτά σε μια λογική σειρά. Στην πράξη, αυτές οι δραστηριότητες μπορούν να εκτελεστούν μερικώς, παράλληλα ή να περιλαμβάνουν βρόγχους ανάδρασης (feedback loops).



Εικόνα 2. Κύκλος διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, στάδια, στόχοι και μέτρα



## Βήματα υλοποίησης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ELTIS)

### ΒΗΜΑ 1ο. Καθορισμός των δυνατοτήτων

- Δέσμευση στις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας

Απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη της βιωσιμότητας είναι η εξασφάλιση συγκεκριμένων οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών κριτηρίων καθώς και η κατανόηση και εφαρμογή τους σε όλα τα στάδια εκπόνησης.

- Αξιολόγηση του αντικτύπου των περιφερειακών/εθνικών πλαισίων

Είναι ζωτικής σημασίας η σύνδεση του σχεδιασμού της βιώσιμης κινητικότητας μιας πόλης με τον ευρύτερο προγραμματισμό σε περιφερειακή και εθνική κλίμακα τόσο σε επίπεδο χρηματοδότησης όσο και σε επίπεδο καθορισμού των στρατηγικών.

- Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης

Ο έλεγχος του κατά πόσο συγκλίνουν οι υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού με αυτές που ορίζονται στις οδηγίες και ταυτοποίηση πιθανών κινδύνων που ενδεχομένως να δημιουργήσουν εμπόδια στην εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

- Αξιολόγηση της διαθεσιμότητας πόρων

Το κομμάτι αυτό είναι άμεσα συνδεδεμένο με την διαδικασία αυτοαξιολόγησης καθώς περιλαμβάνει και τη διαχείριση των ανθρώπινων πόρων πέρα από τους οικονομικούς. Χωρίς επαρκείς πόρους θα είναι δύσκολο να τρέξει ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ. Για το λόγο αυτό απαιτείται σε περιπτώσεις μη κάλυψης των προδιαγραφών, η αντικατάσταση τους από εξωτερικές υπερβολαβίες.

- Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

Θα πρέπει να καθοριστεί μια λογική χρονική αλληλουχία εργασιών για τον καλύτερο συντονισμό αλληλεξαρτώμενων δραστηριοτήτων καθώς και τον εντοπισμό σημαντικών οροσήμων.

- Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερόμενων φορέων

Ο καθορισμός των εμπλεκόμενων φορέων και του ρόλου που καλούνται να επιτελέσουν στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ για τον εντοπισμό δυνητικών συγκρούσεων και συμμαχιών που μπορούν να επηρεάσουν βασικές συνιστώσες του σχεδιασμού (γεωγραφική κάλυψη, πόροι, νομιμότητα).

#### ΒΗΜΑ 2ο. Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου

Η διαδικασία σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ απαιτεί το σαφή προσδιορισμό του γεωγραφικού εύρους εφαρμογής και τη συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων και η ενοποίηση των πολιτικών.

- Αναζήτηση πέρα από τα όρια και τις ευθύνες

Θα πρέπει να υπάρχει καθορισμός της περιοχής κάλυψης των προτεινόμενων μέτρων λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες κινητικότητας (σημασία συνδεσιμότητας του δικτύου μεταφορών) και την εξασφάλιση της απρόσκοπτης κυκλοφορίας σύμφωνα με την περιοχή ευθύνης της αντίστοιχης τοπικής και περιφερειακής αρχής.

- Προσπάθεια συντονισμού πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού

Η αντιμετώπιση του προβλήματος της έλλειψης συντονισμού μεταξύ της χάραξης της πολιτικής και των οργανισμών για τον ενιαίο σχεδιασμό των μέσων μεταφοράς (συντονισμός ανάπτυξης χρήσεων γης, οικονομία, προστασία περιβάλλοντος, πληροφορίας) κρίνεται πολύ σημαντική.

- Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών

Η ανάπτυξη ειδικής στρατηγικής είναι απαραίτητη για την εμπλοκή διαφορετικών εμπλεκόμενων ανταποκρινόμενη στις διαφορετικές μορφές και τεχνικές, ανάλογα με το εάν πρόκειται για δημόσιες αρχές, ιδιωτικές επιχειρήσεις, κοινωνικές οργανώσεις και οργανώσεις πολιτών, ή όλα αυτά μαζί. Οι πολίτες αποτελούν μια ειδική υπο-ομάδα εμπλεκόμενων. Η συμμετοχή τους στη διαδικασία σχεδιασμού είναι ένα θεμελιώδες καθήκον των τοπικών αρχών προκειμένου να διασφαλιστεί η νομιμότητα και η ποιότητα της διαδικασίας λήψης αποφάσεων. Η συμμετοχή των πολιτών στο σχεδιασμό είναι επίσης μια απαίτηση που καθορίζεται από τις οδηγίες της ΕΕ και τις διεθνείς συμβάσεις.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

- Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λεπτομέρειες διαχείρισης

Οι φορείς που έχουν ρόλο στην ανάπτυξη και την εφαρμογή του προγράμματος θα πρέπει να έχουν σαφή αντίληψη του ποιος κάνει τι και πότε. Επίσης μπορεί να χρειαστεί να γίνει ανάληψη νέων καθηκόντων και να απαιτηθεί εργασία πέρα από τις βασικές απαιτήσεις.

#### ΒΗΜΑ 3ο. Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

Βασικό βήμα για την κατάλληλη προετοιμασία του ΣΒΑΚ είναι η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης κινητικότητας και των μελλοντικών σεναρίων για τον ορθολογικό καθορισμό των στόχων.

- Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών

Η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης είναι υψίστης σημασίας για τον καθορισμό κατάλληλων πολιτικών και βάσεων για τη μέτρηση τη προόδου. Η ανάλυση θα πρέπει να είναι όσο το δυνατό πληρέστερη, αλλά και διαχειρίσιμη με τους διαθέσιμους πόρους.

- Ανάπτυξη σεναρίων

Μέσω της αποτύπωσης διαφορετικών μελλοντικών καταστάσεων αξιολογούνται οι συνέπειες των προγραμματισμένων μέτρων, των υφιστάμενων τάσεων και των νέων πολιτικών. Με τον τρόπο αυτό ενισχύεται η ρεαλιστικότητα των προς καθορισμό στόχων.

#### ΒΗΜΑ 4ο. Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

Η διαμόρφωση ενός κοινού οράματος αποτελεί το θεμελιώδη λίθο καθορισμού των στόχων των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

Το όραμα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μελλοντικού αστικού περιβάλλοντος και είναι αυτό που καθοδηγεί την ανάπτυξη των κατάλληλων μέτρων σχεδιασμού. Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να βασίζεται σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για την ανάπτυξη των μεταφορών και της κινητικότητας για το σύνολο της αστικής περιοχής, το οποίο θα περιλαμβάνει όλα τα μέσα και τις μορφές των μεταφορών: δημόσια και ιδιωτικά, επιβατών και εμπορευμάτων, μηχανοκίνητα και μη μηχανοκίνητα μέσα, μετακίνηση και στάθμευση.

- Ενεργή ενημέρωση του κοινού

Για την επιτυχή υλοποίηση του βιώσιμου σχεδιασμού απαιτείται η κατανόηση και του οράματος από τους πολίτες και των στόχων που αυτό επιτελεί. Εξαιτίας του γεγονότος ότι η άμεση συμμετοχή των πολιτών στη διαμόρφωση του οράματος δεν είναι εφικτή, θα πρέπει τουλάχιστον να πραγματοποιείται η διαρκής ενημέρωση τους για τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα του εγχειρήματος.

#### ΒΗΜΑ 5ο. Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

Ο καθορισμός του οράματος πρέπει να συνοδεύεται από την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων εύκολα μετρήσιμων, οι οποίοι θα υποδεικνύουν το επιθυμητό είδος αλλαγής.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

- Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Οι κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές βελτιώσεις αποτελούν τους βασικούς κατευθυντήριους άξονες για τον προσδιορισμό των στόχων οι οποίοι θα εξυπηρετούν και τον απώτερο σκοπό των ΣΒΑΚ.

- Ανάπτυξη έξυπνων στόχων

Οι στόχοι πρέπει να είναι έξυπνοι, δηλαδή να είναι εύκολα μετρήσιμοι, εφικτοί εντός συγκεκριμένου χρονικού προγραμματισμού, να ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα και να αναφέρονται στους συμφωνηθέντες σκοπούς του προγράμματος. Οι στόχοι είναι ουσιαστικής σημασίας για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των σκοπών του προγράμματος. Ο καθορισμός των στόχων παρέχει διαφάνεια και σαφήνεια για το σχεδιασμό σχετικά με τις αλλαγές στις μεταφορές και την κινητικότητα στην πόλη.

#### ΒΗΜΑ 6ο. Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

Η επίτευξη των στόχων εξασφαλίζεται μόνο μέσω της επιλογής κατάλληλων μέτρων έπειτα από την ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων.

- Προσδιορισμός των πιο αποτελεσματικών μέτρων

Τα μέτρα θα πρέπει να συνεισφέρουν προς την κατεύθυνση της επίτευξης του οράματος σύμφωνα με τους διαθέσιμους πόρους

- Μαθαίνοντας από τις εμπειρίες άλλων

Είναι ιδιαίτερα σημαντική η γνώση της εμπειρίας φορέων που έχουν ήδη υλοποιήσει παρόμοια μέτρα με αυτά που εξετάζονται για εφαρμογή σε μια περιοχή. Για τα περισσότερα μέτρα υπάρχουν σχεδόν πάντα άλλες περιοχές εντός της χώρας ή σε ευρωπαϊκό επίπεδο όπου έχουν εφαρμοστεί αντίστοιχα μέτρα και άρα υπάρχει σχετική εμπειρία.

- Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής απόδοσης

Οι προτεινόμενες λύσεις εξαρτώνται τόσο από την αποτελεσματικότητα τους όσο και με βάση την αξία χρημάτων που δαπανώνται, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις περιορισμένης διαθεσιμότητας οικονομικών πόρων. Για το λόγο αυτό απαιτείται μια αποτίμηση των ωφελειών των μέτρων με βάση το ύψος της απαιτούμενης επένδυσης για την υλοποίησή τους.

- Συνεργασίες και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Η εμπειρία δείχνει ότι τα μεμονωμένα μέτρα μπορούν να έχουν μόνο περιορισμένο αντίκτυπο, ενώ αντίθετα τα πακέτα μέτρων μπορούν να αλληλοενισχύονται μεταξύ τους καθώς και να αξιοποιήσουν τις συνέργειες. Ως εκ τούτου είναι σημαντικό να εξαχθούν συμπεράσματα από την ανάλυση των διάφορων επιλογών, με τη μορφή λογικών και συνδυασμένων πακέτων μέτρων.

#### ΒΗΜΑ 7ο. Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Η επιλογή συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων και η εκπόνηση συγκεκριμένου σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού συνδέονται και με την επιλογή των κατάλληλων μέτρων.

- Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων

Η σαφής εικόνα για το ποιος είναι υπεύθυνος για μία ενέργεια και από που θα χρηματοδοτηθεί αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο για κάθε ΣΒΑΚ. Αυτό απαιτεί στενό συντονισμό και διαβούλευση μεταξύ όλων των φορέων που θα έχουν ρόλο στην ανάπτυξη και εφαρμογή των μέτρων ή των πακέτων μέτρων.

- Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού

Απαιτείται η προετοιμασία ενός σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού σύμφωνα με τις αρμοδιότητες και τις πηγές χρηματοδότησης, όπως αυτές προέκυψαν από τη συζήτηση με τους εμπλεκόμενους φορείς. Θα πρέπει να περιλαμβάνει σύνοψη των μέτρων, των προτεραιοτήτων υλοποίησης και των χρονοδιαγραμμάτων.

#### ΒΗΜΑ 8ο. Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου

Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση αποτελούν απαραίτητα εργαλεία παρακολούθησης της διαδικασίας σχεδιασμού και της εφαρμογής των μέτρων, αλλά και της ανατροφοδότησης της εμπειρίας του σχεδιασμού και της δημιουργίας συγκεκριμένων περιπτώσεων βάσει τεκμηρίωσης για την ευρύτερη εφαρμογή παρόμοιων μέτρων στο μέλλον. Οι μηχανισμοί παρακολούθησης και αξιολόγησης θα πρέπει να καθορίζονται στην αρχή και να γίνονται ένα αναπόσπαστο τμήμα του σχεδίου.

- Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

Ένας μηχανισμός παρακολούθησης και αξιολόγησης βοηθά τόσο στην πρόληψη όσο και στον εντοπισμό προβλημάτων κατά την προετοιμασία και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ και στον επαναπροσδιορισμό μέτρων για την αποτελεσματικότερη επίτευξη στόχων σύμφωνα με τον διαθέσιμο προϋπολογισμό. Η παρακολούθηση και αξιολόγηση θα παρέχει επίσης απόδειξη της αποτελεσματικότητας του σχεδίου και των μέτρων του, γεγονός που επιτρέπει στους υπεύθυνους των δράσεων να δικαιολογήσουν τα χρήματα που δαπανήθηκαν.

#### ΒΗΜΑ 9ο. Υιοθέτηση ΣΒΑΚ

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό το σχέδιο να είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών.

- Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου

Η ομάδα έργου έχει το καθήκον να καταρτίσει το τελικό σχέδιο εγγράφου ΣΒΑΚ. Για να εξασφαλιστεί ότι οι προηγούμενες συμφωνίες, αντικατοπτρίζονται επαρκώς στο τελικό έγγραφο, το σχέδιο εγγράφου πρέπει να εξεταστεί εσωτερικά από τον φορέα υλοποίησης αλλά και από σημαντικούς εξωτερικούς φορείς.

- Υιοθέτηση του σχεδίου



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να νομιμοποιείται από τους εκλεγμένους πολιτικούς εκπροσώπους του φορέα ανάπτυξης του σχεδίου προκειμένου να καθίστανται υπόλογοι και να διασφαλίζεται ένα συγκεκριμένο πλαίσιο εφαρμογής των μέτρων.

- Δημιουργία κυριότητας του σχεδίου

Για την ευρεία αποδοχή του ΣΒΑΚ είναι απαραίτητο να ενημερώνονται και να συμμετέχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και πολίτες κατά το στάδιο της έγκρισης όσο και σε προγενέστερα και μεταγενέστερα στάδια.

#### ΒΗΜΑ 10ο. Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας

Η διαδικασία υλοποίησης, πρέπει να ακολουθήσει μια δομημένη προσέγγιση για να βελτιώσει τους στόχους και να σχεδιάσει, εξειδικεύσει, διαχύσει και ελέγξει την εφαρμογή των μέτρων. Οι διεργασίες αυτές θα είναι πολύ μικρότερες χρονικά συγκρινόμενες με τη φάση του σχεδιασμού και να χαρακτηρίζονται από ευελιξία ώστε να προσαρμόζονται στα νέα δεδομένα και στις λειτουργικές ανάγκες του οργανισμού που είναι υπεύθυνος για την υλοποίησή του.

- Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου

Για την επίτευξη ικανοποιητικών αποτελεσμάτων είναι η απαραίτητη η εφαρμογή κατάλληλων μέτρων διαχείρισης για την επίβλεψη της όλης προσπάθειας και τη διαχείριση των κινδύνων. Αυτό απαιτεί συμφωνίες με όλους τους φορείς που εμπλέκονται στην εφαρμογή των μέτρων.

- Ενημέρωση και συμμετοχή πολιτών

Τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ όσο και κατά την υλοποίηση συγκεκριμένων μέτρων κρίνεται απαραίτητη η ενημέρωση και η συμμετοχή των πολιτών.

- Έλεγχος προόδου προς την επίτευξη στόχων

Την εφαρμογή των μέτρων ακολουθούν τα επιλεγμένα εργαλεία παρακολούθησης και αξιολόγησης και να ελεγχθεί η πρόοδος που έχει σημειωθεί για την επίτευξη των στόχων. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης θα χρειαστούν την αναπροσαρμογή των πακέτων των μέτρων προκειμένου να επιτύχουν τους στόχους πιο αποτελεσματικά και μέσα στα όρια του διαθέσιμου προϋπολογισμού.

#### ΒΗΜΑ 11ο. Αποτίμηση άλλων εμπειριών

- Τακτική ενημέρωση σχεδίου

Σε όλη τη διάρκεια εφαρμογής θα πρέπει να σημειώνεται αναπροσαρμογή και επικαιροποίηση της διαδικασίας σύμφωνα και με τα αποτελέσματα της αξιολόγησης. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται ότι οι νέες εξελίξεις και τα συμπεράσματα του ελέγχου προόδου λαμβάνονται υπόψη.

- Κριτική επιτευγμάτων – Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας



## Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Ο βαθμός επιτυχίας στην ανάπτυξη του Σχεδίου καθορίζεται με την αξιολόγηση τόσο των ευρύτερων επιπτώσεων στις αστικές συγκοινωνίες και την κινητικότητα όσο και της αποτελεσματικότητας της ίδιας της διαδικασίας προγραμματισμού.

- Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την ανάπτυξη του επομένου ΣΒΑΚ

Τα διδάγματα από τις μέχρι τώρα νέες προκλήσεις για τις αστικές συγκοινωνίες και την κινητικότητα πρέπει να ενσωματωθούν έχοντας υπόψη και τις νέες προκλήσεις. Αυτό μπορεί να βοηθήσει στη βελτιστοποίηση της διαδικασίας σχεδιασμού και στην επιλογή μέτρων στο μέλλον. Η εμπειρία από χώρες όπου τα Τοπικά Σχέδια Μεταφορών ήταν υποχρεωτικά για κάποια χρόνια (Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία) δείχνει ότι κάθε κύκλος σχεδιασμού βοηθά στο να βελτιωθεί η εμπειρογνωμοσύνη σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και το σχεδιασμό και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα της επόμενης φάσης σχεδιασμού.

### 2.2 Περισσότερα εργαλεία

#### Στάδιο 1<sup>ο</sup> Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης

##### Εσωτερικές συσκέψεις και αναθεώρηση

Η αυτοαξιολόγηση απαιτεί τη συνάντηση και το διάλογο μεταξύ μιας ομάδας ανθρώπων που είναι επιφορτισμένη με τη διαδικασία σχεδιασμού και οι οποίοι συζητούν για τα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες των υφιστάμενων διαδικασιών και τους τρόπους βελτίωσής τους.

Χρήσιμη θεωρείται και η αξιοποίηση ενός ανεξάρτητου συμβούλου. Εάν είναι επιθυμητό, αυτό μπορεί να συνδυαστεί με μια πλήρη ανάλυση SWOT. Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιήθηκε από το Derbyshire County Council στο Ηνωμένο Βασίλειο, ως ένας τρόπος για τη βελτίωση των τοπικών διαδικασιών σχεδιασμού μεταφορών λαμβάνοντας υπόψη και τις αλλαγές σε άλλους τομείς του σχεδιασμού που επηρεάζουν τα Τοπικά Σχέδια Μεταφορών (LTP).

##### Αξιολόγηση από ειδικούς

Ένας άλλος τρόπος για την αξιολόγηση του περιβάλλοντος σχεδιασμού ενός σχεδίου αστικής κινητικότητας είναι μέσω της αξιολόγησης από ειδικούς-κριτές, οι οποίοι διαθέτουν εμπειρία στο σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας ή γενικά στον τομέα των μεταφορών και οι οποίοι αναλαμβάνουν την αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης της πόλης πριν την προετοιμασία ενός ΣΒΑΚ.

Οι αξιολογητές αυτοί εξετάζουν την ποιότητα της διαδικασίας και μπορούν να πραγματοποιήσουν συγκριτική αξιολόγηση σε σχέση με τις καλύτερες περιπτώσεις εφαρμογής στην κατηγορία τους. Με τον τρόπο αυτό γίνεται η ενημέρωση της πόλης σε ότι αφορά τα πεπραγμένα και τις επιτυχίες αντίστοιχων περιπτώσεων, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να οργανωθεί ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Η πόλη της Γάνδης και η πόλη της Λιουμπλιάνα προσέλαβαν αξιολογητές προκειμένου να τους βοηθήσουν στο τι έχει επιτευχθεί και πώς θα μπορούσαν να επιτύχουν βελτιώσουν περισσότερα στο το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας (έργο BUSTRIP). Στην περίπτωση της



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Αλεξάνδρειας αλλά και του συνόλου του ελληνικού χώρου, σε περισσότερους από 150 δήμους δόθηκαν οι απαραίτητοι πόροι από το Πράσινο Ταμείο με σκοπό την παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Το παρών τεύχος αποτελεί αντικείμενο της ίδιας της αξιολόγησης του τομέα που εξετάζεται.

### Στάδιο 2<sup>ο</sup> Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών

Τα κυριότερα εργαλεία συμμετοχής για την παροχή και συγκέντρωση πληροφοριών είναι τα παρακάτω.

Εικόνα 3. Εργαλεία συμμετοχής παροχής και συγκέντρωσης πληροφορίας







Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Συμμετοχή  
μεγάλων ομάδων

- Ένα συνέδριο για τους εμπλεκόμενους
- Μια εκδήλωση για θέματα μεταφορών
- Εκδηλώσεις ανοιχτού χώρου
- Εκδηλώσεις του Σαββατοκύριακου
- Ανοιχτός χώρος εκδηλώσεων

**Εμπλοκή των δύσκολα  
προσεγγίσιμων ομάδων**

Ειδικές μορφές  
συμμετοχής

- Εθνικές μειονότητες
- ΑΜΕΑ
- Νέοι και ηλικιωμένοι
- Άτομα με χαμηλά επίπεδα μόρφωσης

### Στάδιο 3<sup>ο</sup> Προετοιμασία ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης και προβλημάτων

Πέραν της αξιολόγησης των περιφερειακών και των τοπικών σχεδίων και στρατηγικών, δευτερογενής έρευνες για τη συλλογή στοιχείων θα πραγματοποιηθούν με διάφορους τρόπους και πρακτικές. Μεταξύ αυτών, θα δρομολογηθούν διαδικασίες σύνταξης επιστολών προς συγκεκριμένους φορείς της πόλης -οι οποίοι σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με το αντικείμενο του έργου- και από τους οποίους θα ζητούνται δεδομένα και χρήσιμες πληροφορίες. Στο Παράρτημα, παρατίθενται φόρμες επιστολών προς (α) το αρμόδιο τμήμα της Τροχαίας της Αλεξάνδρειας και (β) το Υπεραστικό ΚΤΕΛ της Ημαθίας από τις υπηρεσίες του δήμου.

Επιπλέον, μέσω δομημένου ερωτηματολογίου, θα ζητηθεί από όλους τους πολίτες και τους φορείς της πόλης, η έκφραση των αναγκών ζήτησης για κινητικότητα και η καταγραφή των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν σε καθημερινή βάση. Στο Παράρτημα επίσης παρατίθεται το σχετικό ερωτηματολόγιο προς συμπλήρωση.

Τέλος, διαδικασίες πρωτογενών ερευνών από την ομάδα υποστήριξης με σκοπό τη συλλογή δεδομένων θα εκτελεστούν σε συγκεκριμένες περιοχές του δήμου και όπως αυτές καθορίζονται στο Κεφάλαιο 10 παρακάτω, ως 'Περιοχές Παρέμβασης Α' με στοιχεία αστικής κινητικότητας και οι οποίες παρουσιάζουν υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, ολοκληρωμένο - υλοποιημένο οδικό δίκτυο και συγκέντρωση του συνόλου της εμπορικής και οικονομικής δραστηριότητας της ευρύτερης περιοχής.

### Στάδιο 3<sup>ο</sup> Ανάπτυξη σεναρίων

Υπάρχουν διαθέσιμα μια σειρά από εργαλεία μοντέλων και τεχνικών για την υποστήριξη της ανάπτυξης και αξιολόγησης σεναρίων:

- ✓ Τα μοντέλα μεταφορών στοχεύουν στην αναπαράσταση της αλληλεπίδρασης μεταξύ προσφοράς και ζήτησης και στην πρόβλεψη και σύγκριση μελλοντικών σεναρίων με ποσοτικούς όρους. Ποιοτικές εκτιμήσεις των πιθανών επιπτώσεων δοκιμασμένων μέτρων



κινητικότητας και σχεδιαστικών λύσεων σε παρόμοια αστικά περιβάλλοντα μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για περισσότερο άμεσες και μικρής κλίμακας εφαρμογές.

- ✓ Τα κυκλοφοριακά μοντέλα δεν είναι απαραίτητα η βέλτιστη λύση για την ανάλυση σεναρίων. Απαιτούν χρόνο, πόρους και στοιχεία που πρέπει να συλλεχθούν και να χρησιμοποιηθούν. Για το λόγο αυτό, αν οι συνθήκες δεν είναι κατάλληλες, θα μπορούσαν να προταθούν ποιοτικές ή απλούστερες ποσοτικές τεχνικές, καθώς η ανάπτυξη ενός μοντέλου θα μπορούσε να οδηγήσει σε σπατάλη χρόνου και χρήματος. Παρόλα αυτά θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ένα καλοφτιαγμένο μοντέλο παράγει πιο αξιόπιστα αποτελέσματα.

Εικόνα 4. Διάκριση κυκλοφοριακών μοντέλων

#### Μονοτροπικά μοντέλα

- Η πρόβλεψη της ζήτησης είναι εξωγενής, καθώς θεωρεί μόνο έναν τρόπο μεταφοράς (π.χ. δημόσια συγκοινωνία) και το μοντέλο εστιάζει στην επιλογή διαδρομής.

#### Πολυτροπικά μοντέλα

- Διάφοροι τρόποι μεταφοράς λαμβάνονται υπόψη (π.χ. ΙΧ αυτοκίνητα, μέσα μαζικής μεταφοράς, ποδήλατο κλπ.) η πρόβλεψη της ζήτησης ανά μέσο είναι εξωγενής και οι μοντελοποιημένες αλληλεπιδράσεις περιορίζονται στον ανταγωνισμό για τη χρήση ενός κοινού δικτύου (π.χ. ΙΧ αυτοκίνητα και λεωφορεία κινούνται στον ίδιο δρόμο), δηλ. οι διάφοροι τρόποι μετακίνησης θεωρούνται ανταγωνιστικοί.

#### Μοντέλα τεσσάρων βημάτων

- Η συνολική πρόβλεψη της ζήτησης για μετακινήσεις υπολογίζεται ενδογενώς και η επιλογή μέσου μοντελοποιείται, επίσης, ενδογενώς. Τροποποιήσεις των περιοχών γέννησης (π.χ. νοικοκυριά) και έλξης (π.χ. απασχόληση) μετακινήσεων μοντελοποιούνται εξωγενώς.

#### Ολοκληρωμένα μοντέλα μεταφορών και χρήσεων γης

- Συμπληρωματικά στις ικανότητες των μοντέλων τεσσάρων βημάτων η ανατροφοδότηση μεταξύ του συστήματος μεταφοράς και των γεωγραφικών επιλογών λαμβάνεται υπόψη, όπως οι τροποποιήσεις των περιοχών γέννησης και έλξης μετακινήσεων μοντελοποιούνται εξωγενώς.

#### Τα μοντέλα μικροπροσομοίωσης



- Άμεση προσομοίωση για κάθε μεμονωμένο όχημα λαμβάνοντας υπόψη στοιχεία συμπεριφοράς, γεωμετρίας υποδομών και επιπέδου κυκλοφοριακής συμφόρησης.

### **Στάδιο 6° Προσδιορισμός των πιο αποτελεσματικών μέτρων**

Σημαντικό εργαλείο για την ανάπτυξη και επεξεργασία των ΣΒΑΚ ως εργαλείο έμπνευσης και περιορισμού των επιλογών πολιτικής είναι το Konsult, το οποίο αποτελεί μια βάση πληροφοριών η οποία παρέχει εκτίμηση της δυνητικής συμβολής 40 εργαλείων πολιτικής μεταφορών και χρήσεων γης, που βασίζονται τόσο στην αξιολόγηση βασικών αρχών όσο και στην επανεξέταση μελετών περιπτώσεων.

Ο μηχανισμός γένεσης των επιλογών επιτρέπει στους χρήστες να 'ανακρίνουν' την KonSULT προκειμένου να προσδιορίσουν το υποσύνολο των εργαλείων που είναι πιθανό να είναι περισσότερο χρήσιμα εντός ενός καθορισμένου πλαισίου.

Οι χρήστες θα είναι σε θέση να επικεντρωθούν στους στόχους τους, στα προβλήματα ή στους δείκτες επίδοσης, να καθορίσουν τη σχετική σημασία αυτών, να υποδείξουν τη συνολική στρατηγική που επιθυμούν να ακολουθήσουν και να προσδιορίσουν το πλαίσιο στο οποίο εργάζονται. Ο μηχανισμός γένεσης των επιλογών θα χρησιμοποιήσει στη συνέχεια τις βαθμολογίες αξιολόγησης για κάθε εργαλείο του KonSULT προκειμένου να προσδιορίσει εκείνα τα εργαλεία που μπορούν να συμβάλουν περισσότερο.

Το KonSULT αναπτύσσεται περαιτέρω μέσα από το έργο CH4ALLENGE του Intelligent Energy Europe IEE. Πιο συγκεκριμένα, θα δοκιμαστεί από τις πόλεις εταίρους του έργου που ασχολούνται με την ανάπτυξη και επεξεργασία των ΣΒΑΚ ως εργαλείο έμπνευσης και περιορισμού των επιλογών πολιτικής.

### **Στάδιο 8° Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης**

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση τόσο της διαδικασίας σχεδιασμού όσο και της εφαρμογής των μέτρων είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματικότητα του σχεδίου. Ένας μηχανισμός παρακολούθησης και αξιολόγησης βοηθά να εντοπισθούν και να προληφθούν προβλήματα κατά την προετοιμασία και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, και, εάν είναι απαραίτητο, να 'επαναπροσδιοριστούν' μέτρα για την επίτευξη των στόχων πιο αποτελεσματικά και εντός του διαθέσιμου προϋπολογισμού. Η παρακολούθηση και αξιολόγηση θα παρέχει επίσης απόδειξη της αποτελεσματικότητας του σχεδίου και των μέτρων του. Αυτό επιτρέπει στους υπεύθυνους των δράσεων να δικαιολογήσουν τα χρήματα που δαπανήθηκαν.

Ένας μηχανισμός παρακολούθησης και αξιολόγησης βοηθά τόσο στην πρόληψη όσο και στον εντοπισμό προβλημάτων κατά την προετοιμασία και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ και στον επαναπροσδιορισμό μέτρων για την αποτελεσματικότερη επίτευξη στόχων σύμφωνα με τον διαθέσιμο προϋπολογισμό. Η παρακολούθηση και αξιολόγηση θα παρέχει επίσης απόδειξη της αποτελεσματικότητας του σχεδίου και των μέτρων του, γεγονός που επιτρέπει στους υπεύθυνους των δράσεων να δικαιολογήσουν τα χρήματα που δαπανήθηκαν.

Εικόνα 5. Χρήσιμα εργαλεία παρακολούθησης και αξιολόγησης του συγκεκριμένου σταδίου

DISTILLATE, UK (2008)	Οδηγίες σχετικά με την ανάπτυξη μιας στρατηγικής ελέγχου και την επιλογή δεικτών (Project C – Indicators)
MAX (2009) Οδηγίες για το σχεδιασμό, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση σχεδίων κινητικότητας	Αποτελεσματικός σχεδιασμός παρακολούθησης και αξιολόγησης προγραμμάτων
GUIDEMAPS (2004) Handbook, Volume 1: Έννοιες και εργαλεία	Μέτρησης δεικτών
	Μέθοδοι αξιολόγησης (σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας, ανάλυση κόστους-οφέλους, σχεδιασμός ελαχίστου κόστους, πολυκριτηριακή ανάλυση)
GUIDEMAPS (2004) Handbook, Volume 2: Ενημερωτικά δελτία	Μέτρησης δεικτών
	Εργαλεία για την παρακολούθηση της προόδου
	Μέτρηση των δεικτών αποτελεσμάτων
	Δημοσίευση αξιολόγησης της εφαρμογής
PROSPECTS (2003), Οδηγός Μεθοδολογίας	Εκτίμηση και αξιολόγηση
	Εφαρμογή και παρακολούθηση
	Βασικά στοιχεία της CBA
PROSPECTS (2002), Εργαλεία Αξιολόγησης (Παραδοτέο 2)	Καλύπτει ένα ευρύ φάσμα μεθόδων και εργαλείων για την αξιολόγηση

### 3. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Στην παρούσα ενότητα, επιχειρείται μια γενική επισκόπηση του επιχειρησιακού περιβάλλοντος με σκοπό να κατανοηθεί η σημασία της περιοχής μελέτης, να περιγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση της και να αναγνωριστούν οι βασικές της ανάγκες.

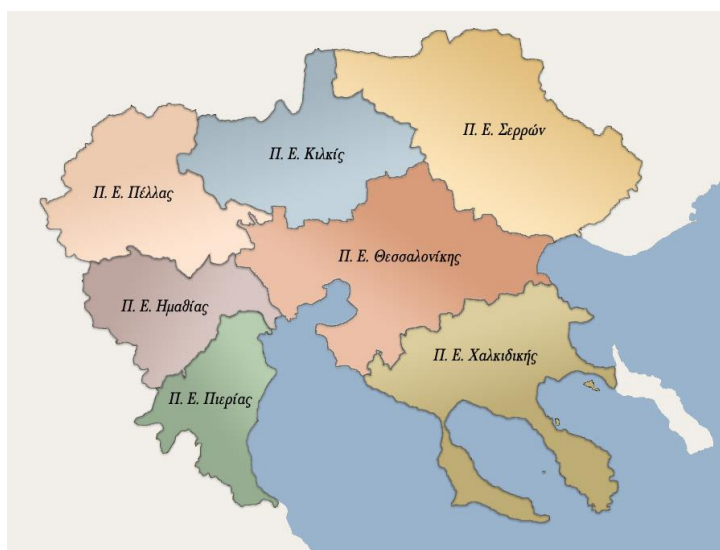
#### 3.1 Διοικητικά και πληθυσμιακά στοιχεία

Ο νέος Δήμος Αλεξάνδρειας ιδρύθηκε στο πλαίσιο της τελευταίας διοικητικής μεταρρύθμισης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ν.3852/2010 – Πρόγραμμα «Καλλικράτης»), αποτελούμενος από τους πρώην Δήμους Αλεξάνδρειας, Πλατέος, Μελίκης και Αντιγονιδών οι οποίοι στις 31-12-2010 καταργήθηκαν και αποτελούν πλέον, αντίστοιχα, τις τέσσερις ομώνυμες Δημοτικές Ενότητες (ΔΕ) του διευρυμένου Δήμου.

Ο Δήμος Αλεξάνδρειας εντάσσεται διοικητικά στην Περιφερειακή Ενότητα (ΠΕ) Ημαθίας της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας – Θράκης. Σύμφωνα με την κατάταξη των ΟΤΑ α' βαθμού με βάση τον πραγματικό πληθυσμό τους (στοιχεία απογραφής 2011), ο δήμος βρίσκεται στην 72η θέση στο σύνολο των 325 δήμων της χώρας.

Η περιοχή του δήμου καταλαμβάνει το ανατολικό τμήμα της ΠΕ Ημαθίας και βρίσκεται στα σύνορα αυτού, με την αντίστοιχη της Θεσσαλονίκης στα ανατολικά (όρια Δήμων Χαλκηδόνας και Δέλτα), με αυτή της Πέλλας στα βόρεια (όρια Δήμου Πέλλας) και στα νότια με της Πιερίας (όρια Δήμου Πίδαας-Κολινδρού).

Εικόνα 6. Γεωγραφική θέση ΠΕ Ημαθίας σε σχέση με τις υπόλοιπες ΠΕ της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας



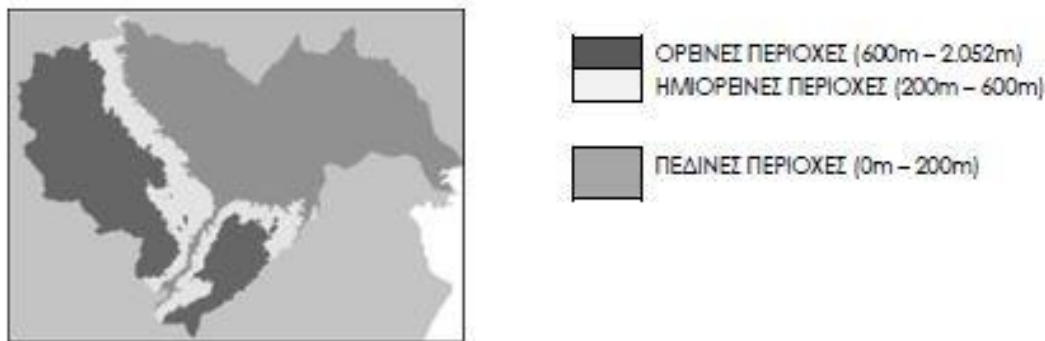
Η ΠΕ Ημαθίας έχει συνολική έκταση 1.701 τετρ. χλμ. και διακρίνεται γεωμορφολογικά σε τρία τμήματα, το ορεινό που καλύπτει και το μεγαλύτερο τμήμα της ΠΕ (έκταση 857 τετρ. χλμ.,



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ποσοστό 49,85%), το ημιορεινό (έκταση 85 τετρ. χλμ., ποσοστό 5,00%) και το πεδινό (έκταση 767 τετρ. χλμ, ποσοστό 46,15%). Το ορεινό τμήμα της ΠΕ καταλαμβάνεται από τμήματα δύο μεγάλων οροσειρών, του Βερμίου και των Πιερίων, που διαχωρίζονται μεταξύ τους από τη ρηξιγενή κοιλάδα του Αλιάκμονα.

Εικόνα 7. Μορφολογία ΠΕ Ημαθίας



Η έκταση του δήμου ανέρχεται σε 478,825 τετρ. χλμ., που καλύπτει το 28,14% του συνολικού εδάφους και το 62,42% της πεδινής έκτασης της ΠΕ Ημαθίας. Στα νοτιοανατολικά όρια του Δήμου, η ΠΕ βρίσκει διέξοδο στο Θερμαϊκό Κόλπο, μέσω μιας στενής λωρίδας αιγιαλού που εκτείνεται σε μήκος 5 χλμ. περίπου, από την εκβολή του Λουδία (σύνορα με την ΠΕ Θεσσαλονίκης) μέχρι τις εκβολές του Αλιάκμονα (σύνορα με την ΠΕ Πιερίας). Οι καλλιεργούμενες γεωργικές εκτάσεις κυριαρχούν στο σύνολο της περιοχής του δήμου, που συνιστά ένα πεδινό αγροοικοσύστημα με υψόμετρο που κυμαίνεται από 7 μ. (μέσος σταθμικός υψόμετρο στον Πλάτανο) έως 70 μ. (μέσος σταθμικός υψόμετρο στο Νεόκαστρο). Η περιοχή του δήμου καλύπτει το ανατολικό τμήμα της εξαιρετικά εύφορης-αρδευόμενης πεδιάδας της Κεντρικής Μακεδονίας («κάμπος Θεσσαλονίκης») που σχηματίστηκε από τις προσχώσεις των ποταμών Αλιάκμονα και Λουδία, καθώς και από την αποξήρανση της λίμνης των Γιαννιτών.

Έδρα του δήμου είναι η πόλη της Αλεξάνδρειας, το τρίτο σε μέγεθος πληθυσμού αστικό κέντρο της ΠΕ Ημαθίας, μετά τη Βέροια και τη Νάουσα. Η πόλη της Αλεξάνδρειας αποτελεί σημαντικό αναπτυξιακό πόλο της Ημαθίας και επίκεντρο της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής αναφοράς του δήμου με πληθυσμό περίπου 15.000 κατοίκων. Άλλοι αστικοί οικισμοί του δήμου, σύμφωνα με την κατάταξη της ΕΛΣΤΑΤ, είναι η Μελίκη με περίπου 3.100 κατοίκους, το Πλατύ με περίπου 2.000 κατοίκους, ενώ ακολουθούν αρκετοί οικισμοί με πληθυσμό μεταξύ 1.200-1.500 κατοίκων όπως αυτοί του Λιανοβεργίου, των Τρικάλων, του Νησίου, του Λουτρού, των Αγκαθίων, του Κλειδιού του Σταυρού και της Κορυφής. Η Αλεξάνδρεια απέχει 33 χλμ. από τη Βέροια και 52 χλμ. από τη Θεσσαλονίκη και συνδέεται με αυτές οδικώς και σιδηροδρομικώς.

Η γεωγραφική θέση του Δήμου Αλεξάνδρειας, τόσο στη ΠΕ Ημαθίας όσο και γενικότερα στο σύστημα του βορειοελλαδικού και του εθνικού χώρου, είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς από την περιοχή διέρχονται η Εγνατία οδός και ο Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου (Π.Α.Θ.Ε.) που τέμνονται στο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

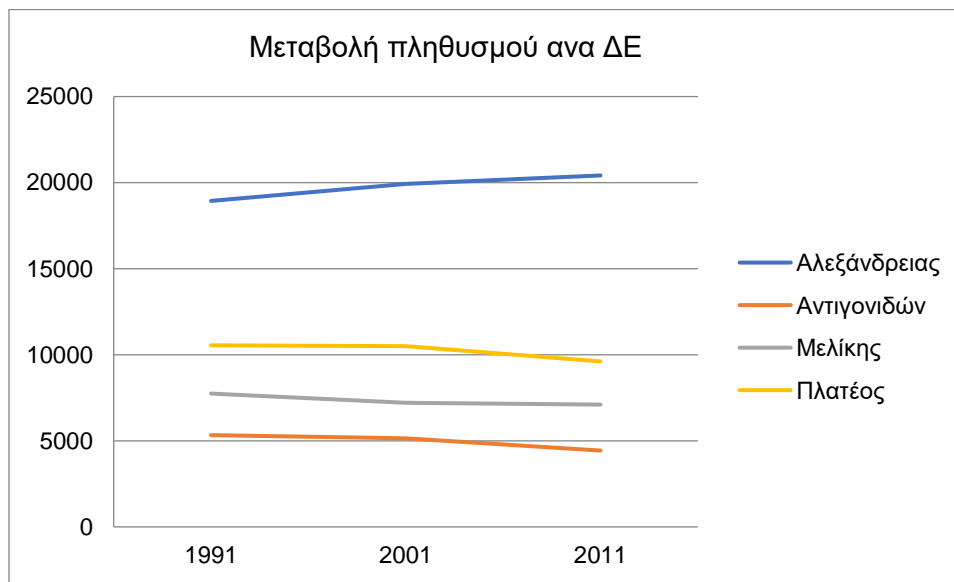
ύψος του Κλειδίου (ομώνυμος Κόμβος) και το σιδηροδρομικό δίκτυο (γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης και Θεσσαλονίκης-Αμυνταίου-Φλώρινας που συναντιούνται στο σιδηροδρομικό σταθμό Πλατέος). Η κομβική θέση του Δήμου στα κύρια συγκοινωνιακά δίκτυα της χώρας, οδικό και σιδηροδρομικό, σε συνδυασμό με την εγγύτητα της περιοχής στο μητροπολιτικό κέντρο Θεσσαλονίκης, αναδεικνύει την ιδιαιτερότητα της θέσης του δήμου και τις δυνατότητες ανάπτυξής του.

Βάση στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ ο πληθυσμός ανά ΔΕ στις απογραφές των ετών 1991, 2001 και 2011 διαμορφώνεται όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1. Μόνιμος πληθυσμός και μεταβολή πληθυσμού ανά ΔΕ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

Δημοτική Ενότητα	Μόνιμος Πληθυσμός			Μεταβολή Πληθυσμού		
	1991	2001	2011	1991-2001	2001-2011	1991-2011
Αλεξάνδρειας	18.939	19.924	20.417	5,20	2,47	7,80
Αντιγονιδών	5.330	5.141	4.435	-3,55	-13,73	-16,79
Μελίκης	7.745	7.208	7.104	-6,93	-1,44	-8,28
Πλατέος	10.549	10.504	9.614	-0,43	-8,47	-8,86
<b>Σύνολο Δήμου</b>	<b>42.563</b>	<b>42.777</b>	<b>41.570</b>	<b>0,50</b>	<b>-2,82</b>	<b>-2,33</b>

Διάγραμμα 1. Πληθυσμός και μεταβολή του πληθυσμού ανά ΔΕ

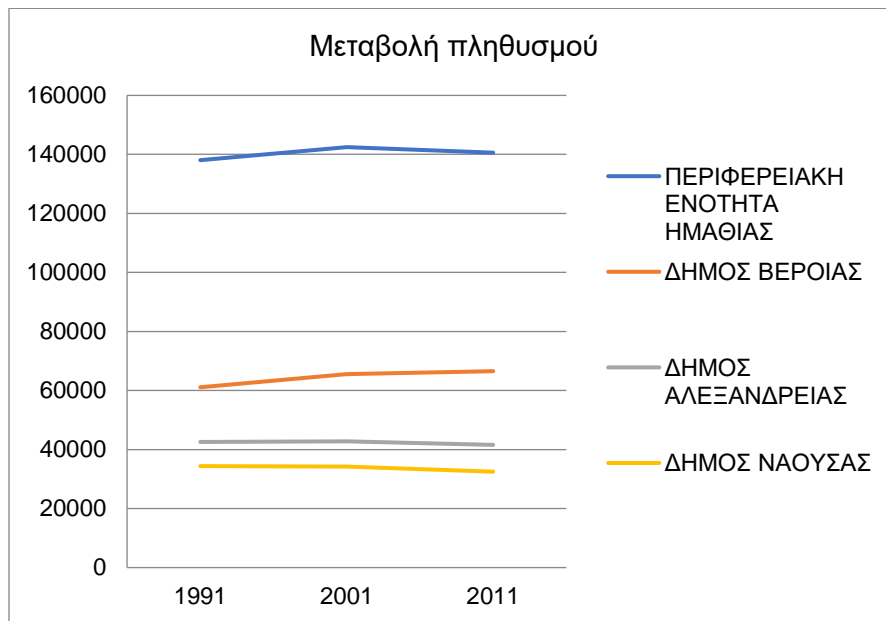


Βάση των στοιχείων φαίνεται πως ενώ στις 3 μικρότερες ΔΕ (Αντιγονιδών, Μελίκης & Πλατέος) παρουσιάζεται μείωση του πληθυσμού κατά την διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, στην ΔΕ Αλεξάνδρειας παρουσιάζεται αύξηση του πληθυσμού. Πιθανόν οι πολίτες να προτιμούν την διαμονή τους στην μεγαλύτερη ΔΕ του δήμου λόγω περισσότερων ευκαιριών απασχόλησης, εκπαίδευσης και διασκέδασης.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Διάγραμμα 2. Μεταβολή μόνιμου πληθυσμού στην ευρύτερη περιοχή (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



Σε ένα γενικό πλαίσιο σχολιασμού της αναπτυξιακής δυναμικής της ευρύτερης περιοχής, οι δημογραφικές συνθήκες παρουσιάζονται δυσμενείς με τους πληθυσμούς να παρουσιάζουν μείωση, με εξαίρεση το Δήμο Βεροίας.

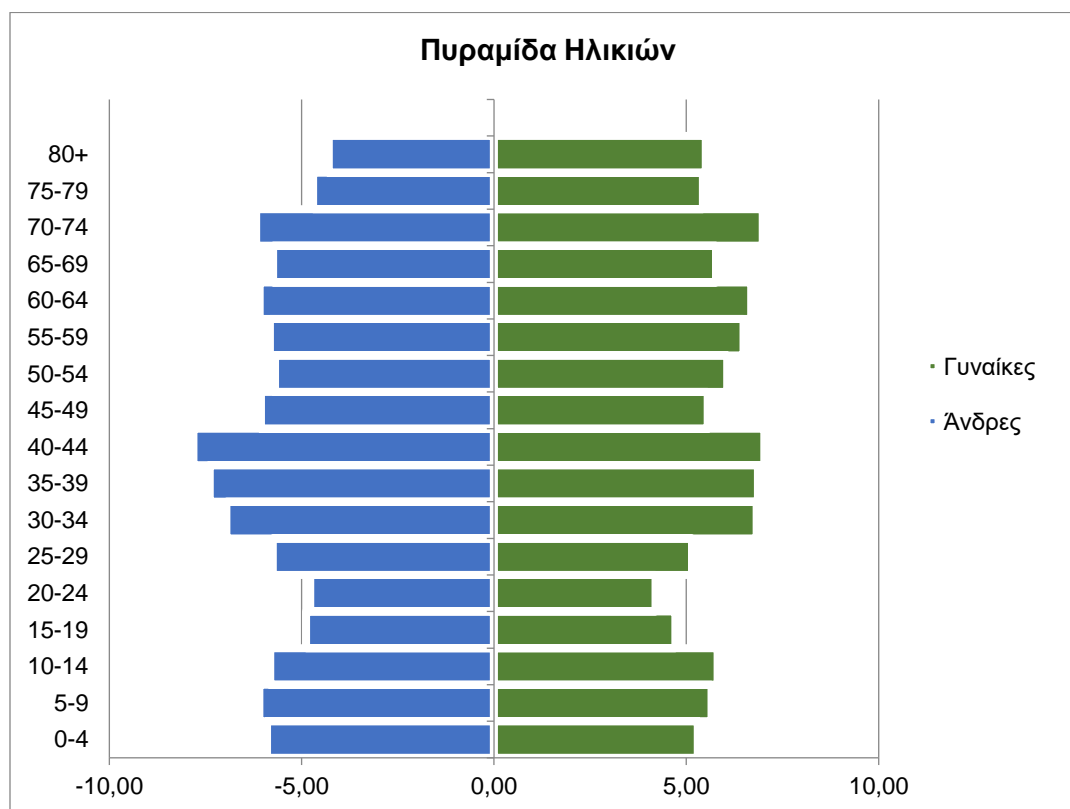
Για την περιοχή μελέτης, παρόλη τη σταθερή πτωτική πορεία την τελευταία εικοσαετία, η πυραμίδα ηλικιών καταδεικνύει μία ισόποση κατανομή στο σύνολό της, καθώς καμία ηλικιακή ομάδα -και για τα δύο φύλα- δεν συγκεντρώνει ποσοστά μεγαλύτερα του 10%, ενώ ο δείκτης γήρανσης πλησιάζει τη μονάδα, γεγονός άκρως **ενθαρρυντικό**. Τα μεγαλύτερα ποσοστά νεανικού πληθυσμού δυνητικά μπορεί να ευνοούσαν τις αναπτυξιακές προσπάθειες, δεδομένου ότι τα νεαρά άτομα διαθέτουν δημιουργική αντίληψη και ανταποκρίνονται περισσότερο θετικά σε καινοτομίες και επιχειρηματικές πρωτοβουλίες και ρίσκα. Το παραπάνω συμπέρασμα αποτυπώνεται στον πίνακα και στο διάγραμμα παρακάτω.



Πίνακας 2. Αναπτυξιακοί δείκτες (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

Δημοτική Ενότητα	Δείκτης Εξάρτησης <sup>1</sup>	Δείκτης Γήρανσης <sup>2</sup>	Δείκτης Αντικατάστασης <sup>3</sup>	Δείκτης Νεανικότητας <sup>4</sup>
Αλεξάνδρειας	0,61	0,95	1,16	0,19
Αντιγονιδών	0,75	2,29	0,62	0,13
Μελίκης	0,67	1,72	0,72	0,15
Πλατέος	0,70	1,50	0,78	0,17
<b>Σύνολο Δήμου</b>	<b>0,66</b>	<b>1,29</b>	<b>0,91</b>	<b>0,17</b>

Διάγραμμα 3. Πυραμίδα ηλικιών για το σύνολο του δήμου (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



<sup>1</sup>  $(0-14 + 65 \text{ άνω} / 15-64) * 100$

<sup>2</sup>  $(65 \text{ άνω} / 0-14) * 100$

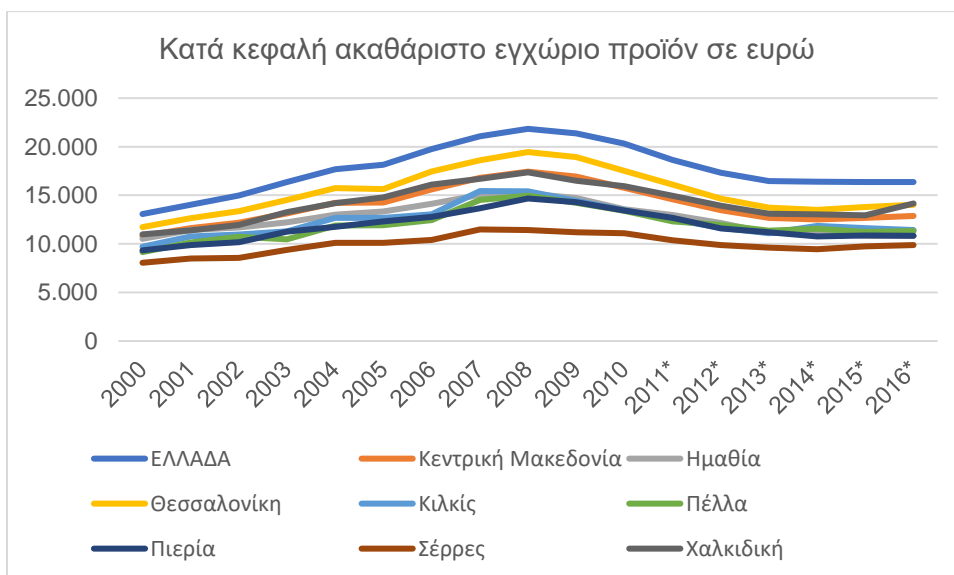
<sup>3</sup>  $(10-14 / 60-64) * 100$

<sup>4</sup>  $(0-14 / \text{συνολικός πληθυσμός}) * 100$

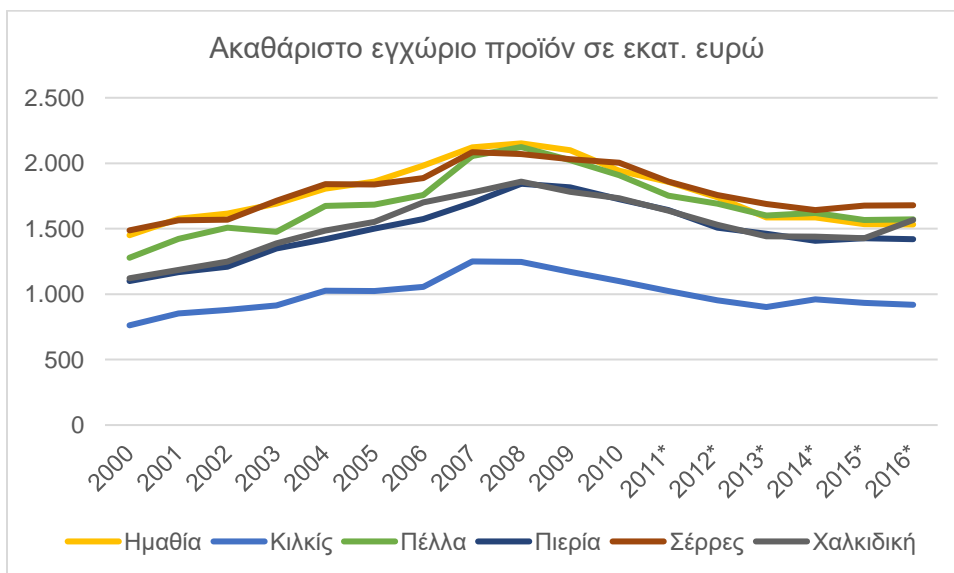
### 3.2 Οικονομικά στοιχεία - Απασχόληση

Παρακολουθώντας την οικονομική εξέλιξη των μεγεθών του ΑΕΠ και του κατά κεφαλή ΑΕΠ την τελευταία 15ετία βλέπουμε ότι η ΠΕ Ημαθίας είχε μια ανερχόμενη οικονομία από το 2000 έως το 2008 -κορύφωση με κατά κεφαλή ΑΕΠ 15.189 €- και παραγόμενο ΑΕΠ 2.152 εκ. € στην Περιφέρεια Κεντρική Μακεδονίας. Άξιο σχολιασμού ότι το 2008, καταλαμβάνει τη 2<sup>η</sup> θέση μετά την ΠΕ Θεσσαλονίκης. Ακολούθως μετά την κρίση, διαπιστώνεται μία κατάρρευση η οποία συνεχίζεται μέχρι και το 2016.

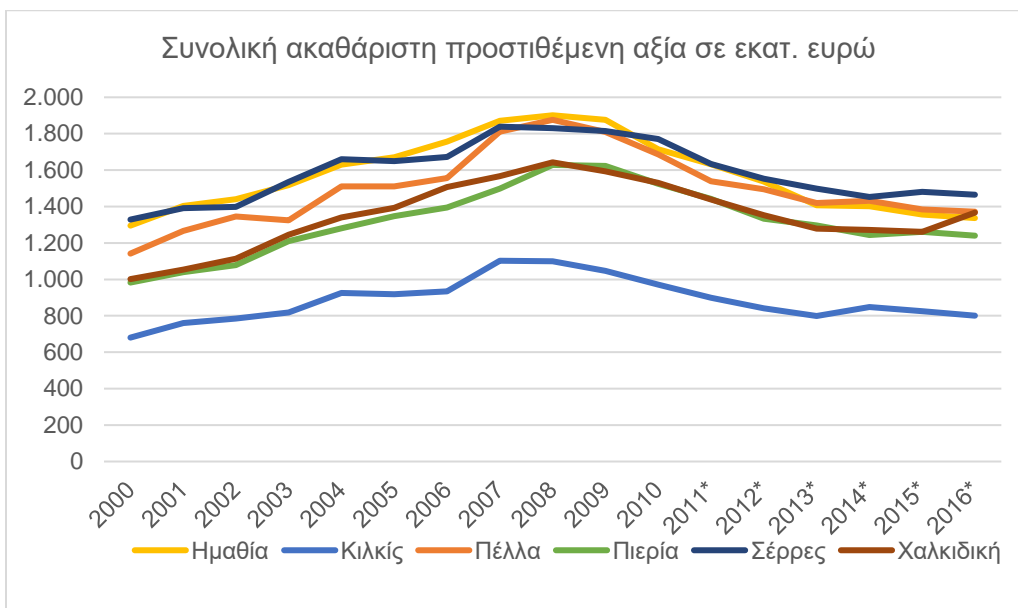
Διάγραμμα 4. Κατά κεφαλή ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 5. Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

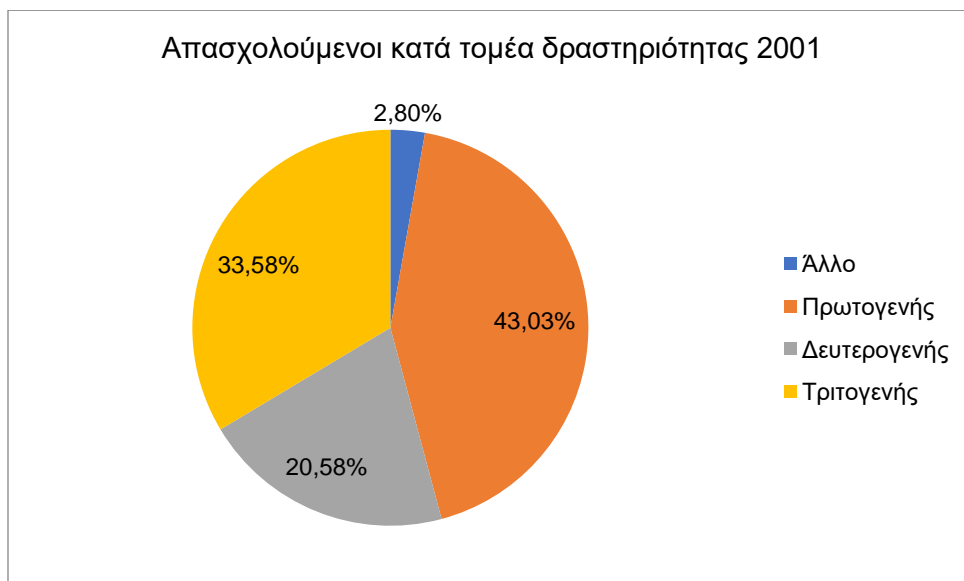


Διάγραμμα 6. Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

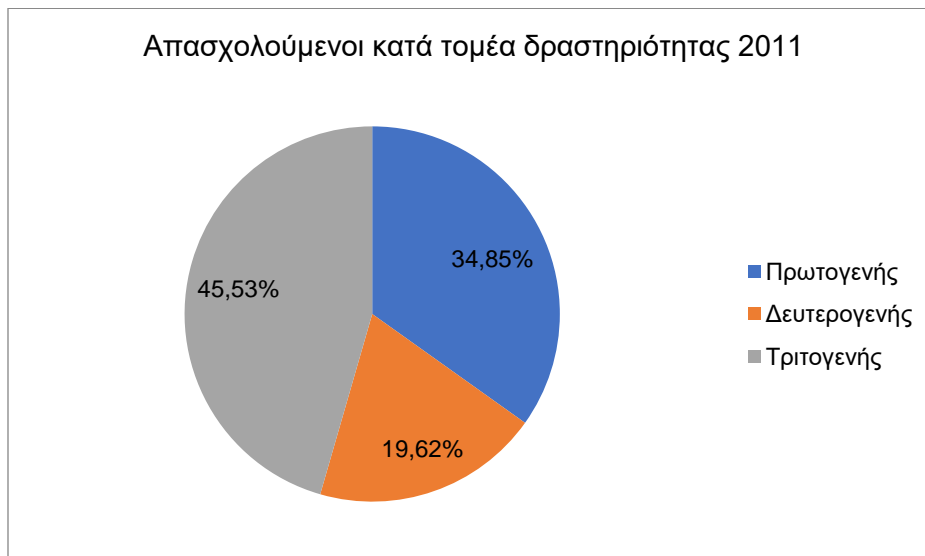


Συγκρίνοντας τα αντίστοιχα στοιχεία στις δύο τελευταίες απογραφές της ΕΛΣΤΑΤ, διαπιστώνεται η αλλαγή στον κύριο αναπτυξιακό προσανατολισμό του δήμου, καθώς το έτος 2001 ήταν ο πρωτογενής τομέας (με 43,03%) ενώ το έτος 2011 ήταν ο τριτογενής τομέας (με 45,53%). Το ποσοστό που καταλαμβάνει ο δευτερογενής τομέας, ήτοι η βιομηχανία και η βιοτεχνία παραμένει σταθερό σε ποσοστό περίπου στο 20%.

Διάγραμμα 7. Απασχολούμενοι κατά τομέα δραστηριότητας 2001 (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

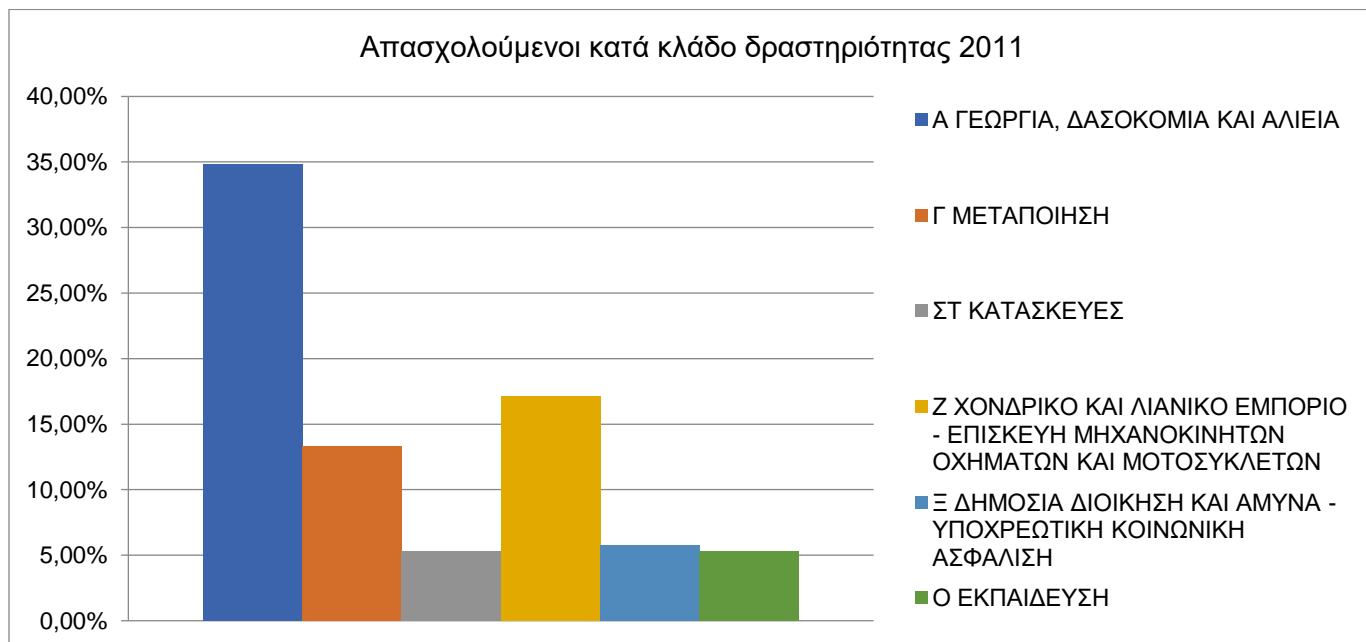


Διάγραμμα 8. Απασχολούμενοι κατά τομέα δραστηριότητας 2011 (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



Στο διάγραμμα παρακάτω, απεικονίζονται τα ποσοστά των απασχολούμενων κατά κλάδο δραστηριότητας στο δήμο. Το μεγαλύτερο ποσοστό συγκεντρώνει ο κλάδος της 'Γεωργίας, Δασοκομίας και Αλιείας' ύψους περίπου 35% και ακολουθούν ο κλάδος του 'Χονδρικού & Λιανικού Εμπορίου' και της 'Μεταποίησης' με ποσοστά περίπου 18 και 12%.

Διάγραμμα 9. Απασχολούμενοι κατά κλάδο δραστηριότητας 2011 (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)





### 3.3 Μεταφορές

Στην ενότητα που ακολουθεί, αξιολογείται σε πρώτο επίπεδο η υφιστάμενη κατάσταση των μεταφορικών υποδομών (οδικό δίκτυο αστικού και υπεραστικού περιβάλλοντος). Εκτενής ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης των υποδομών θα πραγματοποιηθεί στο επόμενο στάδιο της μελέτης.

Τέλος, καταγράφονται στατιστικά στοιχεία που συσχετίζονται άμεσα με το αντικείμενο του ΣΒΑΚ και τον κλάδο των μεταφορών, τα αποτελέσματα των οποίων θα οδηγήσουν την ομάδα έργου σε χρήσιμα συμπεράσματα.

#### Υπεραστικό δίκτυο

Την περιοχή μελέτης διασχίζουν δύο οδοί που ανήκουν στο εθνικό δίκτυο, με κατεύθυνση ανατολή-δύση η Εθνική Οδός 4 (Ε.Ο. Αλεξάνδρειας - Κοζάνης) και με κατεύθυνση βορράς-νότος η Παλαιά Εθνική Οδός 1 (Π.Ε.Ο. Αθηνών - Θεσσαλονίκης), οι οποίες διασταυρώνονται στο βορειοανατολικό άκρο της πόλης της Αλεξάνδρειας. Οι οδοί αυτές κατατάσσονται ως αστικές αρτηρίες στη σχετική ιεράρχηση. Επιπλέον, η Επαρχιακή Οδός Αλεξάνδρειας - Γιαννιτών, επίσης διασχίζει την περιοχή και μαζί με τις προαναφερθείσες, δημιουργούν τέσσερις πύλης εισόδου στην πόλη της Αλεξάνδρειας. Τέλος, η κατάσταση του δικτύου κρίνεται ικανοποιητική, στο μεγαλύτερο τμήμα του είναι διπλής κατεύθυνσης με ευκρινή οριζόντια σήμανση, ενώ μόνο σε ελάχιστες περιπτώσεις συναντώνται προβλήματα από πλευράς διατομής και γεωμετρίας.

#### Αστικό δίκτυο

Η πόλη της Αλεξάνδρειας, σύμφωνα με το ΠΠΣΧΑΑ ΠΚΜ, θεωρείται ο μόνος οικισμός 3<sup>ου</sup> επιπέδου στον ευρύτερο δήμο και υπό την έννοια αυτή μπορεί να θεωρηθεί ως τη μοναδική χωρική ενότητα με χαρακτηριστικά αστικού κέντρου και κατ' επέκταση αστικής κινητικότητας. Λαμβάνοντας υπόψη το παραπάνω, η ανάλυση του παρόντος θα επικεντρωθεί κυρίως σε αυτήν την περιοχή.

Η πόλη έχει αναπτυχθεί ομοιόμορφα γύρω από το κέντρο του οικισμού όπου απαντώνται οι κεντρικές λειτουργίες της πόλης. Η μορφή του οδικού δικτύου, στη συντριπτική πλειονότητα των οικοδομικών τετραγώνων έχει ορθογωνική διαμόρφωση ή εν γένει “κανονική” και όχι τυχαία μορφή. Η πλειοψηφία των οδών λειτουργούν ως διπλής κυκλοφορίας και ελάχιστες είναι μονόδρομοι. Σε όλες τις διασταυρώσεις υφίσταται σήμανση του Κ.Ο.Κ. Εντός πόλης, οι Αριστοτέλους, Αγ. Γεωργίου, Βετσοπούλου, Εθν. Αντίστασης, Μακεδονομάχων και Μ. Αλεξάνδρου καθώς και η Επαρχιακή Οδός Αλεξάνδρειας – Γιαννιτών, η οποία αναφέρθηκε νωρίτερα, αποτελούν κύριες συλλεκτήριες οδοί. Τέλος, οι Βέροιας, 25ης Μαρτίου, τμήμα της Εθν. Αντίστασης (από 28ης Οκτωβρίου έως 25ης Μαρτίου) και η ανώνυμη οδός που υφίσταται στο νοτιοανατολικό άκρο του οικισμού (παράλληλα με τις σιδηροδρομικές γραμμές), αποτελούν συλλεκτήριες οδοί. Όλες οι υπόλοιπες οδοί κατατάσσονται στο τοπικό δίκτυο. Η στάθμευση επιτρέπεται σχεδόν παντού με μόνη διαφοροποίηση την οδό Μακεδονομάχων από την Μ. Αλεξάνδρου έως την Θ. Σοφούλη, όπου η στάθμευση επιτρέπεται εκ περιτροπής παρά το ένα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

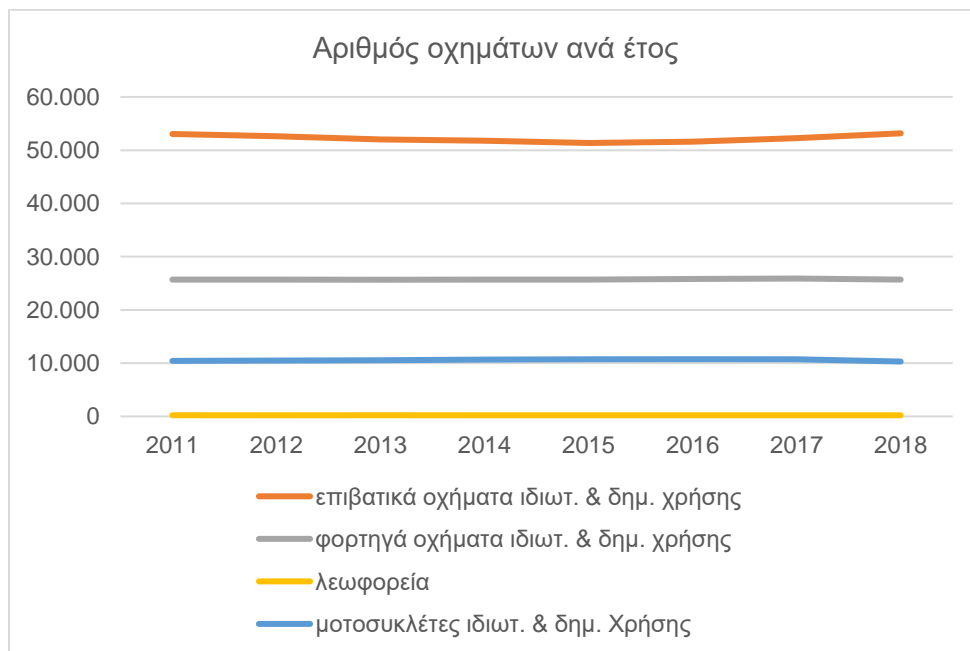
πεζοδρόμιο τους μονούς ή παρά το απέναντι πεζοδρόμιο τους ζυγούς μήνες (Εκπόνηση μελέτης Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων, Β φάση, 2016).

### Εξειδίκευση χρήσιμων στατιστικών στοιχείων

Συνεχίζοντας την ανάλυση, εξετάζονται δεδομένα επομένως όπως η εξέλιξη του αριθμού των ατυχημάτων, του αριθμού των οχημάτων, οι θέσεις στάθμευσης ή αριθμός των οχημάτων ανά νοικοκυριό, κρίνονται μείζονος σημασίας για το σχεδιασμό της επόμενης δεκαετίας για το κλάδο των μεταφορών στο δήμο.

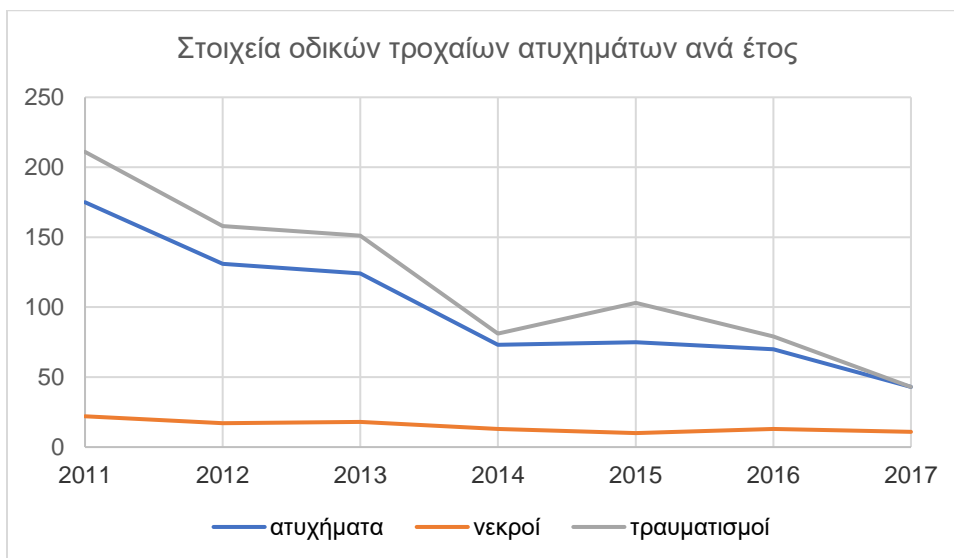
Παρατηρώντας το διάγραμμα παρακάτω, προκύπτει ότι ο αριθμός των επιβατικών οχημάτων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης παρουσίαζε μείωση από το έτος 2011 έως το έτος 2015 (της τάξης του 3%), ωστόσο από το έτος 2016 παρατηρείται μικρή αύξηση του αριθμού τους. Όσον αφορά τα φορτηγά οχήματα ιδιωτικής & δημόσιας χρήσης, τα λεωφορεία και τις μοτοσυκλέτες ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης, το πλήθος τους δεν παρουσιάζει σημαντικές μεταβολές κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών.

Διάγραμμα 10. Εξέλιξη αριθμού οχημάτων (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



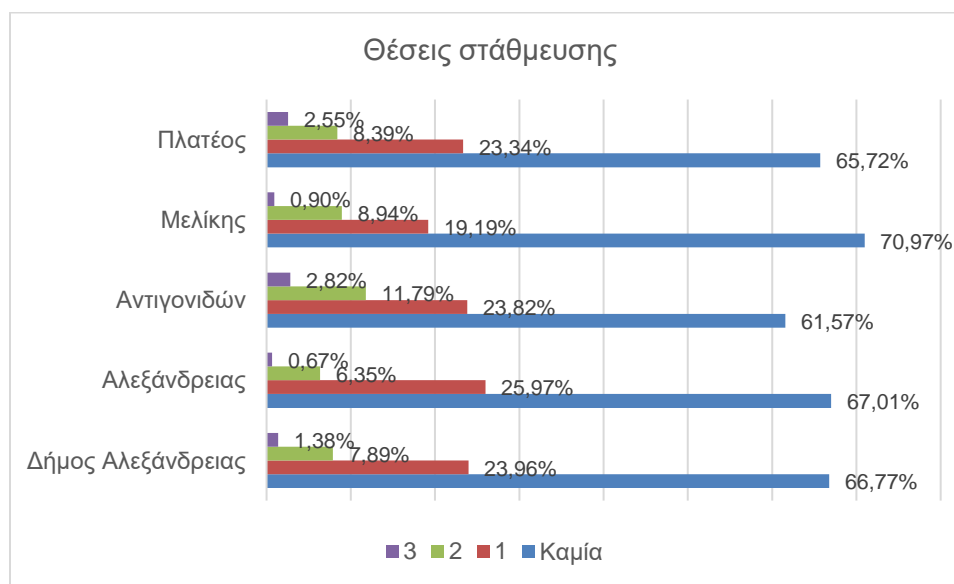
Συνεχίζοντας, από το διάγραμμα παρακάτω, φαίνεται πως είναι ιδιαίτερα **ενθαρρυντικά** τα στοιχεία των οδικών τροχαίων ατυχημάτων ανά έτος. Υπάρχει ραγδαία μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των τραυματισμών τα τελευταία έτη.

Διάγραμμα 11. Εξέλιξη αριθμού οδικών τροχαίων ατυχημάτων (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

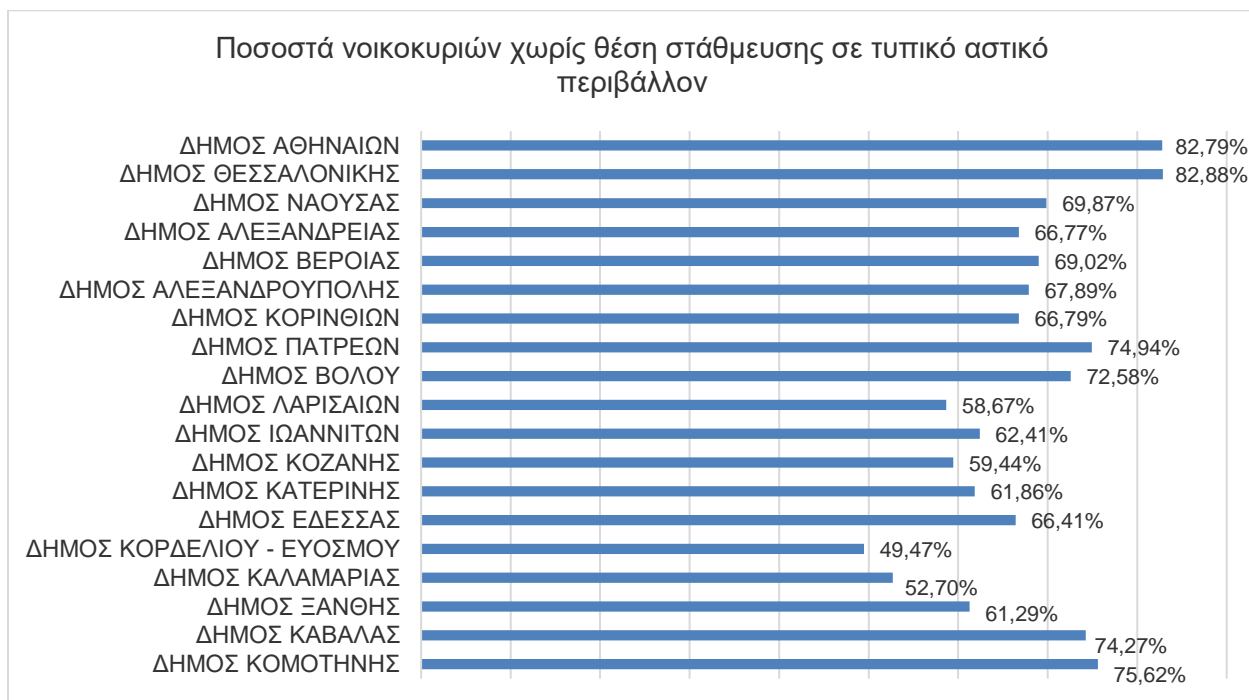


Το διάγραμμα παρακάτω, αναπαριστά τη σχετική πληροφορία με τις θέσεις στάθμευσης ανά χωρική ενότητα. Διαπιστώνεται λοιπόν, ότι και στις 4 δημοτικές ενότητες αλλά και στο σύνολο του δήμου, με ποσοστά άνω του 60%, δεν διατίθεται καμία θέση για τις κατοικίες των νοικοκυριών του δήμου, ενώ ακόμα και το ποσοστό που αφορά την 1 θέση στάθμευσης, είναι χαμηλότερο του 25%. Το ποσοστό αυτό ακολουθεί τον μέσο όρο της Ελλάδος (65,96%) και των 'κοντινών' δήμων -με κοινά χαρακτηριστικά- Βεροίας, Έδεσσας και Νάουσας (69, 66 και 70% αντίστοιχα, ενώ είναι αρκετά μειωμένο σε σχέση με τα μεγάλα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης που αγγίζει το ποσοστό του 82%.

Διάγραμμα 12. Θέσεις στάθμευσης ανά χωρική ενότητα (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



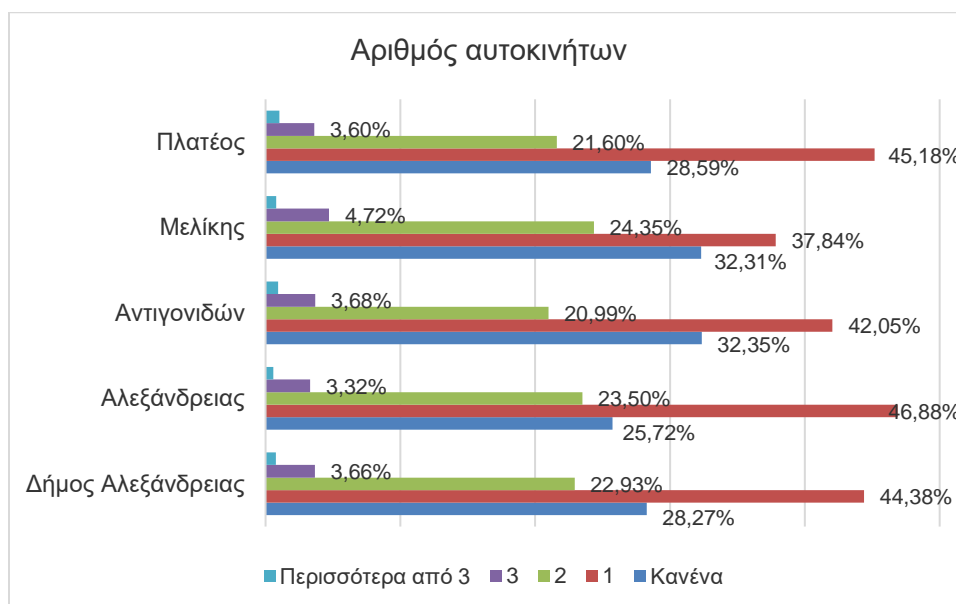
Διάγραμμα 13. Ποσοστά νοικοκυριών χωρίς θέση στάθμευσης σε τυπικό αστικό περιβάλλον  
 (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



Στο διάγραμμα παρακάτω, εξετάζεται το ζήτημα της ιδιοκτησίας οχήματος Ι.Χ. Διαπιστώνεται λοιπόν, ότι και στις 4 δημοτικές ενότητες αλλά και στο σύνολο του δήμου, τα νοικοκυριά σε ποσοστό που κυμαίνεται από 25-30% περίπου, δεν διαθέτουν αυτοκίνητο. Το ποσοστό είναι αρκετό μικρότερο τόσο σε σχέση με τα ποσοστά των μεγάλων αστικών κέντρων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης που είναι παραπάνω από 40%, όσο και από τα ποσοστά 'κοντινών' δήμων με κοινά χαρακτηριστικά ίδιας ή διαφορετικής ΠΕ.



Διάγραμμα 14. Αριθμός αυτοκινήτων (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 15. Ποσοστά νοικοκυριών χωρίς αυτοκίνητο (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)





## 4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ / ΕΘΝΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ

Ως επόμενο βήμα στην κατάρτιση του ΣΒΑΚ του Δήμου Αλεξάνδρειας, επιχειρείται μια γενική επισκόπηση του ευρύτερου επιχειρησιακού περιβάλλοντος και των στρατηγικών κατευθύνσεων που προκύπτουν σε επίπεδο Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΠΚΜ).

Τα πλαίσια πολιτικών επομένως που επηρεάζουν την εξέλιξη της παρούσας μελέτης μπορούν να θεωρηθούν:

- το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Κεντρικής Μακεδονίας (2014-2020), και
- το Αναθεωρημένο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και
- το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορές, Περιβάλλοντος & Αειφόρου Ανάπτυξης

### 4.1 ΠΕΠ ΚΜ (2014-2020)

Το ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας εγκρίθηκε στις 18/12/2014 και αναθεωρήθηκε στις 6/12/2017 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και αποτελεί σημαντικό προγραμματικό και χρηματοδοτικό εργαλείο για την υποστήριξη της αναπτυξιακής πολιτικής στην Περιφέρεια την προγραμματική περίοδο 2014-2020.

Περιλαμβάνει πόρους συνολικού ύψους περίπου 1 εκατ. ευρώ σε όρους δημόσιας δαπάνης και αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των αναγκών και προβλημάτων καθώς και την αξιοποίηση των δυνατοτήτων και πλεονεκτημάτων της Περιφέρειας για την ανάδειξη της σε δυναμικό ανταγωνιστικό πόλο διεθνούς εμβέλειας. Συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ).

Στη βάση της αρχιτεκτονικής του νέου ΕΣΠΑ (Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης) 2014-2020, η προώθηση της αναπτυξιακής στρατηγικής της Περιφέρειας εξαρτάται σημαντικά από πρόσθετους πόρους που προέρχονται από τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα, για έργα και δράσεις στην ΠΚΜ.

Οι πόροι του ΕΠ ΠΚΜ κατευθύνονται στη χρηματοδότηση αξόνων:

- Έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και καινοτομίας
- Τεχνολογιών Πληροφορίας και Επικοινωνίας
- Ανταγωνιστικότητας μικρομεσαίων επιχειρήσεων
- **Μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα**
- Προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, πρόληψης και διαχείρισης κινδύνων
- Προστασίας του περιβάλλοντος και αποδοτικότητας των πόρων
- **Βιώσιμων μεταφορών και υποδομών δικτύων**
- Απασχόλησης και κινητικότητας του εργατικού δυναμικού



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

- Κοινωνικής ένταξης και καταπολέμησης της φτώχειας (ΕΤΠΑ και ΕΚΤ)
- Εκπαίδευσης, κατάρτισης και διά βίου μάθησης.

### Κυριότερες Κατευθύνσεις για τις υποδομές μεταφορών μέσω ενδεικτικών δράσεων

Για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, αναγκαίο είναι να μειωθούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις αστικές συγκοινωνίες και μεταφορές. Το αποτέλεσμα δύναται να επιτευχθεί μέσω της εφαρμογής Σχεδίων Αστικής Κινητικότητας που θα περιλαμβάνουν την προώθηση μέσων μαζικής μεταφοράς αντιρρυπαντικής τεχνολογίας ή/και σταθερής τροχιάς, με τη μεγαλύτερη αξιοποίηση της χρήσης στις αστικές μεταφορές των σύγχρονων ΤΠΕ, καθώς και με την προώθηση βιώσιμων αστικών μεταφορών, με έμφαση στις έξυπνες και εναλλακτικές μεταφορές. Η ανάπτυξη φιλικότερων προς το περιβάλλον μαζικών μέσων μεταφοράς, η δημιουργία ποδηλατοδρόμων ή/και ειδικών διαδρομών και πεζοδρόμων θα συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.

Για την κάλυψη των κενών και την περαιτέρω αξιοποίηση της αποκληθείσας εμπειρίας στο τομέα των ΑΠΕ και της εξοικονόμησης ενέργειας, η ΠΚΜ θέτει ως προτεραιότητες:

- Τη μείωση της κατανάλωσης συμβατικής ενέργειας μέσω της εφαρμογής προγραμμάτων μείωσης της κατανάλωσης και αύξησης της ενεργειακής απόδοσης, της αξιοποίησης των ΑΠΕ και της προώθησης σχεδίων συμπαραγωγής ηλεκτρισμού και θερμότητας
- Την προώθηση ολοκληρωμένων παρεμβάσεων για την αστική κινητικότητα με απώτερο στόχο τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>, αλλά και άλλων ρυπογόνων παραγόντων όπως τα PM<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub> και NO<sub>2</sub>, στο μητροπολιτικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης και σε άλλα μεσαία αστικά κέντρα

### Θεματικοί στόχοι και επενδυτικές προτεραιότητες για τις υποδομές μεταφορών

Πίνακας 3. Αιτιολόγηση της επιλογής θεματικών στόχων και επενδυτικών προτεραιοτήτων (ΠΕΠ ΠΚΜ 2014-2020)

Επιλεγμένος θεματικός στόχος	Επιλεγμένη επενδυτική προτεραιότητα	Αιτιολόγηση της επιλογής
04 - Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς	4e - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον	(α) Η συντριπτική πλειοψηφία του πληθυσμού της ΠΚΜ ζει στα αστικά κέντρα. Η ποιότητα ζωή των πολιτών στις πόλεις υφίσταται υποβάθμιση, και λόγω της αυξημένης κυκλοφορίας των οχημάτων (β) Η εκπομπή GHG από τις μεταφορές συνδυάζεται με την εκδήλωση τοπικών φαινομένων ατμοσφαιρικής ρύπανσης.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
 Παραδοτέο Α:  
 Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

	περιορισμό των επιπτώσεων	<p>Απαιτούνται ολιστικές προσεγγίσεις για την βελτίωση της ποιότητας του αέρα &amp; την απεξάρτηση των οικονομικών δραστηριοτήτων από τη χρήση ορυκτών καυσίμων (ιδιαίτερα στα δημόσια ΜΜΜ) που αποτελούν την κοινή ρίζα των δύο προβλημάτων</p> <p>(γ) Πέραν των επιπτώσεων στο αστικό περιβάλλον (ρύποι &amp; σωματίδια) &amp; στην υγεία των κατοίκων, η κυκλοφορία των οχημάτων προκαλεί σημαντικό οικονομικό κόστος</p> <p>(δ) Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των μεγάλων πόλεων της ΠΚΜ κινείται σε επίπεδα χαμηλότερα σε σύγκριση με αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις</p> <p>(ε) Η αστική κινητικότητα και προσβασιμότητα αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης, την ελλιπή πολιτική στάθμευσης &amp; το χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των ΜΜΜ</p>
07 - Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων	7b - Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ, περιλαμβανομένων των πολυτροπικών κόμβων	(α) Με την κατασκευή της Εγνατίας Οδού και των έργων του ΠΑΘΕ βελτιώθηκαν σημαντικά οι Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας. Υπάρχει ανάγκη για ολοκλήρωση των συνδέσεων των περιφερειακών οδών με τα ΔΕΔ-Μ.
07 - Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων	7e-Βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και της ασφάλειας του εφοδιασμού μέσω της ανάπτυξης έξυπνων συστημάτων διανομής, αποθήκευσης και μεταφοράς ενέργειας και μέσω της ενσωμάτωσης σε αυτά της διανεμόμενης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές	(α) Προώθηση οικονομικής ανάπτυξης της ΠΚΜ (β) Μείωση της ρύπανσης (γ) Ασφάλεια ενεργειακού εφοδιασμού (δ) Αύξηση της ενεργειακής απόδοσης στις αστικές και βιομηχανικές περιοχές



## 4.2 ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ

Το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 218 τεύχος Β, στις 6 Φεβρουαρίου του 2004.

### Γενικοί κατευθυντήριοι στόχοι

- Στην εναρμόνιση με τα εγκεκριμένα ή υπό διαμόρφωση κείμενα του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και την εξειδίκευση και συμπλήρωση των βασικών προτεραιοτήτων και επιλογών τους, στο επίπεδο της Περιφέρειας
- Την προώθηση της αειφόρου, ισόρροπης και διαρκούς ανάπτυξης της Περιφέρειας σύμφωνα με τις φυσικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητές της
- Στην ενσωμάτωση των κατευθύνσεων του περιφερειακού προγράμματος δημοσίων επενδύσεων, των προ-ραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης, καθώς και άλλων γενικών ή ειδικών αναπτυξιακών προγραμμάτων που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη διάρθρωση και ανάπτυξη του χώρου της Περιφέρειας.
- Στην εξασφάλιση της ικανότητάς τους να αποτελέσουν τη βάση αναφοράς για το συντονισμό και την εναρμόνιση των επί μέρους πολιτικών, προγραμμάτων και επενδυτικών σχεδίων του Κράτους, των δημοσίων οργανισμών και επιχειρήσεων και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας, που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη συνοχή και ανάπτυξη του περιφερειακού χώρου.
- Στην εξασφάλιση κατευθύνσεων για τα μεγάλα αστικά συγκροτήματα για τα οποία απαιτούνται Ρυθμιστικά Σχέδια για την οικιστική τους οργάνωση και για την προστασία του περιβάλλοντος.
- Στην εξασφάλιση της ικανότητάς τους να λειτουργούν ως κατευθυντήρια πλαίσια στα κατώτερα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ΠΕΡΠΟ, και ΖΟΕ) εξασφαλίζοντας τη συνεκτική διαχείριση του χώρου.
- Στην εξειδίκευση και συμπλήρωση των βασικών προτεραιοτήτων - επιλογών των χωρικών κατευθύνσεων αναφορικά με τις περιοχές στις οποίες θα ενεργοποιούνται τα εργαλεία και οι μηχανισμοί του Ν. 2742/1999, ειδικότερα δε οι Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων και τέλος οι Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων.

### Κατευθύνσεις χωρικής ανάπτυξης

#### Καθορισμός προτύπου χωρικής οργάνωσης

- Επιδίωξη συγκρότησης ενός ισόρροπου και πολυκεντρικού δικτύου αστικών κέντρων, το οποίο μπορεί να λειτουργεί αντισταθμιστικά αλλά και συμπληρωματικά ως προς αυτό του συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

- Επιδίωξη ενός πολυκεντρικού πρότυπου αστικής ανάπτυξης σε ευρωπαϊκό και σε εθνικό επίπεδο με βασικό του πόλο τη Θεσσαλονίκη
- Ενδυνάμωση και βελτίωση όλων των αστικών κέντρων της Περιφέρειας
- Υιοθέτηση της αρχής της «συμπαγούς πόλης» και τον περιορισμό της αστικής διάχυσης
- Ανάπτυξη ενός βιώσιμου πρότυπου ανάπτυξης της υπαίθρου
- Ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών και πρόσβασης στη γνώση
- Βελτίωση της προσπελασιμότητας της Περιφέρειας και της εσωτερικής της συνοχής
- Συνετή χρήση των φυσικών της πόρων, πράγμα που συνεπάγεται τη συμφιλίωση του ενεργειακού αναπτυξιακού προτύπου με τον έλεγχο και τον περιορισμό της ρύπανσης

#### Χωρική διάρθρωση των βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής

Για την οργάνωση του δικτύου μεταφορών στην Περιφέρεια δίδονται οι εξής βασικές κατευθύνσεις:

- Η ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών, επικοινωνιών και ενέργειας αποτελούν καθοριστικό παράγοντα οργάνωσης του χωρικού προτύπου της Περιφέρειας. Τα ολοκληρωμένα συστήματα μεταφορών συμβάλλουν στη σύνδεση της Περιφέρειας με τις λοιπές περιφέρειες της χώρας (Δυτική Μακεδονία, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη, Ήπειρος, Θεσσαλία, Κεντρική Ελλάδα, Αττική και νησιά) με τα κατά περίπτωση πρόσφορα μέσα αλλά και με το ευρύτερο περιβάλλον της
- Η ιεραρχημένη ανάπτυξη των ολοκληρωμένων και διασυνδεδεμένων συστημάτων μεταφορών συμβάλλει ταυτόχρονα και στην αύξηση της εσωτερικής συνοχής της Περιφέρειας και στη λειτουργικά κατά σταδιακό τρόπο ολοκλήρωση του παραγωγικού της προτύπου
- Η προσπελασιμότητα και η εσωτερική συνοχή της Περιφέρειας πρέπει να διασφαλίζονται με την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου δικτύου

### 4.3 ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ

Αποτελεί το κύριο μέσο για την επίτευξη των εθνικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τους δύο τομείς Μεταφορών και Περιβάλλοντος.

#### **Στρατηγικοί στόχοι και Βασικές προτεραιότητες**

##### Για τον τομέα των Μεταφορών

Α) Η προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων και αεροδρομίων).

Β) Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών.

Γ) Η βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών με βασικές προτεραιότητες μεταξύ άλλων:

- Σε σχέση με την οδική ασφάλεια, με βάση τις ανάγκες και τους διαθέσιμους πόρους, η βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας και αντίστοιχη μείωση των τροχαίων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ατυχημάτων με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις υψηλής αποδοτικότητας, καθώς και μέτρα ενεργητικής οδικής ασφάλειας.

Δ) Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (αστικών μέσων σταθερής τροχιάς και λοιπών καθαρών επιφανειακών μέσων).

Για τον τομέα του Περιβάλλοντος

Ε) Η εκπλήρωση των απαιτήσεων του περιβαλλοντικού κεκτημένου της Ε.Ε. στους τομείς των Αποβλήτων και των Υδάτων.

Ζ) Η προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή - Πρόληψη και Διαχείριση Κινδύνων.

Η) Η διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας.

Θ) Η Αστική Αναζωογόνηση - Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα με βασικές προτεραιότητες μεταξύ άλλων:

- Η βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την χωρική ανάπτυξη,
- Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της αστικής αναζωογόνησης,
- Η εξοικονόμηση ενέργειας στο Δημόσιο και στον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα.

Πίνακας 4. Στόχοι και δράσεις ανά άξονα προτεραιότητας (ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ)

Άξονας προτεραιότητας	Επιλεγμένη επενδυτική προτεραιότητα	Ειδικός στόχος
08 - ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	4ε - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων	Προώθηση των καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας
09 - ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	4ν - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων	Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
 Παραδοτέο Α:  
 Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

	προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων	
10 - ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΔΙΟΞΕΙΔΙΟΥ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	4c - Στήριξη της ενεργειακής απόδοσης, της έξυπνης διαχείρισης της ενέργειας και της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις δημόσιες υποδομές	Εξοικονόμηση ενέργειας στο Δημόσιο και ευρύτερο Δημόσιο Τομέα
	4e - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων	Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και της Επισκεψιμότητας σε Υποβαθμισμένες Περιοχές
12 - ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΚΕΚΤΗΜΕΝΟΥ	6e - Ανάλυση δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπτυξη των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου	Βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη με δράσεις όπως: (α) Δράσεις Χωροταξικού Σχεδιασμού και αξιοποίησης των περιβαλλοντικών πόρων, για την προώθηση ενιαίας και βιώσιμης εθνικής στρατηγικής και ανάπτυξης (β) Πολεοδομικός και Αστικός Σχεδιασμός για την ανάπτυξη βιώσιμων και «έξυπνων Πόλεων» (Smart Cities) (γ) Αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης του αέρα (δ) Προώθηση μέτρων περιορισμού του θορύβου





## 5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΠΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ

Για την κατανόηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου συγκοινωνιακού σχεδιασμού αξιοποιούνται πληροφορίες, στοιχεία και δεδομένα τα οποία προέρχονται από επίσημα έγγραφα και σχέδια (μελέτες, αποφάσεις δημοτικού συμβουλίου, στρατηγικά σχέδια κ.ά.) τα οποία έχουν εκπονηθεί σε παλαιότερες περιόδους και ισχύουν ακόμη. Το αντικείμενο των εγγράφων και σχεδίων που χρειάζεται να αναζητηθούν δεν περιορίζεται απαραίτητα σε συγκοινωνιακά θέματα, αλλά μπορεί να αφορά και σε πολεοδομικά, ενεργειακά και άλλα αντικείμενα που μπορεί να δώσουν στοιχεία για τις στρατηγικές κατευθύνσεις και πολιτικές που ακολουθούσε ο Δήμος Αλεξάνδρειας και οι υπόλοιπες τοπικές και Περιφερειακές Αρχές σε ζητήματα που αφορούν στη βιώσιμη αστική κινητικότητα και στη βιώσιμη ανάπτυξη εν γένει.

Πιο συγκεκριμένα τα πλαίσια τοπικών σχεδίων και στρατηγικών επομένως που επηρεάζουν την εξέλιξη της παρούσας μελέτης μπορούν να θεωρηθούν:

- το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Αλεξάνδρειας
- τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των ΔΕ Αλεξάνδρειας και Πλατέως
- το Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας
- την επικαιροποιημένη Κυκλοφοριακή Μελέτη της πόλης της Αλεξάνδρειας

### 5.1 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Αλεξάνδρειας 2015-2019 (Β' Φάση)

#### Γενική περιγραφή

Το επιχειρησιακό σχέδιο του Δήμου Αλεξάνδρειας αποτελεί ένα στρατηγικό σχέδιο για τη περίοδο 2016-2019 που εκπονήθηκε σε δύο φάσεις. Η Α' Φάση τον Μάιο του 2016 και η Β' Φάση τον Οκτώβριο του 2016 σύμφωνα με το πλαίσιο του Ν.3643/2006 και των σχετικών υπουργικών αποφάσεων.

#### Περιεχόμενο

Οι δύο Φάσεις Α' & Β' εξειδικεύονται στην διατύπωση συγκεκριμένων δράσεων και μέτρων που καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων.

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου Αλεξάνδρειας 2015-2019, η στρατηγική του δήμου οργανώνεται σε τέσσερις άξονες:

- **Άξονας 1<sup>ος</sup> «Περιβάλλον και ποιότητα ζωής»**
- **Άξονας 2<sup>ος</sup> «Κοινωνική Πολιτική, Υγεία, Παιδεία, Πολιτισμός και Αθλητισμός»**
- **Άξονας 3<sup>ος</sup> «Τοπική Οικονομία και Απασχόληση»**
- **Άξονας 4<sup>ος</sup> «Βελτίωση της Διοικητικής Ικανότητας και της Οικονομικής Κατάστασης του Δήμου»**

Οι παραπάνω άξονες συνθέτουν το όραμα του Δήμου Αλεξάνδρειας, το οποίο είναι: «...η εξέλιξή του σε ένα Δήμο σύγχρονο, δημοκρατικό, ανθρωποκεντρικό, οικονομικά εύρωστο, με σεβασμό στο περιβάλλον και πρόθεση ανάδειξης της πολιτιστικής του κληρονομιάς...»



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Πιο αναλυτικά για τον καθένα από τους παραπάνω 4 Άξονες, καθορίστηκαν μέτρα και στόχοι για την επίτευξη του επιθυμητού αποτελέσματος.

### **Άξονας 1<sup>ος</sup> «Περιβάλλον και ποιότητα ζωής»**

✓ Μέτρο 1.1 Φυσικό Περιβάλλον

Υπάρχει πληθώρα ενδεικτικών κατηγοριών δράσεων προκειμένου να επιτευχθούν οι παρακάτω δύο στόχοι:

- 1) της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος και της ανάδειξης οικοτόπων
- 2) της εξοικονόμησης ενέργειας

✓ Μέτρο 1.2 Οικιστικό Περιβάλλον

Καθορίστηκαν κατηγορίες δράσεων προκειμένου να επιτευχθούν οι παρακάτω τέσσερις στόχοι:

- 1) της προώθησης θεμάτων χωροταξικού-πολεοδομικού σχεδιασμού και επεκτάσεων
- 2) της πρόληψης και της αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών
- 3) της εφαρμογής ολοκληρωμένων σχεδίων Διαχείρισης Απορριμμάτων
- 4) της ανάπλασης κοινόχρηστων χώρων του Δήμου

✓ Μέτρο 1.3 Υποδομές-Δίκτυα

Υπάρχει πληθώρα ενδεικτικών κατηγοριών δράσεων προκειμένου να επιτευχθούν οι παρακάτω τέσσερις στόχοι:

- 1) της αναβάθμισης υφιστάμενων καθώς και κατασκευής νέων δικτύων ύδρευσης και άρδευσης- εξασφάλιση ορθολογικής διαχείρισης υδατικού δυναμικού και βελτίωση της ποιότητας του
- 2) της κατασκευής δικτύου Αποχέτευσης-επεξεργασίας λυμάτων
- 3) της διαχείρισης ομβρίων υδάτων για την αποφυγή πλημμυρικών φαινομένων στο Δήμο
- 4) της βελτίωσης υποδομών μεταφοράς, οδοποιίας και επικοινωνιών τοπικού χαρακτήρα – βελτίωση προσβασιμότητας.

### **Άξονας 2<sup>ος</sup> «Κοινωνική Πολιτική, Υγεία, Παιδεία, Πολιτισμός και Αθλητισμός»**

✓ Μέτρο 2.1 Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια

Σχεδιάστηκαν ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων προκειμένου να επιτευχθούν οι παρακάτω δύο στόχοι:

- 1) της αναβάθμισης υπηρεσιών πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας
- 2) της αναβάθμισης και βελτίωσης παρεχόμενων υπηρεσιών κοινωνικής πρόνοιας και φροντίδας

✓ Μέτρο 2.2 Κοινωνική Μέριμνα, κοινωνική ενσωμάτωση



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Υπάρχει πληθώρα ενδεικτικών κατηγοριών δράσεων προκειμένου να επιτευχθούν οι παρακάτω στόχοι:

- 1) της εφαρμογής σχεδίου 'Ολοκληρωμένης Τοπικής Στρατηγικής Κοινωνικής Πολιτικής' με ανάλυση στοχοθεσίας, αξόνων προτεραιότητας και προτεινόμενων παρεμβάσεων για την αποτελεσματικότερη άσκηση της κοινωνικής πολιτικής
- 2) της υλοποίησης έργων και δράσεων υποστήριξης προγραμμάτων για τους Ρομά

✓ Μέτρο 2.3 Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση

Προγραμματίστηκαν ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων προκειμένου να επιτευχθούν οι παρακάτω τρεις στόχοι:

- 1) της αναβάθμισης σχολικών υποδομών
- 2) της αναβάθμισης εξοπλισμού ΤΠΕ Σχολικών Μονάδων
- 3) της εκπαίδευση ενηλίκων

✓ Μέτρο 2.4 Πολιτισμός

Υπάρχει πληθώρα ενδεικτικών κατηγοριών δράσεων προκειμένου να επιτευχθούν οι παρακάτω πέντε στόχοι:

- 1) της αναβάθμισης πολιτιστικών υποδομών Δήμου Αλεξάνδρειας και δημιουργία νέων
- 2) της αναβάθμισης πολιτιστικών υποδομών Δήμου Αλεξάνδρειας και δημιουργία νέων
- 3) της εφαρμογής δράσεων ανάδειξης της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής του Δήμου Αλεξάνδρειας
- 4) της αναβάθμισης της Λειτουργίας Δημοτικής Βιβλιοθήκης και δημιουργία κινητής
- 5) της προώθησης αδελφοποιήσεων και λοιπών προγραμμάτων δικτυώσεων πόλεων

✓ Μέτρο 2.5 Αθλητισμός

Καθορίστηκαν δράσεις προκειμένου να επιτευχθούν οι παρακάτω δύο στόχοι:

- 1) της βελτίωσης αθλητικών υποδομών
- 2) της υποστήριξης, ανάδειξης, θεσμοθέτησης αθλητικών δραστηριοτήτων

### **Άξονας 3<sup>ος</sup> «Τοπική Οικονομία και Απασχόληση»**

✓ Μέτρο 3.1 Απασχόληση - Ανεργία

Υπάρχει πληθώρα ενδεικτικών κατηγοριών δράσεων προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος:

- 1) της προώθησης της Απασχόλησης και καταπολέμηση της ανεργίας

✓ Μέτρο 3.2 Οικονομική Δραστηριότητα και Υποδομές

Προγραμματίστηκαν δράσεις προκειμένου να επιτευχθούν οι παρακάτω δύο στόχοι:

- 1) της ανάπτυξης της Οικονομικής Δραστηριότητας του Δήμου
- 2) της βελτίωσης υφιστάμενων υποδομών και δημιουργία νέων



## **Άξονας 4<sup>ος</sup> «Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας και της Οικονομικής Κατάστασης του Δήμου»**

### ✓ Μέτρο 4.1 Οργανωτική Δομή και συστήματα λειτουργίας

Υπάρχει πληθώρα ενδεικτικών κατηγοριών δράσεων προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος:

- 1) της βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους πολίτες

### ✓ Μέτρο 4.2 Ανθρώπινο δυναμικό

Υπάρχει πληθώρα ενδεικτικών κατηγοριών δράσεων προκειμένου να επιτευχθούν οι παρακάτω δύο στόχοι:

- 1) της αναβάθμισης δεξιοτήτων ανθρώπινου δυναμικού
- 2) της Νομικής Υποστήριξης του προσωπικού στην εκτέλεση των καθηκόντων του

### ✓ Μέτρο 4.3 Ηλεκτρονική Διακυβέρνηση

Ενδεικτικές κατηγορίες δράσεων καθορίστηκαν προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος:

- 1) της Αναβάθμισης υφιστάμενων και υλοποίησης νέων Υπηρεσιών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης

### ✓ Μέτρο 4.4 Κτιριακή Υποδομή και Τεχνικός Εξοπλισμός

Υπάρχει πληθώρα ενδεικτικών κατηγοριών δράσεων προκειμένου να επιτευχθούν οι παρακάτω δύο στόχοι:

- 1) της βελτίωσης της κτιριακής υποδομής Δήμου Αλεξάνδρειας
- 2) της βελτίωσης του Τεχνικού Εξοπλισμού

### ✓ Μέτρο 4.5 Οικονομία και Περιουσία

Υπάρχει πληθώρα ενδεικτικών κατηγοριών δράσεων προκειμένου να επιτευχθεί ο παρακάτω στόχος:

- 1) της βελτίωσης Οικονομικής Κατάστασης του Δήμου

## **5.2 Σχέδιο δράσης Αειφόρου Ενέργειας**

Ο Δήμος Αλεξάνδρειας στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας του 'Συμφώνου των Δημάρχων' στοχεύει στην εξοικονόμηση ενέργειας και στην υλοποίηση εφαρμογών ΑΠΕ. Το Σύμφωνο αυτό είναι μια φιλόδοξη πρωτοβουλία που εμπλέκει τα Ευρωπαϊκά αστικά κέντρα και πόλεις στον αγώνα κατά της κλιματικής αλλαγής. Οι Δήμαρχοι που υπογράφουν το Σύμφωνο δεσμεύονται να υπερβούν στους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κλίμα και την ενέργεια για το έτος 2020, μειώνοντας τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) στην επικράτεια τους τουλάχιστον κατά 20%. Για να πετύχουν αυτό τον στόχο αναπτύσσουν Σχέδια Δράσης για την Αειφόρο (Βιώσιμη) Ενέργεια (ΣΔΑΕ).



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
 Παραδοτέο Α:  
 Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Πίνακας 5. Επισκόπηση Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία	ΜΕΛΕΤΗ
	2	Τίτλος	Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας
	3	Αντικείμενο	ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ - ΕΝΕΡΓΕΙΑ
	4	Έτος εκπόνησης	2015
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Σύνολο Δήμου Αλεξάνδρειας
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Απόφαση 23154 / 13-07-2015 του Δημοτικού Συμβουλίου.  Αριθμ. Δ6/Β/14826 Αρ. Φύλλου 1122, 17 Ιουνίου 2008, Μέτρα για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και την εξοικονόμηση ενέργειας στο δημόσιο και ευρύτερο δημόσιο τομέα
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	Θέσπιση στόχων, σχεδιασμός και ανάπτυξη δράσεων, κοστολόγηση
	3	Ταυτότητα δεδομένων	Καταγραφή υφιστάμενη κατάσταση ενεργειακού αποτυπώματος ανά κατηγορία: δημοτικά κτίρια και εγκαταστάσεις, ιδιωτικές κατοικίες, δημοτικός φωτισμός, δημοτικός στόλος και μεταφορές, στοιχεία τοπικής παραγωγής ενέργειας
	4	Συμπεράσματα μελέτης	Προβλεπόμενος στόχος εκπομπών CO <sub>2</sub> , καταγραφή βασικών ενεργειών επίτευξης, προσκλήσεις, ευαισθητοποίηση πολιτών, υποστηρικτικές δομές
	5	Προτάσεις για έργα και μελέτες δικτύων υποδομών	<b>Στόχοι:</b> 1. Εκπαίδευση Οδηγών Δημοτικών Στόλων σχετικά με την ανάπτυξη της Οικολογικής Οδήγησης (Eco Driving) 2. Υποκατάσταση καυσίμου στα απορριμματοφόρα του Δήμου 3. Προμήθεια ηλεκτροκίνητων οχημάτων και φόρτιση τους μέσω της εγκατάστασης ΦΒ σταθμού 4. Υποκατάσταση καυσίμου στα λεωφορεία του ΚΤΕΛ ΗΜΑΘΙΑΣ 5. Ποδηλατοδρόμοι 6. Υποκατάσταση καυσίμου στα ιδιωτικά οχήματα 7. Βιοκαύσιμα
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Οι στόχοι και οι πράξεις που περιλαμβάνει η μελέτη γίνονται κυρίως με σκοπό την ενεργειακή αναβάθμιση των υποδομών και τη μείωση του αποτυπώματος του δήμου.
	2	Στόχοι/ δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας (σβακ)	Δράσεις ευαισθητοποίησης, προώθηση ηλεκτροκίνησης, δημιουργία ποδηλατοδρόμων, αναβάθμιση ή/και αντικατάσταση δημοτικού στόλου
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Σε πλήρη εναρμόνιση
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	Μέτρα ενεργειακής αποδοτικότητας, ενεργειακό ισοζύγιο, εντοπισμός των αναγκών σε κοινωνικές υποδομές



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

### 5.3 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Αλεξάνδρειας

Κυρώθηκε με την υπ' αριθμ. 797/29-09-2009 πράξη του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΥΕΚ 545/ΑΑΠ/26-10-2009), κατόπιν σχετικής μελέτης που εκπονήθηκε την περίοδο 2007-2008, με χρηματοδότηση του ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας 2000-2006.

Αποτελεί μελέτη που εξετάζει τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά και την χωροταξική οργάνωση της περιοχής που διερευνά.

Οι στόχοι και οι πράξεις που περιλαμβάνει το πολεοδομικό σχέδιο γίνονται κυρίως με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων λαμβάνοντας υπόψη τη μελλοντική λειτουργία των οδικών δικτύων, των χρήσεων γης και τις κοινωνικές ανάγκες (κοινωνική βιωσιμότητα).

Ειδικότερα για τα συγκοινωνιακά θέματα υπάρχει μια γενική στόχευση για την πραγματοποίηση αλλαγών και επεμβάσεων, αλλά δεν συνδέονται απαραίτητα με τη μεταστροφή σε βιώσιμα συστήματα μεταφορών.

Πίνακας 6. Επισκόπηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Αλεξάνδρειας

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΩΝ			
<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ</b>	1	Κατηγορία	ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
	2	Τίτλος	ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ (ΓΠΣ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ Αλεξάνδρειας Ν. Ημαθίας
	3	Αντικείμενο	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ – ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ
	4	Έτος εκπόνησης	2009
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	ΔΗΜΟΣ Αλεξάνδρειας (Περιλαμβάνονται τα κάτωθι δημοτικά διαμερίσματα: Αλεξάνδρειας, Βρυσακίου, Καμποχωρίου, Λουτρού, Νεοχωρίου, Νησιού, και τους οικισμούς Αλεξάνδρειας (έδρα του Δήμου), Νησελίου, Σχοινά, Βρυσακίου, Καμποχωρίου, Λουτρού, Νεοχωρίου, Νησιού (και την τροποποίηση της υπ' αριθμ. 76816/3255/11.11.1985 απόφασης Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ για την Έγκριση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου των οικισμών Αλεξάνδρειας και Σχοινά του Δήμου Αλεξάνδρειας ΦΕΚ 820/Δ/31.12.1985)
<b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ</b>	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Το θεσμικό πλαίσιο για την εκπόνηση και έγκριση του ΓΠΣ είναι ο Ν.1337/83 ο οποίος τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το Ν.2508/97
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης, θέσπιση στόχων, σχεδιασμός και ανάπτυξη δράσεων, κοστολόγηση
	3	Ταυτότητα δεδομένων	Δημογραφικά, κοινωνικά-οικονομικά, χωρικά-πολεοδομικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά περιοχής μελέτης
	4	Συμπεράσματα μελέτης	Εκτεταμένη λίστα προβλημάτων και παρεμβάσεων που αφορούν όλες τις πιθανές μορφές ανάπτυξης της περιοχής μελέτης και πιθανής πηγής χρηματοδότησης



**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας**  
**Παραδοτέο Α:**  
**Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ**

	<b>5</b>	Προτάσεις για έργα και μελέτες δικτύων υποδομών	<p><b>Στόχοι:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Σχετικά με την οδική σύνδεση της πόλης των Γιαννιτών προτείνεται η οδική σύνδεση της πόλης με την Εγνατία οδό και συγκεκριμένα με τον ανισόπεδο κόμβο Νησελίου.</li> <li>2. Η κατασκευή δύο συλλεκτήριων που θα συνδέουν το Καμποχώρι με το Νησί και τον δρόμο προς Κρύα Βρύση</li> <li>3. Η συντήρηση και η βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του επαρχιακού οδικού δικτύου στα διοικητικά όρια του Δήμου</li> <li>4. Η αναβάθμιση της σημερινής λειτουργίας με χαρακτηριστικά προαστιακής εξυπηρέτησης</li> <li>5. Δημιουργία ενός σύγχρονου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων στην πόλη της Αλεξάνδρειας</li> </ol>
<b>ΠΡΑΞΙΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ</b>	<b>1</b>	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Οι στόχοι και οι πράξεις που περιλαμβάνει το πολεοδομικό σχέδιο γίνονται κυρίως με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων λαμβάνοντας υπόψη τη μελλοντική λειτουργία των οδικών δικτύων, των χρήσεων γης και τις κοινωνικές ανάγκες (κοινωνική βιωσιμότητα)
	<b>2</b>	Στόχοι/ δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας (σβακ)	Διάνοξη δρόμων στους νέους οικιστικούς υποδοχείς, βελτίωση επαρχιακού οδικού δικτύου, διαμόρφωση υπαίθριων χώρων-πεζόδρομοι. Δημιουργία ενός σύγχρονου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων στην πόλη της Αλεξάνδρειας, μετά από ολοκληρωμένη μελέτη με σταδιακή πεζοδρόμηση της Βετσοπούλου.
	<b>3</b>	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Το ΓΠΣ περιλαμβάνει τις προβλέψεις και επισημάνσεις του συνόλου των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της ΠΚΜ στο επίπεδο του Νομού Ημαθίας όπου χωροθετείται και ο Δήμος Αλεξάνδρειας. Επίσης κάποιες παρεμβάσεις απαιτούν υψηλή χρηματοδότηση που ίσως είναι δύσκολο να βρεθεί.
	<b>4</b>	Αξιοποίηση δεδομένων	Στοιχεία της πολεοδομική οργάνωσης του δήμου (αρίθμηση, πυκνότητα, έκταση, συντελεστές δόμησης, κύριες χρήσεις γης, ιεράρχηση οδικού δικτύου, πυκνότητα και χωρητικότητα) συνοδευόμενες από σχέδια για τον εντοπισμό των αναγκών σε κοινωνικές υποδομές

#### 5.4 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πλατέως

Κυρώθηκε με την υπ' αριθ. 15229/16-02-2009 πράξη του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 157/ΑΑΠ/13-04-2009), κατόπιν σχετικής μελέτης που εκπονήθηκε την περίοδο 2006-2007, με χρηματοδότηση του ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας 2000-2006.

Αποτελεί μελέτη που εξετάζει τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά και την χωροταξική οργάνωση της περιοχής που διερευνά.

Οι στόχοι και οι πράξεις που περιλαμβάνει το πολεοδομικό σχέδιο γίνονται κυρίως με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων λαμβάνοντας υπόψη τη μελλοντική λειτουργία των οδικών δικτύων, των χρήσεων γης και τις κοινωνικές ανάγκες (κοινωνική βιωσιμότητα).

Ειδικότερα για τα συγκοινωνιακά θέματα υπάρχει μια γενική στόχευση για την πραγματοποίηση αλλαγών και επεμβάσεων, αλλά δεν συνδέονται απαραίτητα με τη μεταστροφή σε βιώσιμα συστήματα μεταφορών.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Πίνακας 7. Επισκόπηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Πλατέως

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία	ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
	2	Τίτλος	ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ (ΓΠΣ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΛΑΤΕΟΣ Ν. Ημαθίας
	3	Αντικείμενο	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ – ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ
	4	Έτος εκπόνησης	2009
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	ΔΗΜΟΣ Αλεξάνδρειας Το ΓΠΣ του Δήμου Πλατέως, σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν. 2508/1997, περιλαμβάνει τα Δημοτικά Διαμερίσματα Πλατέως, Αράχου, Λιανοβεργίου, Κορυφής, Πρασινάδας, Τρικάλων, Κλειδιού και Πλατάνου (και τους οικισμούς Πλατύ, Άραχο Λιανοβέργι-Παλαιοχώρι, Νεοχωρόπουλο-Κορυφή, Πρασινάδα, Πλάτανος, Κυδωνέα, Παλαιοχώρα, Νησελούδι, Τρίκαλα, Κλεδί), καθώς και την τροποποίηση των Υπ.Αποφάσεων για την έγκριση των ΓΠΣ α) οικισμού Πλατέως (ΦΕΚ 143Δ/20.3.1990) και β) οικισμού Τρικάλων (ΦΕΚ 520Δ/13.6.1986) αντίστοιχα
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Το θεσμικό πλαίσιο για την εκπόνηση και έγκριση του ΓΠΣ είναι ο Ν.1337/83 ο οποίος τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το Ν.2508/97
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης, θέσπιση στόχων, σχεδιασμός και ανάπτυξη δράσεων
	3	Ταυτότητα δεδομένων	Δημογραφικά, κοινωνικά-οικονομικά, χωρικά-πολεοδομικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά περιοχής μελέτης
	4	Συμπεράσματα μελέτης	Εκτεταμένη λίστα προβλημάτων και παρεμβάσεων που αφορούν όλες τις πιθανές μορφές ανάπτυξης της περιοχής μελέτης .
	5	Προτάσεις για έργα και μελέτες δικτύων υποδομών	<b>Στόχοι:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Η περιοχή μελέτης διασχίζεται από τον εθνικό σιδηροδρομικό άξονα Θεσσαλονίκης-Αθηνών. Στο Σιδηροδρομικό Σταθμό Πλατέως γίνεται η διακλάδωση της γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης με τη γραμμή που κατευθύνεται προς Δυτική Μακεδονία. Διαφοροποιήσεις στην χάραξη του σιδηροδρομικού δικτύου της περιοχής, λόγω διασταύρωσης του με δευτερεύοντα οδικά δίκτυα, δεν κρίνονται σκόπιμες, ούτε δυνατές.</li> <li>2. Προβλέπεται η κατασκευή στην περιοχή του ΟΤΑ δικτύου ποδηλατοδρόμων το οποίο να ενώνει τον κεντρικό οικισμό του Πλατέως με τον πυρήνα αναψυχής που προτείνεται να λειτουργήσει στην παραλιακή ζώνη εντός της περιοχής του Εθνικού Πάρκου των δελταικών σχηματισμών , αλλά και τις παρόχθιες περιοχές του Λουδία και τις παλαιές κοίτες του Αλιάκμονα. Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων προβλέπεται μα κατασκευασθεί παράλληλα με το οδικό δίκτυο.</li> <li>3. Για το <u>Πλατύ</u> το οδικό δίκτυο του οικισμού οργανώνεται σε σύστημα συλλεκτήριων , ιεραρχώντας ως σημαντικότερη σε σχέση με τις υπόλοιπες την συλλεκτρία στα δυτικά του παλαιού οικισμού. Προτείνεται ανισόπεδη διάβαση στην διασταύρωση της κύριας συλλεκτρίας με τις γραμμές του τρένου στην περιοχή Δημαρχείου. Επίσης προτείνεται ένα δίκτυο πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης και σε μήκος 10 οικοδομικών τετραγώνων. Προτείνεται η κατασκευή μίας</li> </ol>





**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας**  
**Παραδοτέο Α:**  
**Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ**

		<p>πεζογέφυρας στην περιοχή στην περιοχή του Δημοτικού σχολείου ώστε συνδυαστικά και με την υπόγεια διάβαση που έχει κατασκευαστεί θα επιτευχθεί η σύνδεση της νότιας πέραν των σιδηροδρομικών γραμμών περιοχής κατοικίας.</p> <p>4. Για τον <u>Αραχο</u> προβλέπεται η διαμόρφωση δύο ισόπεδων κόμβων . Όσον αφορά το δίκτυο πεζοδρόμων εξακολουθεί να ισχύει το δίκτυο πεζοδρόμων κατά μήκος του νοτίου ορίου του οικισμού και εκατέρωθεν του οικοδομικού τετραγώνου όπου χωροθετούνται όλες οι κοινωφελείς και κοινόχρηστες χρήσεις του οικισμού.</p> <p>5. Για το Λιανοβέργι-Παλαιοχώρι προβλέπονται δύο ισόπεδοι κόμβοι στις κύριες εισόδους των οικισμών. Σε αυτούς τους δύο οικισμούς προβλέπονται άλλοι δύο ισόπεδοι κόμβοι μία για κάθε οικισμό. Μεταξύ των δύο οικισμών προβλέπεται η δημιουργία παράλληλου προς τον δρόμο , πεζοδρόμου που θα συνδέει τους δύο μεγάλους κοινόχρηστους χώρους πρασίνου που προτείνονται στα βόρεια και νότια των οικισμών.</p> <p>6. Για τους οικισμούς <u>Κορυφή – Νεοχωρόπουλο</u> το κύριο οδικό δίκτυο αποτελείται από δύο οριζόντιες και μία κάθετη συλλεκτήρια που διασχίζουν κατά μήκος τους οικισμούς και συνδέονται μέσω δύο ισόπεδων κόμβων.</p> <p>7. Για τους οικισμούς <u>Κλειδί-Πλάτανος</u> προβλέπεται στα βορειοδυτικά περιφερειακός δακτύλιος παράκαμψης του οικισμού σε συνδυασμό με την προτεινόμενη παράπλευρη οδό του αυτοκινητόδρομου της Εγνατίας</p> <p>8. Για τον οικισμό <u>Τρίκαλα</u> προβλέπεται περιφερειακή συλλεκτήρια στο νοτιοδυτικό όριο του οικισμού καθώς και στο βορειοανατολικό. Πραγματοποιήθηκε επίσης η διάρθρωση και ιεράρχηση του οδικού δικτύου.</p>	
<b>ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ</b>	<b>1</b>	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Εκμετάλλευση της βιομάζας της περιοχής στις υφιστάμενες βιομηχανικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας τεύτλων για παραγωγή βιοκαυσίμων.
	<b>2</b>	Στόχοι/ δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας (σβακ)	Προτείνεται δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων σε στο κέντρο της πόλης καθώς και σε οικισμούς του Δήμου, που στο σύνολό του αποτελούν δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
	<b>3</b>	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Οι δράσεις βρίσκονται σε πλήρη συμφωνία με τις βασικές αρχές της βιωσιμότητας, όπως η δημιουργία ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων.
	<b>4</b>	Αξιοποίηση δεδομένων	Στοιχεία της πολεοδομική οργάνωσης του δήμου (αρίθμηση, πυκνότητα, έκταση, συντελεστές δόμησης, κύριες χρήσεις γης, ιεράρχηση οδικού δικτύου, πυκνότητα και χωρητικότητα) συνοδευόμενες από σχέδια για τον εντοπισμό των αναγκών σε κοινωνικές υποδομές



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
 Παραδοτέο Α:  
 Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

## 5.5 Κυκλοφοριακή μελέτη της πόλης της Αλεξάνδρειας

Πίνακας 8. Επισκόπηση Κυκλοφοριακής Μελέτης στην Αλεξάνδρεια

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία	ΜΕΛΕΤΗ
	2	Τίτλος	ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΘΥΜΙΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ
	3	Αντικείμενο	Κυκλοφορία, αστικές μετακινήσεις
	4	Έτος εκπόνησης	Ιούλιος, 2016
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Δημοτική κοινότητα της Αλεξάνδρειας
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Σύμβαση με αριθμ. πρωτ. 32630 / 22-08-2014
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	Εκπονείται σε δύο φάσεις : Φάση Α': Συγκέντρωση και επικαιροποίηση στοιχείων, ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης, διαμόρφωση και αξιολόγηση σχεδίων κυκλοφοριακής διαχείρισης Φάση Β': Τελικές προτάσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, έργων και επεμβάσεων στο οδικό δίκτυο
	3	Ταυτότητα δεδομένων	Τοπογραφικά διαγράμματα περιοχής, στοιχεία από μελέτες που έχουν εκπονηθεί, στοιχεία κυκλοφοριακών και στατιστικών δεδομένων από Υπηρεσίες, συγκοινωνιακή υποδομή, χρήσεις γης, χαρακτηριστικά οδικού δικτύου και μέσων μαζικής μεταφοράς, στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων, στάθμευσης, τροχαίων ατυχημάτων
	4	Συμπεράσματα μελέτης	Τελικές προτάσεις για κάθε κατηγορία
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	<p>Στόχοι προτάσεων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Βελτίωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στην πόλη</li> <li>• Δημιουργία αποδεκτών συνθηκών κίνησης πεζών, παιδιών και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα</li> <li>• Ενίσχυση του ρόλου των δημοσίων συγκοινωνιών</li> <li>• Περιβαλλοντική αναβάθμιση της πόλης</li> <li>• Αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για οχήματα-πεζούς</li> </ul> <p><b>Προτεινόμενες δράσεις</b></p> <p><u>Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις/παρεμβάσεις</u></p> <p><i>Μονοδρομήσεις οδών</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Εκτεταμένο δίκτυο μονοδρόμων που καλύπτει γεωγραφικά ολόκληρη την περιοχή, με εξαίρεση ελάχιστων κύριων οδικών αρτηριών με</li> </ul>



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

		<p>ικανά γεωμετρικά χαρακτηριστικά για τη λειτουργία τους ως αμφίδρομοι.</p> <p><i>Μέτρα για τη βελτίωση των μετακινήσεων των πεζών</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Πεζοδρόμηση των παρακάτω οδικών τμημάτων (α) Οδός Βετσοπούλου-από Αριστοτέλους έως Τ.Γεωργούλη (β) Οδός Ν.Πλαστήρα-από Π.Μελά έως Εθν. Αντιστάσεως (γ) Οδός Ναούσης από Γ.Βιζηνού έως Βετσοπούλου (δ) Οδός Εθν.Αντιστάσεως από Γ.Βιζηνού έως Βετσοπούλου</li></ul> <p>Οι παραπάνω πεζοδρομήσεις σε συνδυασμό με το τμήμα της οδού Εθν. Αντίστασης από Βετσοπούλου έως Νικ. Πλαστήρα που ήδη λειτουργεί ως πεζόδρομος, και το τμήμα της οδού Γρ. Λαμπράκη από Αριστοτέλους έως Ταγμ. Γεωργούλη που λειτουργεί ως οδός ήπιας κυκλοφορίας, δημιουργούν έναν πυρήνα εντός του κέντρου της Αλεξάνδρειας όπου διευκολύνονται σημαντικά οι μετακινήσεις πεζών και ειδικότερα οι μετακινήσεις των ευάλωτων χρηστών όπως π.χ. πεζοί, ΑΜΕΑ, μητέρες με παιδικά καρότσια.</p> <p><i>Μέτρα για την αύξηση της οδικής ασφάλειας</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Για την ασφαλέστερη εξυπηρέτηση των στρεφουσών κινήσεων, προτείνεται η εγκατάσταση φωτεινών σηματοδοτών στις συμβολές της Ε.Ο. Αλεξάνδρειας -Κοζάνης με την οδό 28ης Οκτωβρίου και την οδό Κων. Καραμανλή καθώς και η μετατροπή σε κυκλικό κόμβο της διασταύρωσης των οδών 28ης Οκτωβρίου-Μεγάλου Αλεξάνδρου-Μακεδονομάχων</li><li>• Για τις ανάγκες εξυπηρέτησης του ποδηλατοδρόμου και μόνον μετά την υλοποίησή του, κρίνεται απαραίτητη η εγκατάσταση δύο επιπλέον φωτεινών σηματοδοτών στις συμβολές της οδού 28ης Οκτωβρίου με τις οδούς Σοφοκλή Βενιζέλου και Θεοχάρη Κούγκα.</li><li>• Για την αύξηση της ασφάλειας των μαθητών που φοιτούν στα σχολεία που βρίσκονται στα οικοδομικά τετράγωνα 81, 81Α &amp; 82 προτείνεται η τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη επί της οδού 28ης Οκτωβρίου, στο μέσον της απόστασης από την οδό Σχολείων έως την οδό Μαρκ. Μπότσαρη. Ο σηματοδότης αυτός θα λειτουργεί αποκλειστικά για τους πεζούς (πεζοφάναρο) και θα διακόπτει την κυκλοφορία επί της 28ης Οκτωβρίου μόνο κατόπιν ζήτησης από τους πεζούς με χρήση μπουτόν. Όταν δεν υπάρχει ζήτηση από πεζούς θα έχει συνεχή πράσινη ένδειξη για οχήματα.</li></ul> <p><i>Άλλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και επεμβάσεις</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Δημιουργία κυκλικού αμφίδρομου ποδηλατοδρόμου μήκους 5,7 χλμ., που περικλείει γεωγραφικά ολόκληρη την περιοχή μελέτης. Ο ποδηλατόδρομος θα επιφέρει μείωση της χωρητικότητας των οδικών τμημάτων στα οποία τα εφαρμοστεί ο ποδηλατόδρομος.</li><li>• Μετατροπή σε κυκλικό κόμβο της διασταύρωσης των οδών 28ης Οκτωβρίου – Μεγάλου Αλεξάνδρου – Μακεδονομάχων – Ανώνυμης (56) .</li></ul>
--	--	---



**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας**  
**Παραδοτέο Α:**  
**Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ**

		<p><b>Στάθμευση</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι θέσεις στάθμευσης TAXI στην οδό Βετσοπούλου και στην οδό Πελοποννήσου δεν μεταβάλλονται.</li> <li>• Οι θέσεις στάθμευσης TAXI στην οδό Αριστοτέλους θα μετατοπιστούν από την νότια πλευρά της οδού στην βόρεια πλευρά της λόγω μονοδρόμησής της.</li> <li>• Οι θέσεις στάθμευσης ΚΤΕΛ στην οδό Αριστοτέλους θα μετατοπιστούν από την νότια πλευρά της οδού στην βόρεια πλευρά της λόγω της μονοδρόμησής της.</li> <li>• Οι θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ με την πινακίδα P-71 του Κ.Ο.Κ. στις οδούς Πλαστήρα , Μ. Αλεξάνδρου και στο μη πεζοδρομούμενο τμήμα της οδού Βετσοπούλου διατηρούνται.</li> <li>• Οι θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ με την πινακίδα P-71 του Κ.Ο.Κ. στο πεζοδρομούμενο τμήμα της οδού Βετσοπούλου καταργούνται.</li> <li>• Οι θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ με την πινακίδα P-72 του Κ.Ο.Κ. στην οδό Μ.Αλεξάνδρου και στο μη πεζοδρομούμενο τμήμα της οδού Βετσοπούλου διατηρούνται, και στην οδό Παπάγου θα μετατοπισθούν από την βόρεια πλευρά της οδού στην νότια πλευρά της λόγω της μονοδρόμησής της.</li> <li>• Η χορήγηση νέων θέσεων ΑΜΕΑ θα γίνεται κατόπιν προσκόμισης από τον εκάστοτε ενδιαφερόμενο των απαραίτητων δικαιολογητικών που θα προβλέπονται από τις οικίες κανονιστικές διατάξεις.</li> <li>• Οι φορτοεκφορτώσεις για τα καταστήματα θα επιτρέπονται σε ημέρες και ώρες που θα καθορίζονται από τις οικίες κανονιστικές διατάξεις της κυκλοφοριακής μελέτης.</li> </ul>
<b>ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ</b>	<b>1</b>	<p><b>Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης</b></p> <p>Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις συμβάλλουν στην αποδοτικότερη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της πόλης. Επομένως, προάγεται η οικονομική βιωσιμότητα της πόλης</p>
	<b>2</b>	<p><b>Στόχοι/ δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας (βακ)</b></p> <p>Το σύνολο των προτεινόμενων μέτρων αποσκοπεί στην βελτίωση των συνθηκών αστικής κινητικότητας</p>
	<b>3</b>	<p><b>Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων</b></p> <p><b>Συμφωνία μέτρων και στόχων:</b>          Πεζοδρόμηση οδών, δημιουργία τμημάτων ήπιας κυκλοφορίας, κατασκευή ποδηλατοδρόμου, προώθηση του ρόλου των Μ.Μ.Μ.</p>
	<b>4</b>	<p><b>Αξιοποίηση δεδομένων</b></p> <p>Ανάλυση υφιστάμενης λειτουργίας του συστήματος μεταφορών της πόλης (κυκλοφοριακοί φόρτοι, στοιχεία ζήτησης-προσφοράς στάθμευσης κ.ά.), Συμπεράσματα και προτάσεις μελέτης</p>



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
 Παραδοτέο Α:  
 Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

## 6.ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΒΑΚ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ

Πίνακας 9. Ομάδα έργου ΣΒΑΚ Δήμου Αλεξάνδρειας

Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ – ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ				
A/A	Όνοματεπώνυμο	Φορέας	Αρμοδιότητες	Ειδικότητα
1	Γιαννόπουλος Γεώργιος	Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών	<b>Συντονιστής έργου</b>	ΤΕ Ηλεκτρολόγων Μηχανικών
			Καθήκοντα:	
			• Συντονισμός και Διοίκηση Έργου	
			• Παρακολούθηση έργου	
			• Παροχή Δεδομένων και πληροφοριών	
			• Συμμετοχή στις διαβουλεύσεις	
2	Βεργώνης Κωνσταντίνος	Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών	<b>Μέλος ομάδας έργου</b>	ΠΕ Χημικών Μηχανικών
			Καθήκοντα:	
			• Επιδίωξη συνεργασίας ΟΤΑ με Δίκτυο Φορέων	
			• Υποστήριξη αναδόχου στη συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων	
			• Συντονισμός και επαφές με όμορους ΟΤΑ	
			• Έλεγχος και αξιολόγηση του τελικού εγγράφου ΣΒΑΚ	
3	Μαμουδέλης Θεόδωρος	Γραφείο Πληροφορικής & Επικοινωνιών (ΤΠΕ)	<b>Μέλος ομάδας έργου</b>	ΔΕ Προσωπικού Η/Υ
			Καθήκοντα:	
			• Επιδίωξη συνεργασίας ΟΤΑ με Δίκτυο Φορέων	
			• Υποστήριξη αναδόχου στη συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων	
			• Συντονισμός και επαφές με όμορους ΟΤΑ	
			• Έλεγχος και αξιολόγηση του τελικού εγγράφου ΣΒΑΚ	
4	Μανωλακάκης Γεώργιος	Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών	<b>Μέλος ομάδας έργου</b>	ΔΕ Ηλεκτρολόγων
			Καθήκοντα:	
			• Επιδίωξη συνεργασίας ΟΤΑ με Δίκτυο Φορέων	
			• Υποστήριξη αναδόχου στη συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων	
			• Συντονισμός και επαφές με όμορους ΟΤΑ	
			• Συμμετοχή στις διαβουλεύσεις	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
 Παραδοτέο Α:  
 Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Έλεγχος και αξιολόγηση του τελικού εγγράφου ΣΒΑΚ</li> <li>• Συμμετοχή στις διαβουλεύσεις</li> <li>• Συντονισμός και σύνταξη εκθέσεων προόδου του ΣΒΑΚ</li> </ul>	
5	Χολέβας Γεώργιος	Διεύθυνση Πρασίνου – Καθαριότητας – Γραφείο Κίνησης	<p><b>Μέλος ομάδας έργου</b></p> <p>Καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Επιδίωξη συνεργασίας ΟΤΑ με Δίκτυο Φορέων</li> <li>• Υποστήριξη αναδόχου στη συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων</li> <li>• Συντονισμός και επαφές με όμορους ΟΤΑ</li> <li>• Έλεγχος και αξιολόγηση του τελικού εγγράφου ΣΒΑΚ</li> <li>• Συμμετοχή στις διαβουλεύσεις</li> <li>• Συντονισμός και σύνταξη εκθέσεων προόδου του ΣΒΑΚ</li> </ul>	ΔΕ Υπαλλήλων Γραφείου
6	Μελίδου Θεοδώρα	Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών	<p><b>Συμπληρωματικό μέλος ομάδας έργου</b></p> <p>Καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αναπλήρωση τακτικών μελών όταν απουσιάζουν</li> </ul>	ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών
7	Παπαμανώλης Παναγιώτης	Δ/ση Πρασίνου-καθαριότητας-γραφείο κίνησης	<p><b>Συμπληρωματικό μέλος ομάδας έργου</b></p> <p>Καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αναπλήρωση τακτικών μελών όταν απουσιάζουν</li> </ul>	ΔΕ Εισπρακτόρων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
 Παραδοτέο Α:  
 Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Πίνακας 10. Ομάδα Υποστήριξης έργου ΣΒΑΚ Δήμου Αλεξάνδρειας

Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ – ΟΜΑΔΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΕΡΓΟΥ				
Α/Α	Όνοματεπώνυμο	Φορέας	Αρμοδιότητες	Ειδικότητα
1	Πολύκαρπος Καρκαβίτσας	LEVER A.E.	<b>Υπεύθυνος έργου-συντονιστής της ομάδας</b>	Χωροτάκτης Πολεοδόμος Μηχανικός, Msc Συγκοινωνιολόγος
			Καθήκοντα:	
			• Ευθύνη του συνολικού σχεδιασμού και κατεύθυνσης του Έργου	
			• Ευθύνη συντονισμού, διοίκησης και οργάνωσης των επιμέρους Μελών της Ομάδας Έργου	
			• Παροχή επιστημονικής και τεχνικής υποστήριξης σε όλα τα μέλη της Ομάδας Έργου	
			• Έλεγχος εφαρμογής μεθοδολογιών και εργαλείων	
			• Καθορισμός προδιαγραφών και έλεγχος ποιότητας υπηρεσιών παραδοτέων	
• Βέλτιστη αξιοποίηση και προγραμματισμός ανθρώπινων και υλικοτεχνικών πόρων για την εκτέλεση του Έργου				
2	Παύλος Κράβαρης	LEVER A.E.	<b>Υπεύθυνος Διασφάλισης Ποιότητας και ανάλυσης χρήσεων γης</b>	Χωροτάκτης Πολεοδόμος Μηχανικός, Msc
			Καθήκοντα:	
			• Ανάπτυξη σχεδίου ποιότητας	
			• Ευθύνη για την εφαρμογή του Σχεδίου Ποιότητας καθ' όλη τη διάρκεια του έργου του Αναδόχου	
			• Εξειδίκευση των προδιαγραφών ποιότητας σε κάθε συμβουλευτική υπηρεσία που θα προσφέρει ο Ανάδοχος προς την Αναθέτουσα Αρχή	
• Έλεγχος της ποιότητας των παραδοτέων που παράγονται				
3	Χρήστος Λιμνιός	ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΠΕ	<b>Μέλος ομάδας έργου (α)</b>	Μηχανικός Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Συγκοινωνιολόγος Msc
			Καθήκοντα:	
			• Καθημερινή διαχείριση του Έργου	
			• Επικοινωνία με Αναθέτουσα Αρχή	
			• Υποστήριξη και ενημέρωση της Αναθέτουσας Αρχής σχετικά με την υλοποίηση των Παραδοτέων	
			• Υποστήριξη και παρουσία, εφόσον απαιτηθεί από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεδριάσεις υψηλού επιπέδου (π.χ. της ΕΠΠΕ, άλλο σχήμα Διοίκησης Έργου το οποίο ακολουθείται στα πλαίσια του έργου κλπ.), παρουσιάζοντας τα απαραίτητα στοιχεία για την ουσιαστική λήψη αποφάσεων	
			• Παρουσίαση της μεθοδολογίας και των εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ	
• Συμμετοχή στη διατύπωση συμπερασμάτων και ανάλυσης				



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

			<ul style="list-style-type: none"> <li>προβλημάτων και ευκαιριών στην περιοχή μελέτης</li> <li>• Αναγνώριση υφιστάμενης κατάστασης, της περιοχής μελέτης</li> <li>• Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων και εκπαίδευση</li> <li>• Διαμόρφωση μέτρων και σεναρίων</li> <li>• Αξιολόγηση στόχων &amp; μέτρων ΣΒΑΚ</li> <li>• Συμμετοχή στον προσδιορισμό των μέτρων προσχεδίου και τελικού τεύχους ΣΒΑΚ</li> <li>• Σύνταξη παραδοτέων</li> <li>• Εκπόνηση απολογιστικής έκθεσης</li> </ul>	
4	Αναστασία Φούντα	LEVER A.E.	<p><b>Μέλος ομάδας έργου (β)</b></p> <p>Καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Υποστήριξη επικοινωνίας με Εταιρικό Σχήμα</li> <li>• Αναγνώριση υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης</li> <li>• Σύνταξη παραδοτέων</li> </ul>	Πολιτικός Μηχανικός, Msc Συγκοινωνιολόγος
5	Βασιλική Γαρδίκου	ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΠΕ	<p><b>Μέλος ομάδας έργου (γ)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Υποστήριξη επικοινωνίας με Εταιρικό Σχήμα</li> <li>• Αναγνώριση υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης</li> <li>• Σύνταξη παραδοτέων</li> </ul>	Πολιτικός Μηχανικός, Msc Διοίκηση και Διαχείριση Τεχνικών Έργων
6	Αθανάσιος Κουλουμπάνης	ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΠΕ	<p><b>Μέλος ομάδας έργου (δ)</b></p> <p>Καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Συμμετοχή στην παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ</li> <li>• Συμμετοχή στη διατύπωση συμπερασμάτων και ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών στην περιοχή μελέτης</li> <li>• Συμμετοχή στον προσδιορισμό των μέτρων προσχεδίου και τελικού τεύχους ΣΒΑΚ</li> <li>• Λήψη αποφάσεων αναφορικά με εισηγήσεις του Υπεύθυνου Έργου για τροποποιήσεις, βελτιώσεις κλπ., των παραδοτέων του Έργου</li> <li>• Παρακολούθηση της άρτιας εφαρμογής των μεθοδολογιών και εργαλείων του Έργου.</li> <li>• Σύνταξη παραδοτέων</li> </ul>	Ηλεκτρονικός Μηχανικός, Msc Βιοϊατρική Μηχανική
7	Αθανασία Λεοντή	ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΠΕ	<p><b>Μέλος ομάδας έργου (ε)</b></p> <p>Καθήκοντα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Παρουσίαση της μεθοδολογίας και των εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ</li> <li>• Συμμετοχή στη διατύπωση συμπερασμάτων και ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών στην περιοχή μελέτης</li> <li>• Διαμόρφωση μέτρων και σεναρίων</li> </ul>	Πολιτικός Μηχανικός, Msc Διοίκηση και Διαχείριση Τεχνικών Έργων





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

		<ul style="list-style-type: none"><li>• Παρακολούθηση εκτέλεσης του προϋπολογισμού του Έργου</li><li>• Τήρηση του συμβατικού χρονοδιαγράμματος του Έργου</li><li>• Αναγνώριση υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης</li><li>• Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων και εκπαίδευση</li><li>• Υποστήριξη επικοινωνίας με Εταιρικό Σχήμα</li><li>• Σύνταξη παραδοτέων</li></ul>	
--	--	---	--

Το σύνολο της ομάδας έργου αποτελεί μια πολυδιάστατη ομάδα εργασίας με πληθώρα ειδικοτήτων. Μεγάλη βαρύτητα δίδεται στον συγκοινωνιακό χαρακτήρα του στρατηγικού σχεδίου με την συνεργασία πολλών μηχανικών του αντίστοιχου τομέα.

Αναπόσπαστο κομμάτι σε ένα αντικείμενο στρατηγικού σχεδιασμού που αφορά την οργάνωση της κινητικότητας εντός του αστικού ιστού αποτελεί η διαχείριση του χώρου. Το συγκεκριμένο αντικείμενο καλύπτεται με την συμμετοχή των χωροτακτών και πολεοδόμων μηχανικών, καθώς και των εκπροσώπων της αντίστοιχης διεύθυνσης του δήμου με τις σχετικές αρμοδιότητες.

Προκείμενου να επιτευχθεί το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ολοκληρωμένου σχεδιασμού, οι προαναφερθείσες «κύριες» για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ ειδικότητες πλαισιώνονται από μέλη με εμπειρία στον επιχειρησιακό σχεδιασμό, μέλη με εμπειρία τεχνικών έργων και υποδομών στην ανάπτυξη, προτυποποίηση και τήρηση των διαδικασιών και αξιολόγηση περιβαλλοντικών παραμέτρων.



## 7. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΟΥ

Σημαντικό στοιχείο στη λήψη αποφάσεων με συμμετοχικό τρόπο αποτελεί η πλήρης κατανόηση του αντικειμένου από όλα τα μέλη που καλούνται να συναποφασίσουν. Ωστόσο, κάτι τέτοιο απέχει από την πραγματικότητα, καθώς άτομα από διαφορετικά επιστημονικά, εκπαιδευτικά και εμπειρικά επίπεδα καλούνται να συνεργαστούν προκειμένου να εξασφαλίσουν καλύτερο αποτέλεσμα. Συγκεκριμένα, τα προβλήματα που δημιουργούνται κατά τον σχεδιασμό συνοψίζονται ως εξής:

- Έλλειψη κατανόησης του αντικειμένου
- Υπερεκτίμηση ή υποεκτίμηση προβλήματος ή λύσης
- Δυσπιστία στην αποδοχή μιας πρότασης-λύσης
- Μη εφαρμογή του σχεδιασμού

Η γενική αρχή αντιμετώπισης αυτής της παθολογίας του συμμετοχικού σχεδιασμού αποτελεί η εκτενής ενημέρωση των μελών που καλούνται να συναποφασίσουν για το αντικείμενο σχεδιασμού. Το αντικείμενο του σχεδιασμού μπορεί να παρουσιαστεί από την οπτική κάθε ειδικότητας, προκειμένου όλα τα μέλη να ενημερωθούν για τις ανάγκες και δυνατότητες των υπολοίπων.

Στην περίπτωση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, οι Ευρωπαϊκές προδιαγραφές περιέχουν μια ιδιαίτερη μορφή σχεδιασμού. Προκειμένου να εξειδικευτεί η ομάδα έργου στην εν λόγω διαδικασία σχεδιασμού και να καθοριστούν με πλήρη σαφήνεια και κοινή αποδοχή τα επόμενα βήματα, πραγματοποιείται από την ανάδοχο ένωση μια μορφή διαδραστικής ενημέρωσης των μελών της ομάδας έργου του δήμου. Η εκτενής μορφή και το σύνθετο περιεχόμενο της ενημέρωσης είναι αυτά που της δίνουν **χαρακτήρα εκπαίδευσης**.

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Αλεξάνδρειας οργανώνεται σε τρεις (3) κατηγορίες εμπλεκόμενων οι οποίοι διαφέρουν σε:

- Επίπεδο εμπλοκής με την αστική κινητικότητα
- Επίπεδο γνώσεων σχεδιασμού

Οι εν λόγω κατηγορίες που θα συμμετάσχουν στα διαφορετικά στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ είναι:

- Μέλη ομάδας έργου δήμου: Τα μέλη της ομάδας έργου από την πλευρά του δήμου είναι οι αμεσότεροι συνεργάτες στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ και θα αποτελέσουν τα άτομα που θα αναλάβουν την εφαρμογή, την παρακολούθηση και τον επαναπροσδιορισμό των μέτρων του ΣΒΑΚ. Συνεπώς, η εκπαίδευση και ενημέρωσή τους πρέπει να είναι πλήρης για το σύνολο των διαδικασιών.
- Εμπλεκόμενοι φορείς της Αλεξάνδρειας: Οι φορείς που σχετίζονται με τις μεταφορές στο δήμο και εμπλέκονται ως ένα βαθμό με την κινητικότητα εντός του αστικού ιστού της πόλης, αποτελούν την αμέσως επόμενη ομάδα ατόμων που θα συμμετάσχει στο σχεδιασμό. Η εν λόγω ομάδα χαρακτηρίζεται κατά κανόνα από σύγκρουση συμφερόντων,



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

στοιχείο που μπορεί να προληφθεί με κατάλληλη ενημέρωση για τους σκοπούς και τις επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.

- **Πολίτες της Αλεξάνδρειας:** Οι πολίτες αποτελούν το τελευταίο και ευρύτερο σύνολο το οποίο συμμετέχει υπό κατάλληλες συνθήκες και προϋποθέσεις στη διαδικασία σχεδιασμού. Η κυριότερη προϋπόθεση για την ορθολογική αξιοποίηση της άποψης των πολιτών αποτελεί η σωστή ενημέρωσή τους πάνω στο θέμα στο οποίο καλούνται να εκφράσουν την άποψή τους.

Συνεπώς, προκύπτει μια ανάγκη διαρκούς ενημέρωσης σε διαφορετικά στάδια του σχεδιασμού που απευθύνεται σε διαφορετικά ακροατήρια.

Η διαδικασία της εκπαίδευσης ήταν ιδιαίτερα αποτελεσματική λόγω της μαζικής συμμετοχής και του υψηλού επιπέδου των συμμετεχόντων και της εμπειρίας τους στις διαδικασίες σχεδιασμού.

Το πρώτο από τα τρία στάδια της εκπαίδευσης, υλοποιήθηκε την 27/09/2019 από τον κ. Λιμιό με την μορφή παρουσιάσεων και εστίαζε στην διαδικασία εκπόνησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καθώς και στα στοιχεία εκείνα που διαφοροποιούν τον παραδοσιακό συγκοινωνιακό σχεδιασμό με τη νέα βιώσιμη προσέγγιση. Το περιεχόμενο των παρουσιάσεων αφορούσε τις φάσεις, τα στάδια και τις δραστηριότητες του «Κύκλου του ΣΒΑΚ» που προτείνεται από το ELTIS, ενώ έγινε αναφορά σε εθνικά και ευρωπαϊκά παραδείγματα ΣΒΑΚ και στους πιθανούς κινδύνους και τις ευκαιρίες που ενδέχεται να προκύψουν κατά την εκπόνηση. Παρουσιάστηκε επίσης από τον ανάδοχο η προσαρμοσμένη μεθοδολογία βάσει της οποίας θα εκπονηθεί το ΣΒΑΚ Δήμου Αλεξάνδρειας, και το περιεχόμενο των κειμένων πολιτικής του δήμου που σχετίζονται με την κινητικότητα.

Στο πλαίσιο των παραπάνω παρουσιάσεων και μέσω διαδραστικών διαδικασιών, η ομάδα έργου διαμόρφωσε:

- Το πρωτόκολλο επικοινωνίας της ομάδας
- Τους εμπλεκόμενους φορείς σχετικούς με τις μεταφορές
- Τις λειτουργικές περιοχές μελέτης
- Το αρχικό πλαίσιο δέσμευσης στις αρχές βιώσιμου σχεδιασμού,

ενώ σε κάθε επιμέρους τμήμα των παραπάνω, η ομάδα έργου αντάλλαξε απόψεις προκειμένου να οδηγηθεί σε κοινό αποτέλεσμα.

Στο τελευταίο στάδιο της εκπαίδευσης, η ομάδα έργου κλήθηκε να αυτό-αξιολογήσει τον υφιστάμενο σχεδιασμό, μέσω του εργαλείου CH4ALLENGE. Η διαδικασία της αυτοαξιολόγησης παρουσιάζεται στο Κεφάλαιο 12.

Στο Παράρτημα παρουσιάζεται ο πίνακας συμμετεχόντων της Ομάδας Έργου στην εκπαίδευση στις έννοιες της βιώσιμης κινητικότητας.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
 Παραδοτέο Α:  
 Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

## 8.ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Πίνακας 11. Συγκρότηση και ανάλυση εμπλεκόμενων φορέων ΣΒΑΚ Δήμου Αλεξάνδρειας

Συγκρότηση & Ανάλυση Εμπλεκόμενων Φορέων			
Όνομα Φορέα	Αντίκτυπος από το σχεδιασμό	Δικαιοδοσία /Νομιμότητα σχεδιασμού	Παροχή χρήσιμων δεδομένων / πληροφοριών
<b>Διοικητικές αρχές</b>			
Δήμος Αλεξάνδρειας	*****	*****	Υφιστάμενος τοπικός Σχεδιασμός, Υπόβαθρα, Δεδομένα Κινητικότητας
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας / Περιφερειακή Ενότητα Ημαθίας (Διεύθυνση Μεταφορών & Επικοινωνιών)	***	****	Υφιστάμενος Υπεροπτικός Σχεδιασμός, Στρατηγικές άλλων δήμων, Δεδομένα Κινητικότητας
Εκπρόσωπος Τροχαίας	**	****	Παραβάσεις, Μελανά σημεία, Ρυθμίσεις κίνησης- στάθμευσης και λειτουργίας του δικτύου
Εκπρόσωπος Πυροσβεστικής	*	**	Υφιστάμενος Υπεροπτικός Σχεδιασμός, Δεδομένα Κινητικότητας
Εκπρόσωπος Δασαρχείου	*	**	Υφιστάμενος Υπεροπτικός Σχεδιασμός, Δεδομένα Κινητικότητας
Εκπρόσωπος ΕΚΑΒ	*	**	Υφιστάμενος Υπεροπτικός Σχεδιασμός, Δεδομένα Κινητικότητας
Εκπρόσωπος ΟΣΕ	*	**	Υφιστάμενος Υπεροπτικός Σχεδιασμός, Δεδομένα Κινητικότητας
<b>Πάροχοι Συγκοινωνιακού Έργου</b>			
Υπεραστικό ΚΤΕΛ	****	****	Διαδρομές, Τιμολόγηση, Συχνότητα, Επιβατική Κίνηση, Στάσεις, Σύνθεση Στόλου, Δυσκολίες στο έργο τους
ΟΣΕ	***	***	Διαδρομές, Τιμολόγηση, Συχνότητα, Επιβατική Κίνηση, Στάσεις, Σύνθεση Στόλου, Δυσκολίες στο έργο τους
Ταξί	****	***	Χαρακτηριστικά του Οδικού Δικτύου και κυκλοφορίας
<b>Επιμελητήρια</b>			
Εμπορικός Σύλλογος 'Η Ενότητα'	***	***	Διάρθρωση Εμπορικής Δραστηριότητας στην πόλη και Ζητήματα που προκύπτουν σε σχέση με την κινητικότητα
Επιμελητήριο Ημαθίας	***	***	Διάρθρωση Εμπορικής Δραστηριότητας στην πόλη και Ζητήματα που προκύπτουν σε σχέση με την κινητικότητα
Αναπτυξιακή Ημαθίας	**	**	Υπόβαθρα, Δεδομένα Κινητικότητας, εμπειρία
Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος / Παράρτημα Ημαθίας (Βέροια)	**	**	Υπόβαθρα, Δεδομένα Κινητικότητας, εμπειρία
<b>Εκπρόσωποι πολιτών και σύλλογοι</b>			
Εθελοντές	**	**	Ανάγκες των μελών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων
Περιφερειακή Ομοσπονδία ΑμεΑ	****	****	Ανάγκες των μελών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων
Ποδηλατικός Σύλλογος	**	**	Ανάγκες των μελών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων
Εργατικούπαλληλικό Κέντρο	**	**	Ανάγκες των μελών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων
Σύλλογος 'Αθλητισμός-Φύση-Πολιτισμός'	*	*	Ανάγκες των μελών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων
Σύλλογος μοτοσικλετιστών 'Moto travelers'	*	*	Ανάγκες των μελών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων
Σύλλογος εκπαιδευτών οδήγησης 'Ο Φίλιππος'	*	*	Ανάγκες των μελών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
 Παραδοτέο Α:  
 Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Αγροτικός Συνεταιρισμός	*	*	Ανάγκες των μελών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων
<b>Εκπρόσωποι εκπαιδευτικών/πανεπιστημιακών ιδρυμάτων</b>			
Ένωση γονέων δήμου	***	**	Συνθήκες μετακίνησης από και προς τα σχολεία, Ζητήματα Ασφάλειας
Εκπρόσωποι Προσχολικής Εκπαίδευσης	**	**	Συνθήκες μετακίνησης από και προς τα σχολεία, Ζητήματα Ασφάλειας
Εκπρόσωποι Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης	****	***	Συνθήκες μετακίνησης από και προς τα σχολεία, Ζητήματα Ασφάλειας
Εκπρόσωποι Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης	****	***	Συνθήκες μετακίνησης από και προς τα σχολεία, Ζητήματα Ασφάλειας
<b>Εκπρόσωποι εταιριών/επιχειρήσεων με μεγάλο πλήθος απασχολούμενων</b>			
Εκπρόσωποι εταιριών	***	***	Ανάγκες των εταιριών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων
<b>Εταιρίες Logistics ή Εταιρίες με μεγάλο δίκτυο τροφοδοσίας</b>			
Εκπρόσωποι εταιριών φορτοεκφόρτωσης	***	***	Ανάγκες των εταιριών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων

Το Δίκτυο Φορέων πρόκειται να έχει ενεργή συμμετοχή καθ' όλη τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Η σύνθεσή του αποσκοπεί στην εξασφάλιση ότι οι επιδιώξεις, οι προθέσεις και οι δυνατότητες/αδυναμίες των μελών του Δικτύου εκπροσωπούνται επαρκώς από το αρχικό στάδιο της σύλληψης του σχεδίου. Καθώς ένα στρατηγικό σχέδιο μεταφορών επηρεάζει με ποικίλους τρόπους μια αστική περιοχή, δεν προδιαγράφεται πως οι εμπλεκόμενοι φορείς θα δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στον σχεδιασμό και την παραγωγή επιβατικού έργου. Επιπλέον, καθώς οι αρχές της βιωσιμότητας, έχουν και κοινωνικές επεκτάσεις, στο δίκτυο των φορέων περιλαμβάνονται και κοινωνικές ομάδες, οι οποίες επηρεάζονται από τις συνθήκες κινητικότητας σε μια περιοχή. Στο Δίκτυο Φορέων συμμετέχουν φορείς που επί της ουσίας χαράζουν ή υλοποιούν πολιτικές μεταφορών και πολεοδομίας καθώς και εκείνοι των οποίων οι δραστηριότητες εξαρτώνται άμεσα από τα υιοθετούμενα μέτρα ενός τέτοιου σχεδίου.



## 9.ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΥΜΦΩΝΟΥ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ ΣΕ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

### ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) φιλοδοξεί να γίνει ένα πρωτοπόρο αντικείμενο στρατηγικού σχεδιασμού που θα αντλεί την ισχύ του από την συμμετοχή και την συνεργασία της τοπικής κοινωνίας. Αναπόσπαστο χαρακτηριστικό του αποτελεί η εμπλοκή στον σχεδιασμό όλων των φορέων που συμβάλουν στην οργάνωση και στη διαχείριση του συστήματος αστικής κινητικότητας, με στόχο αυτοί να δράσουν συντονισμένα στην ανάπτυξη και υλοποίηση του ΣΒΑΚ στην περιοχή ευθύνης τους.

Σε εφαρμογή της αρχής αυτής, οι φορείς που συμμετέχουν στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ και ο Δήμος Αλεξάνδρειας συμφωνούν και υπογράφουν από κοινού το παρακάτω πλαίσιο συμμετοχικού σχεδιασμού:

*Εμείς, οι κάτωθι φορείς, που συμμετέχουμε στο σχεδιασμό, στην οργάνωση και στη διαχείριση του τοπικού συστήματος μεταφορών, δεσμευόμαστε συλλογικά να δράσουμε συντονισμένα στην επόμενη δεκαετία και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες και τους οικονομικούς και κοινωνικούς εταίρους που δρουν στη **Αλεξάνδρεια**, ώστε οι μετακινήσεις στην πόλη:*

- (α) να πραγματοποιούνται με στόχο την εξυπηρέτηση προσώπων αντί οχημάτων,
- (β) να συμβάλλουν στην εύρυθμη και ισορροπημένη οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη της πόλης και των περιχώρων,
- (γ) να ενισχύσουν τη κοινωνική συνοχή, την προσπελασιμότητα και την ισότητα στις δυνατότητες μετακίνησης των πολιτών στη περιοχή
- (δ) να περιορίζουν την περιβαλλοντική επιβάρυνση που προκαλούν
- (ε) να βελτιώνουν και να διασφαλίζουν την ποιότητα ζωής κατοίκων

*Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων εκπονείται το παρόν Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αλεξάνδρειας.*

**Το ΣΒΑΚ του Δήμου Αλεξάνδρειας αποτελεί κοινή δέσμευση όλων των παρακάτω φορέων:**

Φορείς Εκπόνησης και Υλοποίησης του ΣΒΑΚ Αλεξάνδρειας			
α/α	Φορέας	Εκπρόσωπος	Υπογραφή



## 10. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Μια διαδικασία στην οποία δίδεται ιδιαίτερη προσοχή σε κάθε αντικείμενο σχεδιασμού, αποτελεί ο καθορισμός της περιοχής μελέτης. Ο καθορισμός των ορίων εντός των οποίων θα εξεταστεί το σύνολο των αντικειμένων προσδιορίζεται μέσα από ένα ευρύ σύνολο παραμέτρων. Οι κυριότεροι παράμετροι επιλογής της περιοχής μελέτης είναι:

- Διοικητικοί
- Πληθυσμιακοί
- Γεωγραφικοί
- Λειτουργικοί

Η πολυπαραμετρική διάσταση στην επιλογή της περιοχής μελέτης δυσχεραίνει τον τελικό καθορισμό αυτής. Σε αρκετές περιπτώσεις παρουσιάζονται προβλήματα μερικής αξιολόγησης κινδύνων ή ευκαιριών, ή ελλιπούς αναγνώρισης αναγκών και διαμόρφωσης λύσεων, διότι η περιοχή μελέτης τα περιόριζε. Αντίστοιχα, υπάρχουν περιπτώσεις που η επιλογή διευρυμένης περιοχής μελέτης μπορεί να οδηγήσει σε προτάσεις γενικότερης φύσης, χωρίς να επιτυγχάνεται η απαιτούμενη εξειδίκευση στην περιοχή μεγαλύτερης ανάγκης.

Για την αντιμετώπιση τέτοιου είδους προβλημάτων σε ένα αντικείμενο σχεδιασμού, χρησιμοποιούνται περισσότερες από μια περιοχές μελέτης. Τέτοιου είδους λύσεις αξιολογούν τις διαφορετικές λειτουργίες που μπορεί να περιλαμβάνει ένα αντικείμενο σχεδιασμού και σε περίπτωση ανάγκης αποδίδεται διαφορετική περιοχή μελέτης για κάθε λειτουργία.

Λαμβάνοντας υπόψη το σύνθετο αντικείμενο του ΣΒΑΚ και επιδιώκοντας το πληρέστερο αποτέλεσμα, επιλέχθηκε η λύση ορισμού πολλαπλών περιοχών μελέτης οι οποίες αντιστοιχίζονται σε συγκεκριμένες διαστάσεις των αντικειμένων προς ανάλυση.

Αναλυτικότερα, οι περιοχές παρέμβασης συνοψίζονται ως εξής:

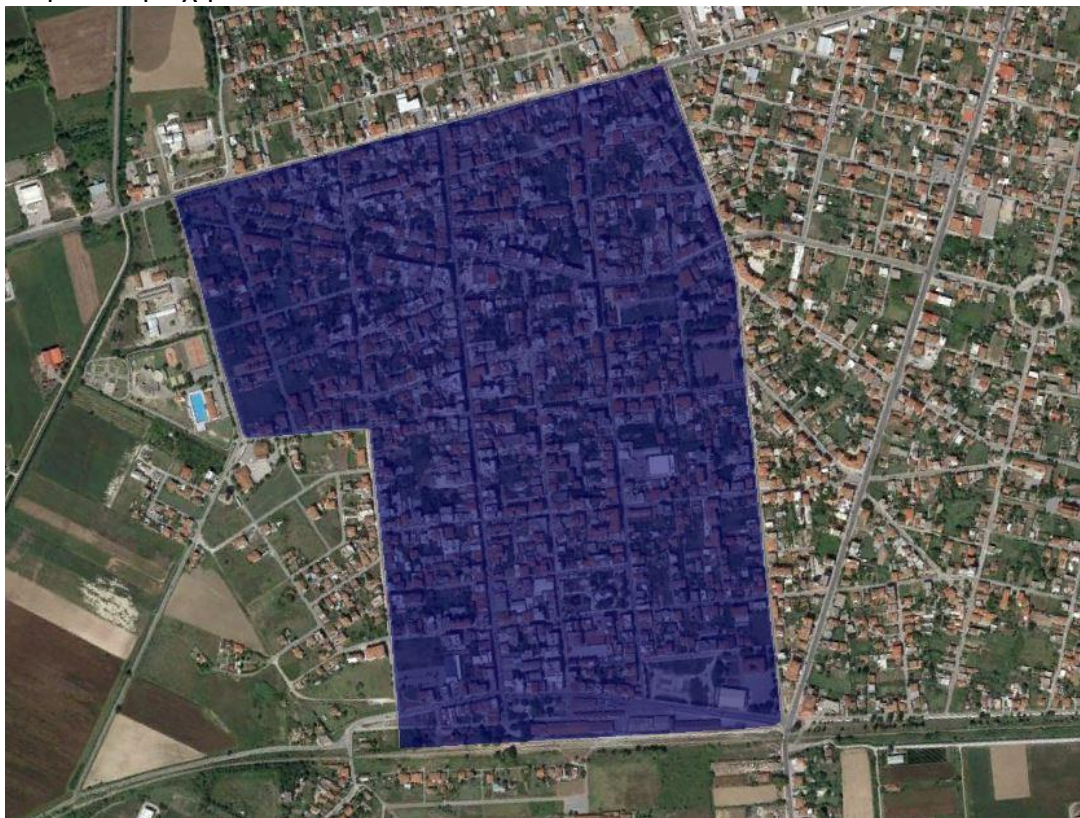
- **Περιοχή Α:** Η κυριότερη περιοχή παρέμβασης ορίζει τον **Αστικό Πυρήνα**. Η συγκεκριμένη περιοχή παρουσιάζει το σύνολο των στοιχείων αστικής κινητικότητας που αποτελούν αντικείμενο ενός ΣΒΑΚ. Πρόκειται για περιοχή με υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, ολοκληρωμένο - υλοποιημένο οδικό δίκτυο και συγκέντρωση του συνόλου της εμπορικής και οικονομικής δραστηριότητας. Στα πλαίσια της παρούσας μελέτης εντοπίζεται μία περιοχή, εντός του αστικού ιστού στην πόλη της Αλεξάνδρειας, η οποία οριοθετείται από την οδό Ελευθ. Βενιζέλου στα βόρεια, από τις οδούς Βεροίας και Βιζυηνού στα δυτικά, από την Μεγ. Αλεξάνδρου στα νότια και από την οδό Μακεδονομάχων στα δυτικά.
- **Περιοχή Β:** Η περιοχή που έρχεται σε άμεση επαφή με την περιοχή Α. Η περιοχή τύπου Β περιλαμβάνει τις **οικιστικές ενότητες** που συνδέονται σχετικά άμεσα με τον **Αστικό Πυρήνα** χωρίς ωστόσο να παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες στις ανάγκες για κινητικότητα (π.χ. απουσία υπηρεσιών-εμπορικών πυρήνων, κυκλοφορικής συμφόρησης κ.ά.)

- **Περιοχές Γ:** Οι περιοχές Γ αντιπροσωπεύουν κοντινούς ή μακρινούς οικισμούς που εξαρτώνται άμεσα από τις λειτουργίες του Αστικού Πυρήνα με αποτέλεσμα να γενούν και να έλκουν μετακινήσεις από και προς αυτόν. Οι κυριότεροι οικισμοί που εντάσσονται στην περιοχή Γ και συγκεντρώνουν πληθυσμό μεγαλύτερο των 2.000 κατοίκων είναι η Μελίκη και το Πλατύ, οι οποίοι χωροθετούνται νότιο-δυτικά και ανατολικά αντίστοιχα σε αποστάσεις 20 και 10 χλμ. αντίστοιχα. Πρέπει επιπλέον να αναφερθεί ότι γύρω από την πόλη της Αλεξάνδρειας χωροθετείται πλέγμα οικισμών 'δορυφόρων' σε αυτή, με πληθυσμούς μεταξύ 1.000-1.500 κατοίκων, οι οποίοι βρίσκονται σε απόσταση περίπου 5 χλμ. και μπορούν να θεωρηθούν επίσης ως 'Περιοχές Γ', ανεξάρτητα του μικρού πληθυσμού τους. Αυτοί οι οικισμοί -ξεκινώντας από βόρεια- είναι ο Σχοινάς, το Νησί, το Βρυσάκι, το Καφοχώρι, το Λιανοβέρι και το Νεοχώρι.

Οι χάρτες παρακάτω, περιλαμβάνουν την οπτική απόδοση των παραπάνω περιοχών για την περίπτωση της παρούσας.

Χάρτης 1. Περιοχή παρέμβασης Α' ΣΒΑΚ

Αλεξάνδρεια Περιοχή Α





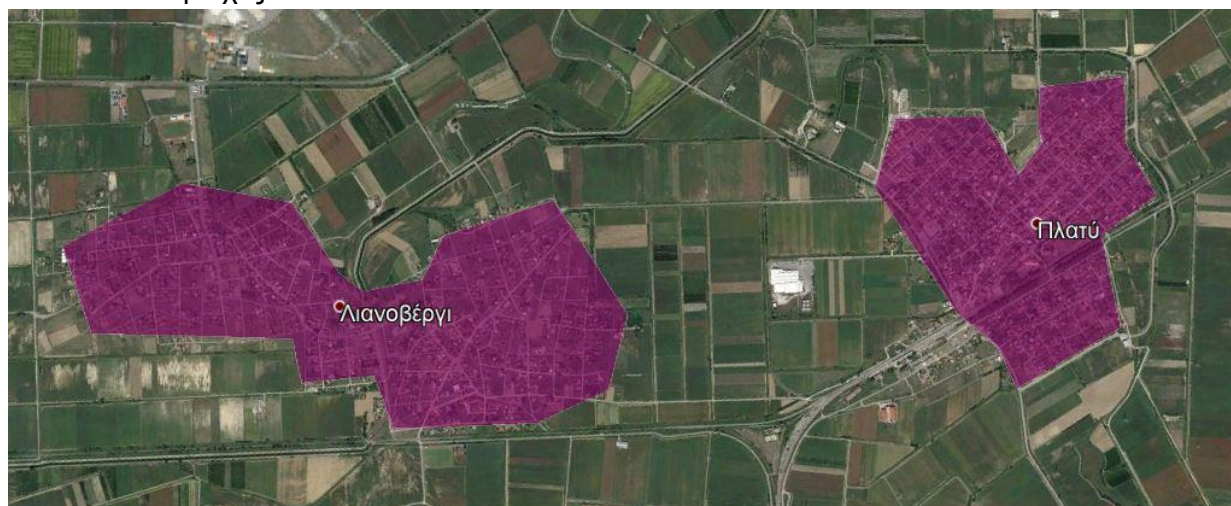
Χάρτης 2. Περιοχές παρέμβασης Β' ΣΒΑΚ

Αλεξάνδρεια Περιοχές Β



Χάρτης 3. Περιοχές παρέμβασης Γ' ΣΒΑΚ

Ανατολικά Περιοχές Γ



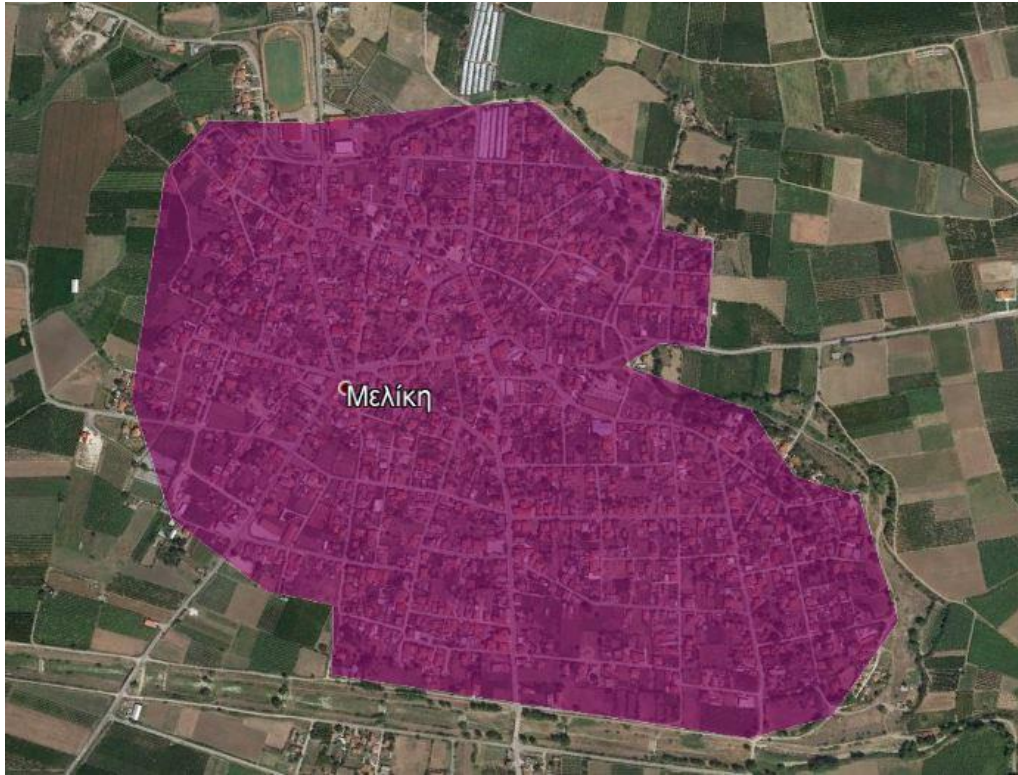
Βόρεια Περιοχές Γ



Δυτικά Περιοχές Γ



### Νότιο-Δυτικά Περιοχή Γ



Τέλος, τα σημεία ενδιαφέροντος που επηρεάζουν την παραγωγή και την έλξη μετακινήσεων για την Αλεξάνδρεια, παρουσιάζονται στον χάρτη παρακάτω.

Χάρτης 4. Σημεία ενδιαφέροντος στην Αλεξάνδρεια



## 11. ΚΑΤΑΝΟΜΗ & ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΡΩΝ & ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Η δραστηριότητα αυτή περιλαμβάνει την αρχική κατάρτιση του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης του ΣΒΑΚ και την προεκτίμηση των απαιτούμενων δαπανών για την εκπόνηση του κάθε σταδίου του Σχεδίου.

### Χρονοδιάγραμμα

- Συνοπτική περιγραφή των σταδίων ολοκλήρωσης του σχεδίου και της εκτιμώμενης χρονικής διάρκειάς τους
- Χρονοπρογραμματισμός της απαιτούμενης συμμετοχής του δήμου στην διαδικασία εκπόνησης του Σχεδίου
- Καθορισμός των διαδικασιών διαβούλευσης με φορείς

Στη συνάντηση εργασίας που πραγματοποιήθηκε στις 27/09/2019 στο Δημαρχείο Αλεξάνδρειας σε αίθουσα συνεδριάσεων με τη συμμετοχή στελεχών του Δήμου Αλεξάνδρειας και στελεχών της αναδόχου ένωσης, συζητήθηκε και κατατέθηκε το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα του έργου το οποίο ήταν ελαφρώς τροποποιημένο σε σχέση με την εκτίμηση χρονοδιαγράμματος που είχε κατατεθεί στο τεύχος της Τεχνικής Προσφοράς. Για την άρτια προετοιμασία του παραδοτέου λήφθηκαν υπόψη όλες οι τεχνικές δυσκολίες και μελλοντικές απειλές που δύναται να εμφανιστούν καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του σχεδίου.

Το χρονοδιάγραμμα συντάχθηκε και τα αποτελέσματά του οπτικοποιούνται μέσω του διαγράμματος Gant.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
 Παραδοτέο Α:  
 Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Πίνακας 12. Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης ΣΒΑΚ Δήμου Αλεξάνδρειας

Περιγραφή δραστηριοτήτων	Διάρκεια	Εναρξη	Λήξη	2019				2020										
				Σεπτέμβριος	Οκτώβριος	Νοέμβριος	Δεκέμβριος	Ιανουάριο	Φεβρουάριος	Μάρτιος	Απρίλιος	Μάιος	Ιούνιος	Ιούλιος	Αύγουστος	Σεπτέμβριος		
<b>A</b> Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒ	30																	
i Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ	1																	
ii Εκπαίδευση της Ομάδας Έργου του Δήμου	4																	
iii Εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS	3																	
iv Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων	4																	
v Ανάπτυξη Συμφώνου Δέσμευσης σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας	3																	
vi Καθαρισμός περιφέρειας παρέμβασης	3																	
vii Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών σχεδίων και στρατηγικών	4																	
viii Αξιολόγηση τοπικών σχεδίων και στρατηγικών	4																	
ix Υποστήριξη στην εφαρμογή εργαλείων διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου	2																	
κ Κατανομή και αξιοποίηση απαιτούμενων πόρων και καθαρισμός χρονοδιαγρ	2																	
<b>B</b> Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης	50																	
i Ανάλυση και Εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ	14																	
ii Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ	15																	
iii Διεξαγωγή 1ης διαβούλευσης	1																	
iv Συλλογή δεδομένων απεικόνισης της υφιστάμενης κατάστασης	20																	
v Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών	20																	
vi Ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας	20																	
<b>Γ</b> Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων	50																	
i Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα	12																	
ii Διεξαγωγή 2ης διαβούλευσης	1																	
iii Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα	10																	
iv Ανάπτυξη «ΕΞΥΓΙΣΤΩΝ» στόχων	8																	
v Προσδιορισμός μέτρων αστικής κινητικότητας	10																	
vi Επιλογή καλών πρακτικών	6																	
vii Καταλόγηση Μέτρων και Περιγραφή Οφελειών	12																	
viii Διεξαγωγή 3ης διαβούλευσης - Ενημέρωση πολιτών για τα επιλεγμένα μέτρα	1																	
<b>Δ</b> Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων	180																	
i Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης	130																	
ii Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ	25																	
iii Καθοδήγηση στο στάδιο έγκρισης και υιοθέτησης του ΣΒΑΚ	25																	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

### Οικονομικοί πόροι

Ο οικονομικός προϋπολογισμός του έργου είναι εξασφαλισμένος από τη χρηματοδότηση που έχει εξασφαλίσει ο Δήμος Αλεξάνδρειας από το Πράσινο Ταμείο.

Η κατανομή της καθαρής αξίας του συγκεκριμένου οικονομικού προϋπολογισμού για κάθε στάδιο εκπόνησης του σχεδίου, έχει εκτιμηθεί ως εξής:

- Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ / € 5.793,97
- Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης / € 14.220,52
- Παραδοτέο Γ: Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων / € 14.158,22
- Παραδοτέο Δ: Οριστικό ΣΒΑΚ – Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων / € 5.771,31

### Ανθρώπινοι πόροι

Η **ομάδα έργου** αποτελείται από στελέχη του Δήμου Αλεξάνδρειας η οποία αποτελείται από ποικίλα τμήματα υπηρεσιών του δήμου, με ειδικότητες που καλύπτουν ευρύ αντικείμενο γνώσεων. Τα στελέχη του δήμου είναι υπεύθυνα για τον γενικότερο συντονισμό της πορείας εκπόνησης του σχεδίου καθώς και τον έλεγχο και αξιολόγηση των παραδοτέων.

Οι απαιτούμενοι ανθρώπινοι πόροι για την εκπόνηση τόσο κάθε παραδοτέου, όσο και κάθε επιμέρους σταδίου των παραδοτέων εξασφαλίζεται από την **ομάδα υποστήριξης έργου του ΣΒΑΚ** η οποία διαθέτει πλούσια εμπειρία στην εκπόνηση στρατηγικών σχεδίων, σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, κυκλοφοριακών μελετών και υπηρεσιών καθώς και παρακολούθησης και συντονισμού ευρωπαϊκών προγραμμάτων με αντικείμενο τη βιώσιμη κινητικότητα. Το εύρος των ειδικοτήτων περιλαμβάνει μηχανικούς χωροταξίας και πολεοδομίας, πολιτικούς, τοπογράφους και πληροφορικής καθώς και άλλων επιστημών με ειδικεύσεις στην επιχειρηματικότητα και στις ευρωπαϊκές σπουδές.

Η επιλογή διαφορετικών ειδικοτήτων προερχόμενων από διαφορετικές υπηρεσίες και λειτουργίες του δήμου συμβάλουν στην επίτευξη των αρχών του ολοκληρωμένου σχεδιασμού. Με ένα ετερογενές και πολυδιάστατο «μείγμα» ανθρωπίνου δυναμικού αποτρέπονται φαινόμενα όπως η μονόπλευρη αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και επιτυγχάνεται η ολιστική αντιμετώπιση των ζητημάτων και η σύγχρονη χάραξη της μελλοντικής στρατηγικής. Έτσι, τα αποτελέσματα του σχεδιασμού είναι ακριβέστερα και πιο αποδεκτά κατά την εφαρμογή τους.

Με τον τρόπο αυτό, εξασφαλίζεται η πλήρης τεχνική επάρκεια των διαθέσιμων ανθρώπινων πόρων για την εκπόνηση, διαχείριση και συντονισμό ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

## 12.ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Ο υφιστάμενος σχεδιασμός περιλαμβάνει το σύνολο των μελετών, κειμένων πολιτικής και στρατηγικών κειμένων που βρίσκονται σε ισχύ στο Δήμο Αλεξάνδρειας. Τα εν λόγω κείμενα συστήνουν το πλαίσιο πολιτικής του δήμου σχετικά με την αστική και παρουσιάζουν στοιχεία στόχων και μέτρων για αυτήν κατά την προηγούμενη περίοδο.

Τα κυριότερα κείμενα πολιτικής που διαμορφώνουν τις δράσεις για την κινητικότητα στην Αλεξάνδρεια αναλύονται σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Τα αποτελέσματα από τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου αυτό-αξιολόγησης που φαίνονται στον πίνακα παρακάτω έχουν ως εξής:

- Ο υφιστάμενος σχεδιασμός αστικής κινητικότητας του δήμου βαθμολογήθηκε με 26 βαθμούς στο σύνολο των 100.
- Από το σύνολο των δεκατριών (13) ερωτήσεων θεμελίωσης, οι οποίες περιγράφουν βασικές προϋποθέσεις ενός ΣΒΑΚ, απαντήθηκαν με ΝΑΙ οι έξι (6).
- Από το σύνολο των δεκαπέντε (15) ερωτήσεων υπεροχής, οι οποίες περιγράφουν πρακτικές σχεδιασμού που υιοθετούνται από ανεπτυγμένες στον συγκεκριμένο τομέα πόλεις, οι δύο (2) ερωτήσεις απαντήθηκαν με ΝΑΙ.

Από τα παραπάνω αποτελέσματα προκύπτει ότι ο δήμος έχει λάβει γενικά υπόψη του ορισμένες αρχές βιώσιμης αστικής κινητικότητας στις διαδικασίες εκπόνησης κειμένων στρατηγικής. Ωστόσο, ο δήμος δε διαθέτει ως σήμερα ένα σχέδιο αστικής κινητικότητας που θα μπορούσε να θεωρηθεί ΣΒΑΚ και βρίσκεται ακόμα σε αρχικό στάδιο όσον αφορά το σχεδιασμό και τα εργαλεία που χρησιμοποιεί. Ο πίνακας παρακάτω παρουσιάζει την βαθμολογία του δήμου ανά τομέα αξιολόγησης.

Πίνακας 13. Αποτελέσματα εργαλείου αυτό-αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού

Στάδια Σχεδιασμού	Βαθμός	Μέγιστη Τιμή
i Καθορισμός προοπτικών για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ	2	12
ii Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του σκοπού του πλάνου	1	9
iii Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων	6	16
iv Ανάπτυξη κοινού οράματος και συμμετοχή πολιτών	3	5
v Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων	2	6
vi Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων	3	28
vii Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης	2	6
viii Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου	2	11
ix Υιοθέτηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	5	7
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>26</b>	<b>100</b>



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

### ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΑΥΤΟ-ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

## Εισαγωγή

Το παρόν εργαλείο αυτοαξιολόγησης είναι ένα ερωτηματολόγιο 100 ερωτήσεων, το οποίο εξετάζει την υφιστάμενη προσέγγιση σχεδιασμού έργων, παρεμβάσεων, μέτρων κ.λ.π. αστικής κινητικότητας ενός Δήμου και την ταύτιση -ή μη- αυτής με τις θεμελιώδεις αρχές σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ (Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας).

Το ερωτηματολόγιο περιλαμβάνει 100 ερωτήσεις κλειστού τύπου (Ναι/Όχι), οι οποίες, όταν απαντηθούν με 'Ναι' έναν βαθμό στη τελική βαθμολογία που αθροίζεται στο σύνολο του ερωτηματολογίου.

Στο τέλος της συνέντευξης οι βαθμοί από κάθε ερώτηση αθροίζονται και προκύπτει η συνολική βαθμολογία του σχεδίου αστικής κινητικότητας του Δήμου. Βάσει αυτής της βαθμολογίας και των απαντήσεων στις ερωτήσεις, προκύπτει η αξιολόγηση του υφιστάμενου σχεδιασμού και ο βαθμός της συμμόρφωσης των πρακτικών του με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Σε αυτό το σημείο τονίζεται πως το συγκεκριμένο εργαλείο αξιολογεί υφιστάμενα σχέδια κινητικότητας, τα οποία έχουν εκπονηθεί από τον Δήμο. Στις επόμενες ερωτήσεις με τον όρο Σχέδιο θα εννοείται το υφιστάμενο σχέδιο κινητικότητας του Δήμου, που είναι ή πρόκειται να τεθεί σε εφαρμογή.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

### Εργαλείο Αυτο-αξιολόγησης

#### Προπαρασκευαστικές ερωτήσεις

Παρακάτω ακολουθούν κάποιες γενικές ερωτήσεις σχετικά με την πόλη σας.

Α. Ποιο είναι το όνομα της πόλης για την οποία συμπληρώνετε το ερωτηματολόγιο;

Αλεξάνδρεια

---

Β. Ποιος είναι ο πληθυσμός της πόλης (βάση της γεωγραφικής περιοχής που θα καλύπτει το Σχέδιο) για την οποία συμπληρώνετε το ερωτηματολόγιο;

- κάτω από 50.000 κάτοικοι
- μεταξύ 50.000 και 100.000 κάτοικοι
- μεταξύ 100.000 και 200.000 κάτοικοι
- μεταξύ 200.000 και 400.000 κάτοικοι
- μεταξύ 400.000 και 600.000 κάτοικοι
- μεταξύ 600.000 και 1.000.000 κάτοικοι
- μεταξύ 1.000.000 και 2.000.000 κάτοικοι
- μεταξύ 2.000.000 και 4.000.000
- πάνω από 4.000.000 κάτοικοι

Γ. Πόσα ΣΒΑΚ ή παρόμοια σχέδια κινητικότητας έχει ετοιμάσει η πόλη στο παρελθόν;

- Αυτό είναι το πρώτο
- Αυτό είναι το δεύτερο
- Αυτό είναι το τρίτο
- Η πόλη έχει ετοιμάσει 4 ή παραπάνω ΣΒΑΚ στο παρελθόν

#### **Βήμα 1: Δυνατότητες για την ανάπτυξη ενός επιτυχημένου ΣΒΑΚ.**

Στην αρχή της διαδικασίας εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ είναι απαραίτητο να εκτιμηθούν οι προοπτικές που υπάρχουν για την ανάπτυξη ενός επιτυχημένου ΣΒΑΚ.

1. Οι αρχές της βιώσιμης κινητικότητας αποτελούσαν την βάση του σχεδιασμού σας;

- ΝΑΙ
- ΟΧΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

2. Έχει ο Δήμος υπογράψει κάποιο σύμφωνο/μνημόνιο αφοσίωσης στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας (π.χ. το Σύμφωνο των Δημάρχων) ή συμμετέχει σε κάποιο δίκτυο πόλεων (π.χ. CIVITAS); (Ερωτήσεις Υπεροχής)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

3. Είχατε διαπιστώσει εάν υπάρχουν κανονισμοί και σχεδιασμοί έργων (εθνικά, ευρωπαϊκά, τοπικά) που επηρεάζουν το περιεχόμενο του Σχεδίου σας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

4. Είχατε κατανοήσει τα δυνατά σημεία και τις αδυναμίες των υφιστάμενων τρόπων σχεδιασμού/λήψης μέτρων αστικής κινητικότητας; (Ερωτήσεις Θεμελίωσης)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

5. Είχατε χρησιμοποιήσει κάποια μεθοδολογία διαβούλευσης-αξιολόγησης με ειδικούς για την ανάλυση αυτών των δυνατών σημείων και αδυναμιών; (Ερωτήσεις Υπεροχής)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

6. Είχατε διερευνήσει εάν τυχόν απαιτείται περαιτέρω κατάρτιση του προσωπικού σας σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

7. Είχατε βρει πηγές χρηματοδότησης για την διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου (υφιστάμενου);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

8. Είχατε εξετάσει πώς το χρονικό διάστημα προετοιμασίας του Σχεδίου μπορεί να ευθυγραμμιστεί με την ανάπτυξη και εκτέλεση άλλων υφιστάμενων πολιτικών και στρατηγικών (π.χ. σχέδιο χρήσεων γης); (Ερωτήσεις Θεμελίωσης)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

9. Είχατε ορίσει χρονικά διαστήματα για την προετοιμασία και την υλοποίηση του Σχεδίου;



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΝΑΙ

ΟΧΙ

10. Είχατε αναγνωρίσει σχετικούς εμπλεκόμενους φορείς, την επίδραση και το ρόλο τους, στην εκπόνηση και υλοποίηση του Σχεδίου; (Ερωτήσεις Θεμελίωσης)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

11. Είχατε πραγματοποιήσει ανάλυση δυνατοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων στο Σχέδιο (π.χ. αξιολόγηση των στόχων, της δυναμικής τους, ύπαρξη αμοιβαίων επιδιώξεών τους);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

12. Είχατε εξασφαλίσει τη συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων που αφορούν σε ευάλωτους χρήστες (π.χ. ΑΜΕΑ) στη διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου; (Ερωτήσεις Υπεροχής)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

## Βήμα 2: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου

Η διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου πρέπει να είναι στα μέτρα της περιοχής εφαρμογής του. Αυτό απαιτεί τον ορισμό του χωρικού πεδίου εφαρμογής του σχεδίου, το οποίο πρέπει να καλύπτει τις κύριες αστικές λειτουργίες του Δήμου. Συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων και ενσωμάτωση πολιτικών είναι ζητήματα που πρέπει να προσδιοριστούν σε αυτή τη φάση, η οποία πρέπει να ολοκληρωθεί με την από κοινού συμφωνία σε ένα πλάνο εργασίας.

13. Είχε συμφωνηθεί συνεργασία για την ανάπτυξη του Σχεδίου με όλες τις όμορες αρχές (π.χ. όμοροι δήμοι) στην γεωγραφική περιοχή υλοποίησής του; (Ερωτήσεις Θεμελίωσης)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

14. Κάλυπτε το Σχέδιο την λειτουργική περιοχή του Δήμου (την περιοχή με σημαντικές μετακινήσεις πολιτών σε καθημερινή βάση), η οποία μπορεί να επεκτείνεται και πέρα από τα διοικητικά όρια;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

15. Είχατε εσείς και οι όμορες διοικητικές αρχές συμφωνήσει σχετικά με τους ρόλους και τις ευθύνες σας στην ανάπτυξη του Σχεδίου;

ΝΑΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΟΧΙ

16. Είχατε ιδρύσει μια ομάδα έργου για την εκπόνηση του Σχεδίου, με συμμετοχή όλων των όμορων διοικητικών αρχών και συναντήσεις εργασίας σε τακτική βάση; (Ερωτήσεις Υπεροχής)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

17. Αναφερόταν το Σχέδιο σε πολιτικές και σχέδια, τα οποία ήδη υπήρχαν ή αναπτυσσόταν σε τοπικό επίπεδο; (Ερωτήσεις Θεμελίωσης)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

18. Είχατε εξασφαλίσει την τακτική συμμετοχή στη διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου, φορέων που εκπροσωπούν τομείς, οι οποίοι επηρεάζονται από μέτρα/επεμβάσεις αστικής κινητικότητας; (Ερωτήσεις Θεμελίωσης)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

19. Εφαρμόσατε ποικίλους τρόπους συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων (π.χ. συναντήσεις εργασίας, παρουσιάσεις προόδου έργου, κοινωνικά δίκτυα, έρευνες, κ.λ.π.) στη διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

20. Είχατε δημιουργήσει μια ομάδα ανάπτυξης του Σχεδίου, η οποία είχε ηγηθεί των διαδικασιών προετοιμασίας και παρακολούθησης της διαδικασίας εκπόνησης του;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

21. Είχατε καταστρώσει ένα προσχέδιο εργασιών για την διαδικασία σχεδιασμού, το οποίο υποδεικνύει βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν, αρμοδιότητες εμπλεκόμενων φορέων και ορόσημα;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

**Βήμα 3: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων.**

Στο τελευταίο στάδιο της προετοιμασίας για το Σχέδιο λαμβάνει χώρα η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης και η ανάπτυξη σεναρίων για πιθανές μελλοντικές καταστάσεις. Αυτές οι ενέργειες εξασφαλίζουν τη βάση για τον καθορισμό ρεαλιστικών στόχων που συνδέονται με αντικειμενικές ανάγκες και απαιτήσεις.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Σαν 1η δραστηριότητα απαιτείται μια εκτενής ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών στον τομέα των αστικών μεταφορών και αστικής κινητικότητας. Πρόκειται για ένα σημαντικό ορόσημο, καθώς συμβάλλει στην διαδικασία ανάπτυξης διαφορετικών σεναρίων.

22. Είχατε διαγνώσει τα κύρια προβλήματα αστικών μεταφορών και μετακινήσεων των πολιτών του Δήμου;  
(Ερωτήσεις Θεμελίωσης)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

23. Υπολογίσατε/μετρήσατε δείκτες που να περιγράφουν τις συνθήκες αστικής κινητικότητας στην περιοχή ευθύνης σας και να ελέγχουν την υλοποίηση των στόχων του σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

24. Είχατε αξιολογήσει την υφιστάμενη διαθεσιμότητα δεδομένων, σχετιζόμενων για την ανάπτυξη σεναρίων πρόβλεψης μελλοντικών συνθηκών αστικής κινητικότητας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

25. Είχατε πραγματοποιήσει ανάλυση προβλημάτων που προκύπτουν από τη χρήση κάθε μέσου μεταφοράς ξεχωριστά στο Δήμο σας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

26. Είχατε αξιολογήσει τις συνθήκες προσβασιμότητας των πολιτών σε κύριες υπηρεσίες και στα σημεία απασχόλησης και εκπαίδευσης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

27. Είχατε αξιολογήσει/μετρήσει το χρόνο μετακίνησης και την συμφόρηση του δικτύου από τη χρήση κάθε μέσου, ξεχωριστά;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

28. Είχατε αξιολογήσει/μετρήσει (με στοιχεία και συνεντεύξεις) την ασφάλεια των πολιτών έναντι δυστυχημάτων και άλλων επικίνδυνων καταστάσεων (π.χ. επίθεση, κλοπή κ.λ.π.) που αφορά στο δίκτυο μετακινήσεων του Δήμου σας;

ΝΑΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΟΧΙ

29. Είχατε πραγματοποιήσει ανάλυση/μετρήσεις της ποιότητας του αέρα και της ηχορύπανσης, συμπεριλαμβανομένης της αναγνώρισης σημείων με έντονο πρόβλημα;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

30. Είχατε ιεραρχήσει τα όποια αναγνωρισμένα προβλήματα;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

31. Το Σχέδιο υιοθετούσε την καθιερωμένη προσέγγιση στην αντιμετώπιση των ζητημάτων κινητικότητας; (business as usual)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

32. Περιέγραφε το Σχέδιο εναλλακτικά σενάρια μελλοντικών συνθηκών αστικής κινητικότητας, ώστε να κατανοηθούν οι πιθανές συνέπειες από την εφαρμογή διαφορετικών συνδυασμών μέτρων κινητικότητας και πολιτικών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

33. Είχατε χρησιμοποιήσει ποιοτικές τεχνικές ανάλυσης (π.χ. μέσω αξιολόγησης ειδικών) για να υποστηρίξετε την ανάπτυξη σεναρίων και την αξιολόγηση των επιδράσεών τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

34. Είχατε χρησιμοποιήσει κατάλληλες ποιοτικές τεχνικές και τεχνικές μοντελοποίησης κυκλοφορίας για να αναπτύξετε σενάρια και να τεκμηριώσετε τις επιδράσεις τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

35. Περιλάμβανε η ανάλυση των σεναρίων του Σχεδίου, έλεγχο της συμπεριφοράς του συστήματος μετακινήσεων σε σχέση με αναμενόμενα και μη αναμενόμενα γεγονότα στη περιοχή εφαρμογής του Σχεδίου; (Ερωτήσεις Υπεροχής)

ΝΑΙ

ΟΧΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

36. Είχατε συζητήσει τα εναλλακτικά σενάρια πολιτικών & μέτρων καθώς και τις επιδράσεις τους με τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς; (Ερωτήσεις Θεμελίωσης)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

37. Είχατε ενημερώσει τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες σχετικά με τα εναλλακτικά σενάρια πολιτικών & μέτρων αστικής κινητικότητας και τις επιδράσεις τους, προσκαλώντας τους να εκφράσουν τη γνώμη τους πάνω σε αυτά;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

**Βήμα 4: Ανάπτυξη κοινού οραματικού στόχου και συμμετοχή πολιτών.**

Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος είναι μια από τις κυριότερες διαδικασίες κάθε Σχεδίου. Παρέχει το υπόβαθρο για όλα τα επόμενα βήματα που θα ορίσουν στόχους και μέτρα. Ο οραματικός στόχος μπορεί να είναι το κατευθυντήριο στοιχείο, μόνο αν γίνει αποδεκτό μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Επομένως πρέπει να διαμορφωθεί από όλους τους εταίρους.

38. Περιλάμβανε το Σχέδιο ένα μακροπρόθεσμο οραματικό στόχο για την αστική κινητικότητα; (Ερωτήσεις Θεμελίωσης)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

39. Είχατε αναπτύξει έναν μακροπρόθεσμο οραματικό στόχο για την αστική κινητικότητα σε συνεργασία με μια ομάδα κύριων εμπλεκόμενων φορέων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

40. Εξηγούσε το Σχέδιο, ποιο σενάριο εξυπηρετεί τον οραματικό στόχο με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο και γιατί;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

41. Είχατε ενημερώσει φορείς και πολίτες σχετικά με την κατάστρωση του οραματικού στόχου, δίνοντάς τους την ευκαιρία να παράσχουν την γνώμη και τις ιδέες τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

42. Είχατε δώσει τη δυνατότητα σε φορείς και πολίτες να λάβουν μέρος ενεργά στη διαδικασία ανάπτυξης του οραματικού στόχου;





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΝΑΙ

ΟΧΙ

**Βήμα 5: Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων**

Ο οραματικός στόχος περιγράφει την επιθυμητή μελλοντική κατάσταση. Πρέπει όμως να εξειδικευθεί από στόχους και μέτρα, τα οποία να απεικονίζουν την επιθυμητή μεταβολή. Τέλος, πρέπει αυτές οι μεταβολές να είναι μετρήσιμες. Αυτό απαιτεί την επιλογή μιας ομάδας στόχων οι οποίοι να εστιάζουν σε επιλεγμένους τομείς και να συνδέονται με συγκεκριμένους δείκτες.

43. Έθετε ξεκάθαρα το Σχέδιο συνολικούς στόχους; (Ερωτήσεις Θεμελίωσης)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

44. Είχατε αξιολογήσει τους συνολικούς στόχους του Σχεδίου μαζί με μια ομάδα κύριων εμπλεκόμενων φορέων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

45. Είχατε ενημερώσει φορείς και πολίτες σχετικά με τους στόχους του Σχεδίου, δίνοντάς τους την ευκαιρία να υποβάλλουν τις ιδέες και τη γνώμη τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

46. Περιείχε το Σχέδιο ένα σύνολο "Εξυπνων στόχων";

ΝΑΙ

ΟΧΙ

47. Επέτρεπαν οι στόχοι την παρακολούθηση της προόδου επίτευξης των σκοπών του Σχεδίου και αξιολογούνταν βάση της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας μέτρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

48. Είχατε εμπλέξει μια ομάδα κύριων εμπλεκόμενων φορέων στη διαδικασία ανάπτυξης στόχων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

**Βήμα 6: Ανάπτυξη πακέτων αποτελεσματικών μέτρων 1/2**

Η ανάπτυξη πακέτων αποτελεσματικών μέτρων αποτελεί τον πυρήνα του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Μόνο προσεκτικά επιλεγμένα μέτρα εξασφαλίζουν ότι οι καθορισμένοι στόχοι μπορούν να επιτευχθούν. Η επιλογή των μέτρων θα πρέπει να βασίζεται σε διαβουλεύσεις με τους βασικούς ενδιαφερόμενους φορείς, να αξιοποιεί την εμπειρία από άλλες περιοχές με παρόμοιες πολιτικές, να εξασφαλίζει οικονομική βιωσιμότητα και να αξιοποιεί όσο το δυνατόν περισσότερο συνέργειες μεταξύ των μέτρων.

49. Αποσαφηνίζει το Σχέδιο πώς τα επιλεγμένα μέτρα θα συντελούσαν στην επίτευξη του συμφωνημένου οραματικού στόχου, των σκοπών και των στόχων; (Ερωτήσεις Θεμελίωσης)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

50. Είχατε συζητήσει την επιλογή των μέτρων με μια ομάδα κύριων εμπλεκομένων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

51. Είχατε ενημερώσει φορείς και πολίτες σχετικά με τη διαδικασία καθορισμού μέτρων, προσκαλώντας τους να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

52. Είχατε δώσει τη δυνατότητα σε φορείς και πολίτες να εμπλακούν ενεργά στην επιλογή των μέτρων; (Ερωτήσεις Υπεροχής)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

53. [Δημόσιες Συγκοινωνίες]: Πρότεινε το Σχέδιο την βελτίωση της ποιότητας, των συνδέσεων και της προσβασιμότητας των δημοσίων συγκοινωνιών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

54. [Δημόσιες Συγκοινωνίες]: Το Σχέδιο θεωρούσε ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες θα πρέπει να λειτουργούν ως στοιχείο κορμού συνδεδεμένο με όλες τις υπόλοιπες επιλογές μετακίνησης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

55. [Μη-μηχανοκίνητες μετακινήσεις]: Περιείχε το Σχέδιο, μέτρα υποδομών για την αύξηση της ελκυστικότητας των ποδηλάτων και της πεζής μετακίνησης;



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΝΑΙ

ΟΧΙ

56. [Μη-μηχανοκίνητες μετακινήσεις]: Τα μέτρα υποδομής συνοδεύονται από κανονιστικά, οργανωτικά και ήπια μέτρα; (π.χ. αλλαγές στη σήμανση/στάθμευση, σηματοδότηση, ωράρια δρομολογίων κυκλοφορίας κ.λ.π.)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

57. [Ασφάλεια και προστασία]: Περιείχε το Σχέδιο μέτρα για την βελτίωση της ασφάλειας και προστασίας των μετακινουμένων σε όλα τα μέσα;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

58. [Ασφάλεια και προστασία]: Τα μέτρα ασφάλειας και προστασίας που πρότεινε το Σχέδιο, ικανοποιούν τις ειδικές ανάγκες ευάλωτων χρηστών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

59. [Οδικές μεταφορές]: Στόχευε το Σχέδιο στη βελτιστοποίηση της χρήσης της υφιστάμενης οδικής υποδομής;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

60. [Οδικές υποδομές]: Το Σχέδιο διερευνούσε την δυνατότητα να ανακατανομηθεί τμήμα της οδικής υποδομής σε άλλα μέσα ή για άλλη δημόσια χρήση;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

61. [Αστική εμπορευματική αλυσίδα]: Παρουσίαζε το Σχέδιο μέτρα για την βελτίωση της αποτελεσματικότητας της αστικής εμπορευματικής αλυσίδας και της διανομής εμπορευμάτων, που να επιτυγχάνουν ταυτόχρονα μείωση του εξωτερικού κόστους (π.χ. εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

62. [Αστική εμπορευματική αλυσίδα]: Όριζε το Σχέδιο, πώς πρέπει να συνεργαστούν ιδιωτικοί και δημόσιοι φορείς στην ανάπτυξη και υλοποίηση κοινώς αποδεκτών μέτρων;



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΝΑΙ

ΟΧΙ

63. [Διαχείριση κινητικότητας]: Περιλάμβανε το Σχέδιο, δράσεις διαχείρισης της κινητικότητας που συντελούν σε μια αλλαγή προς περισσότερο βιώσιμα πρότυπα κινητικότητας των πολιτών (αντικατοπτρίζοντας τις ανάγκες πολιτών, εργαζομένων και σχολείων);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

64. [Διαχείριση κινητικότητας]: Πρότεινε το Σχέδιο εκπαιδευτικές, προωθητικές και ενημερωτικές δράσεις με στόχο τη μεταστροφή των πολιτών σε περιβαλλοντικά φιλικότερα μέσα μετακίνησης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

65. [Ευφυή Συστήματα Μεταφορών]: Περιλάμβανε το Σχέδιο την αξιοποίηση Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

66. Ευφυή Συστήματα Μεταφορών: Περιλάμβανε το Σχέδιο, την αξιοποίηση Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών για την καλύτερη συνδεσιμότητα μεταξύ των μεταφορικών μέσων (π.χ. μέσω ενημέρωσης σε πραγματικό χρόνο);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

**Βήμα 6: Ανάπτυξη πακέτων αποτελεσματικών μέτρων 2/2**

67. Είχατε επικοινωνήσει με άλλες πόλεις, με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τον σχεδιασμό και την υλοποίηση ενός ή περισσότερων μέτρων που εξετάστηκαν να συμπεριληφθούν στο Σχέδιο;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

68. Είχατε στείλει εκλεγμένους αντιπροσώπους και υπεύθυνους λήψης αποφάσεων σε άλλες πόλεις όπου τα προτεινόμενα μέτρα έχουν εφαρμοστεί; (Ερωτήσεις Υπεροχής)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

69. Είχατε αξιολογήσει τα προτεινόμενα μέτρα από την άποψη του κόστους και των σχετιζόμενων ωφελειών τους;



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΝΑΙ

ΟΧΙ

70. Είχατε εκτιμήσει το κόστος των προτεινόμενων μέτρων μακροπρόθεσμα (π.χ. κόστος συντήρησης);  
(Ερωτήσεις Υπεροχής)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

71. Είχατε εκτιμήσει τις περιβαλλοντικές συνέπειες και τα οφέλη που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων; (Ερωτήσεις Υπεροχής)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

72. Είχατε εκτιμήσει, με χρήση μεθοδολογίας τη σχέση ωφελειών/κόστους των μέσων μετακίνησης στο επίπεδο της περιοχής σας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

73. Είχατε συζητήσει μαζί με τους παρόχους δημοσίων συγκοινωνιών, την ανάπτυξη μέτρων που θα ενθαρρύνουν τη χρήση δημοσίων συγκοινωνιών σε συνδυασμό με άλλα μέσα μετακίνησης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

74. Το Σχέδιο επέτρεπε το συνδυασμό πολιτικών επί διαφορετικών ζητημάτων (π.χ. διαχείρισης κινητικότητα, ΜΜΜ, στάθμευσης κ.α.)με σκοπό την επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

75. Το Σχέδιο πρότεινε μέτρα, που για να υλοποιηθούν χρειάζεται συνεργασία με οργανισμούς από άλλους τομείς (εκτός μεταφορών);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

76. Το Σχέδιο πρότεινε μέτρα, που για να υλοποιηθούν χρειάζεται συνεργασία με όμορους Δήμους/διοικητικές αρχές κ.λ.π.; (Ερωτήσεις Υπεροχής)

ΝΑΙ

ΟΧΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

**Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης**

Στενά συνδεδεμένη με την επιλογή μέτρων είναι η διαδικασία καθορισμού ξεκάθαρων προτεραιοτήτων και ο καθορισμός ενός σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού. Αυτό είναι ένα στάδιο-κλειδί σε ένα Σχέδιο και απαιτεί επίσημη έγκριση από όλους τους κύριους φορείς.

77. Είχατε ορίσει υπεύθυνους για την υλοποίηση των μέτρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

78. Είχατε εντοπίσει πιθανές πηγές χρηματοδότησης για την υλοποίηση των μέτρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

79. Είχατε συμπεριλάβει κύριους φορείς στον καταμερισμό αρμοδιοτήτων για την υλοποίηση των μέτρων και την κατανομή των απαιτούμενων πόρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

80. Είχατε προετοιμάσει ένα σχέδιο δράσης, το οποίο περιελάμβανε π.χ. προτεραιότητες υλοποίησης των μέτρων, προγραμματισμό και πιθανούς κινδύνους ή αστοχίες στην υλοποίησή τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

81. Είχατε προετοιμάσει σχέδιο προϋπολογισμού, ορίζοντας ανάγκες χρηματοδότησης και πηγές; (Ερωτήσεις Υπεροχής)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

82. Είχε επιτευχθεί επίσημη συμφωνία από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και τους κύριους φορείς, επί του σχεδίου δράσης και του προϋπολογισμού; (Ερωτήσεις Υπεροχής)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

**Βήμα 8: Παρακολούθηση και αξιολόγηση του σχεδίου**

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση πρέπει να είναι ενσωματωμένη στο Σχέδιο ως βασικό εργαλείο εποπτείας της διαδικασίας σχεδιασμού και υλοποίησης των μέτρων. Με τον τρόπο αυτό, διαπιστώνονται, επίσης τα αδύνατα και δυνατά σημεία του σχεδιασμού που υιοθετήθηκε και των μέτρων που επιλέχθηκαν να εφαρμοστούν.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

83. Προέβλεπε το Σχέδιο τακτικό έλεγχο και διαδικασία αναθεώρησής του (π.χ. κάθε 3 με 7 χρόνια);
- ΝΑΙ
- ΟΧΙ
84. Είχατε πραγματοποιήσει έλεγχο των διαθέσιμων δεδομένων, που απαιτούνται για την παρακολούθηση και αξιολόγηση του Σχεδίου;
- ΝΑΙ
- ΟΧΙ
85. Είχατε ορίσει ένα υποσύνολο δεικτών για την παρακολούθηση υλοποίησης στόχων που συνδέονται με το περιεχόμενο του Σχεδίου;
- ΝΑΙ
- ΟΧΙ
86. Είχατε συμπεριλάβει την διαδικασία σχεδιασμού και την υλοποίηση των μέτρων, στον έλεγχο και την αξιολόγηση του Σχεδίου;
- ΝΑΙ
- ΟΧΙ
87. Είχατε αναπτύξει ένα σχέδιο ελέγχου και αξιολόγησης;
- ΝΑΙ
- ΟΧΙ
88. Είχατε αναπτύξει πρόγραμμα ελέγχου και αξιολόγησης, που να βασίζεται σε δείκτες μεγεθών και δείκτες μεταβολών;
- ΝΑΙ
- ΟΧΙ
89. Είχατε αναπτύξει πρόγραμμα ελέγχου και αξιολόγησης, το οποίο να περιλαμβάνει ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες; (Ερωτήσεις Υπεροχής)
- ΝΑΙ
- ΟΧΙ
90. Είχατε αναπτύξει μια στρατηγική συλλογής των απαιτούμενων δεδομένων; (Ερωτήσεις Υπεροχής)
- ΝΑΙ
- ΟΧΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

91. Είχατε συμφωνήσει τη συμμετοχή των κύριων εμπλεκομένων στον έλεγχο και στην αξιολόγηση του σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

92. Εξηγούσε το Σχέδιο πώς οι κύριοι φορείς και οι πολίτες θα παραμένουν ενημερωμένοι σχετικά με την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου, τον έλεγχο και την αξιολόγηση;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

93. Είχατε προβλέψει μηχανισμούς για την διαδραστική συμμετοχή των φορέων και των πολιτών κατά τη διάρκεια του ελέγχου και της αξιολόγησης του Σχεδίου; (Ερωτήσεις Υπεροχής)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

#### **Βήμα 9: Υιοθέτηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας**

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας συνοψίζει τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων. Μετά από ένα τελικό έλεγχο ποιότητας, το έγγραφο, συμπεριλαμβανομένου και του προγράμματος δράσης και του προϋπολογισμού, θα πρέπει να εγκριθεί επίσημα από τους πολιτικούς εκπροσώπους. Είναι επίσης σημαντικό να διασφαλιστεί ότι το Σχέδιο είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των φορέων και των πολιτών.

94. Ζητήσατε από μια ομάδα κύριων φορέων να αξιολογήσει ένα προσχέδιο του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

95. Είχατε δημοσιοποιήσει ένα τελικό προσχέδιο του Σχεδίου, έτσι ώστε να δώσετε στους φορείς και τους πολίτες τη δυνατότητα να υποβάλλουν σχόλια; (Ερωτήσεις Θεμελίωσης)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

96. Βρισκόταν το Σχέδιο σε συμφωνία με τις οδηγίες 2001/42/EC & 92/43/EEC της Ε.Ε.;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

97. Είχατε συζητήσει το προτεινόμενο Σχέδιο με το δημοτικό συμβούλιο ή την αντίστοιχη επιτροπή του Δήμου;

ΝΑΙ





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΟΧΙ

98. Υιοθετήθηκε το προτεινόμενο Σχέδιο επισήμως από το συμβούλιο του Δήμου ή την αντίστοιχη επιτροπή; (Ερωτήσεις Θεμελίωσης)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

99. Εγκρίθηκε ή υιοθετήθηκε επίσημα το Σχέδιο από εκλεγμένους αντιπροσώπους όμορων δημοτικών αρχών που περιλαμβάνονται στην περιοχή εφαρμογής του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

100. Είχατε "γιορτάσει" την υιοθέτηση του Σχεδίου με τους φορείς και τους πολίτες (π.χ. σε μορφή δημοσίου δρώμενου);

ΝΑΙ

ΟΧΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

### ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΕΠΙΛΟΓΩΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

# Διαδικτυακό ερωτηματολόγιο διερεύνησης επιλογών κινητικότητας στο Δήμο Αλεξάνδρειας

Ο Δήμος Αλεξάνδρειας, συμμετέχοντας στην παγκόσμια κινητοποίηση για το περιβάλλον και έχοντας στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών στη πόλη και στην ευρύτερη περιοχή της, πήρε την πρωτοβουλία να εκπονήσει Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), με στόχο την λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του οδικού δικτύου και κάθε δημόσιου χώρου.

Για το λόγο αυτό διενεργείται έρευνα κινητικότητας και χαρακτηριστικών μετακινήσεων. Βασικός σκοπός της έρευνας είναι η αποτύπωση των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων. Τα συλλεγόμενα στοιχεία θα αξιοποιηθούν για το σχεδιασμό και τον καθορισμό των στόχων της επόμενης ημέρας.

Η συμμετοχή σας κρίνεται απαραίτητη και παράλληλα σας καθιστά άμεσους συνεργάτες της ομάδας μελέτης.

**\* Απαιτείται**

## 1. Συμπληρώνω το ερωτηματολόγιο ως: \*

*Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.*

- Πολίτης  
 Φορέας

## 2. Ποιόν φορέα εκπροσωπείτε ;

---

## A. Πληροφορίες συμμετεχόντων

---

### 3. A.1 Φύλο \*

*Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.*

- Άντρας  
 Γυναίκα

### 4. A.2 Ηλικιακή ομάδα \*

*Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.*

- 15-18  
 18-25  
 26-35  
 36-45  
 46-55  
 56-65  
 >65

5. **A.3 Κατοχή μέσων μετακίνησης \***

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

	Κανένα	1	2	άνω των 2
I.X.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ποδηλάτου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δίκυκλου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ηλεκτρικού Πατίνι	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Φορητό/Ημιφορητό	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. **A.4 Ετήσιο οικογενειακό εισόδημα \***

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- < 5.000 €
- 5.000 έως 10.000 €
- 10.000 έως 20.000 €
- 20.000 έως 30.000 €
- > 30.000 €
- Άλλο: \_\_\_\_\_

7. **A.5 Τι ποσοστό του μηνιαίου οικογενειακού εισοδήματός σας δαπανάτε για όλες τις μετακινήσεις σας (ανεξαρτήτως προέλευσης και προορισμού, δηλαδή εντός ή/και εκτός δήμου) για το σύνολο του νοικοκυριού σας; \***

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
0%	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	100%

8. **A.6 Πόσα άτομα μαζί με εσάς, μένουν στο νοικοκυριό \***

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- 1
- 2
- 3
- 4
- >4

9. **A.7 Τι επάγγελμα ασκείτε; \***

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Ελεύθερος Επαγγελματίας
- Ιδιωτικός Υπάλληλος
- Δημόσιος Υπάλληλος
- Συνταξιούχος
- Φοιτητής
- Άνεργος
- Οικιακά

10. **A.8 Ποιο είναι το ανώτερο ολοκληρωμένο επίπεδο σπουδών σας; \***

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Πρωτοβάθμια εκπαίδευση (Δημοτικό)
- Δευτεροβάθμια εκπαίδευση (Γυμνάσιο/Λύκειο)
- Τεχνική Σχολή (ΤΕΛ/ΤΕΕ/ΙΕΚ)
- Ανώτατο/Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα (Προπτυχιακό επίπεδο)
- Ανώτατο/Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα (Μεταπτυχιακό επίπεδο)
- Διδακτορικός τίτλος

## B. Ζητήματα κινητικότητας

---

Σκεφτείτε μια τυπική εβδομάδα σας. Παρακαλείσθε να καταγράψετε ποιος είναι ο τόπος κατοικίας σας και ποιοι είναι οι βασικοί προορισμοί σας (μπορεί να είναι και εκτός του Δήμου Αλεξάνδρειας) στην διάρκειά της, και για κάθε διαφορετικό σκοπό από όσους αναφέρονται.

Εάν το επιθυμείτε μπορείτε να προσδιορίσετε πλην του αντίστοιχου ονόματος οικισμού ή περιοχής, συγκεκριμένη οδό ή πλησίον κεντρική διασταύρωση.

11. **B.1.1 Κατοικία \***

\_\_\_\_\_

12. **B.1.2 Εργασία**

\_\_\_\_\_

13. **B.1.3 Εκπαίδευση**

\_\_\_\_\_

14. **B.1.4 Ψώνια \***

\_\_\_\_\_

15. **B.1.5 Διασκέδαση/Αναψυχή \***

\_\_\_\_\_

16. **B.1.6 Προσωπικές Υποθέσεις \***

\_\_\_\_\_

17. **B.2 Περιγράψτε μας το πιο συχνό μέσο που χρησιμοποιείτε για αυτές τις μετακινήσεις;**

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

	I.X	Δίκυκλο	Υπεραστικό Κτελ	Ταξί	Ποδήλατο	Πεζή	Συνδυασμός μέσων
Εργασία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εκπαίδευση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψώνια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Διασκέδαση/ Αναψυχή	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προσωπικές υποθέσεις	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**18. B.3 Πόσο συχνά τις πραγματοποιείτε;***Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.*

	Καθημερινά	Αρκετά συχνά (2-4 φορές την εβδομάδα)	Λίγες φορές μέσα στον μήνα (1 φορά την εβδομάδα)	Σπάνια (1-4 φορές τον μήνα)
Εκπαίδευση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψώνια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Διασκέδαση/ Αναψυχή	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προσωπικές υποθέσεις	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**19. B.4 Γιατί επιλέγετε αυτό το μέσο μετακίνησης;***Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.*

	Ευκολία/ Άνεση	Εξοικονόμηση χρόνου	Εξοικονόμηση χρημάτων	Έλλειψη εναλλακτικών επιλογών	Ασφάλεια
Εργασία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εκπαίδευση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψώνια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Διασκέδαση/ Αναψυχή	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προσωπικές Υποθέσεις	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**20. B.5 Ποια η απόστασή τους;***Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.*

	Πολύ μικρή απόσταση <0,5 χλμ.	Μικρή απόσταση <1χλμ.	Μέση απόσταση <3 χλμ.	Μεγάλη απόσταση <10 χλμ.	Πολύ μεγάλη απόσταση >10 χλμ.
Εργασία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εκπαίδευση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψώνια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Διασκέδαση/ Αναψυχή	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προσωπικές υποθέσεις	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**21. B.6 Ποια η διάρκειά τους;***Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.*

	<5 λεπτά	5-10 λεπτά	10-20 λεπτά	20-30 λεπτά	30-40 λεπτά	40-60 λεπτά	πάνω από μία ώρα
Εργασία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εκπαίδευση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψώνια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Διασκέδαση/ Αναψυχή	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προσωπικές υποθέσεις	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Γ. Προβλήματα κινητικότητας**

**22. Γ.1.1 Ποια θεωρείτε τα μεγαλύτερα προβλήματα της πεζής μετακίνησης; \***

*Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.*

- Δεν χρησιμοποιώ αυτό το μέσο
- Η απουσία πεζοδρομίων κατά μήκος των κύριων οδών εντός των οικισμών
- Η κατάληψη των πεζοδρομίων από σταθμευμένα οχήματα, τραπεζοκαθίσματα και άλλα εμπόδια
- Η έλλειψη σεβασμού από τους οδηγούς
- Η έλλειψη σημείων στάσης και ανάπαυσης
- Ο ελλιπής οδοφωτισμός
- Άλλο: \_\_\_\_\_

23. Γ.1.2 Ποια από τα παρακάτω μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες πεζής μετακίνησης; \*

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

	Ασήμαντο	Μέτρια Σημαντικό	Σημαντικό	Πολύ Σημαντικό	Εξαιρετικά Σημαντικό
Δημιουργία εκτενούς ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρόμων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κατασκευή πεζοδρομίων (συνεχή πεζοδρόμια)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μετατροπή οδών σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας (ασφαλής συνύπαρξη πεζού, ποδηλάτου, ΙΧ)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Διαπλάτυνση υφιστάμενων πεζοδρομίων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Απομάκρυνση εμποδίων από πεζοδρόμια και υφιστάμενους πεζοδρόμους	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση/ αποκατάσταση πλακοστρώσεων σε πεζοδρόμια και πεζοδρόμους	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δημιουργία διαβάσεων πεζών (απλή διαγράμμιση)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δημιουργία σηματοδοτούμενων διαβάσεων πεζών	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εξυπηρέτηση ΑμεΑ και ΑΜΚ (π.χ. κατασκευή ραμπών)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων ασφαλείας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μείωση ταχυτήτων κυκλοφορίας οχημάτων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση της οδηγικής συμπεριφοράς οδηγών οχημάτων (αλλαγή κουλτούρας)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αστυνόμευση και απομάκρυνση παράνομης στάθμευσης πάνω στο πεζοδρόμιο, παραβίαση πεζοδρόμων, κλπ.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση σήμανσης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση οδοφωτισμού	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση αισθητικής περιβάλλοντος	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



24. Γ.2.1 Ποια θεωρείτε τα μεγαλύτερα προβλήματα της μετακίνησης με το Υπεραστικό Κτελ; \*

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- Δεν χρησιμοποιώ αυτό το μέσο
- Η απουσία τακτικών δρομολογίων
- Η απουσία στάσεων σε σημαντικά σημεία
- Ο κακός χρονικός συντονισμός των δρομολογίων
- Ο μεγάλος χρόνος μετακίνησης
- Ο μεγάλος χρόνος αναμονής στην στάση
- Το υψηλό κόστος του εισιτηρίου
- Η ελλιπής πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο για την θέση των οχημάτων
- Άλλο: \_\_\_\_\_

25. Γ.2.2 Ποια από τα παρακάτω μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν ώστε να βελτιωθεί το Υπεραστικό Κτελ; \*

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

	Ασήμαντο	Μέτρια Σημαντικό	Σημαντικό	Πολύ Σημαντικό	Εξαιρετικά Σημαντικό
Μείωση χρόνου διαδρομής λεωφορείων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Υψηλότερες συχνότητες διέλευσης λεωφορείων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αξιοπιστία/ συνέπεια στο χρόνο άφιξης των λεωφορείων στις στάσεις	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μείωση χρόνου περπατήματος προς και από τις στάσεις	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μείωση κομίστρου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εξυπηρέτηση ΑμεΑ και ΑΜΚ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση της πληροφόρησης του επιβατικού κοινού (π.χ. διαδίκτυο, τηλέφωνο, εφαρμογή κινητού, ψηφιακές πινακίδες εντός οχημάτων και στις στάσεις)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση του τρόπου προμήθειας των εισιτηρίων (π.χ. ειδικές εγκαταστάσεις εντός και εκτός δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών, επάρκεια κατάλληλου τύπου εισιτηρίων, αποδοτικότητα σημείων πώλησης)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

26. Γ.3.1 Ποια θεωρείτε τα μεγαλύτερα προβλήματα της μετακίνησης με ποδήλατο; \*

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- Δεν χρησιμοποιώ αυτό το μέσο
- Η απουσία ποδηλατοδρόμων εντός των οικισμών
- Η απουσία ποδηλατικών διαδρομών εκτός των οικισμών
- Ο μεγάλος χρόνος μετακίνησης
- Η ελλιπής σήμανση
- Η έλλειψη σεβασμού από τους οδηγούς των λοιπών οχημάτων
- Η πιθανότητα κλοπής
- Άλλο: \_\_\_\_\_

27. Γ.3.2 Ποια από τα παρακάτω μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες κυκλοφορίας των ποδηλάτων; \*

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

	Ασήμαντο	Μέτρια Σημαντικό	Σημαντικό	Πολύ Σημαντικό	Εξαιρετικά Σημαντικό
Δημιουργία εκτενούς ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ειδικές Λωρίδες ποδηλάτου (σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ειδικές Λωρίδες ποδηλάτου (ανεπηρέαστη η παρόδια στάθμευση)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μείωση ταχυτήτων κυκλοφορίας οχημάτων (ασφαλής συνύπαρξη ποδηλάτου και αυτοκινήτου)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας (ασφαλής συνύπαρξη ποδηλάτου, αυτοκινήτου και πεζών)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Περισσότεροι χώροι στάθμευσης ποδηλάτου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Περισσότερα σημεία ενοικίασης ποδηλάτου – Προγράμματα κοινοχρήστων ποδηλάτων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση ποιότητας οδοστρώματος κίνησης ποδηλάτων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση της διεπαφής με το οδικό δίκτυο (π.χ. ειδικοί σηματοδότες, γεωμετρικές παρεμβάσεις)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αστυνόμευση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση της οδηγικής συμπεριφοράς οδηγών οχημάτων (αλλαγή κουλτούρας)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

28. **Γ.4 Ποια θεωρείτε τα μεγαλύτερα προβλήματα της μετακίνησης με Ι.Χ.; \***

*Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.*

- Δεν χρησιμοποιώ αυτό το μέσο
- Η απουσία ποιοτικών οδικών συνδέσεων μεταξύ κάποιων οικισμών
- Το περιορισμένο πλάτος των οδών
- Η ανεπάρκεια των χώρων στάθμευσης
- Η ελλιπής διαμόρφωση των χώρων στάθμευσης
- Η παράνομη στάθμευση
- Ο ελλιπής οδοφωτισμός
- Τα υψηλά κόστη καυσίμου και συντήρησης
- Άλλο: \_\_\_\_\_

29. **Γ.5 Ποια θεωρείτε τα μεγαλύτερα προβλήματα της μετακίνησης με δίκυκλο; \***

*Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.*

- Δεν χρησιμοποιώ αυτό το μέσο
- Η ακαταλληλότητα του οδικού δικτύου
- Η απουσία χώρων στάθμευσης για δίκυκλα
- Η ελλιπής σήμανση
- Ο ελλιπής οδοφωτισμός
- Η έλλειψη σεβασμού από τους οδηγούς των λοιπών οχημάτων
- Τα υψηλά κόστη καυσίμου και συντήρησης
- Η πιθανότητα κλοπής
- Άλλο: \_\_\_\_\_

30. **Γ.6 Ποια θεωρείτε τα μεγαλύτερα προβλήματα της μετακίνησης με ταξί; \***

*Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.*

- Δεν χρησιμοποιώ αυτό το μέσο
- Η δυσκολία εύρεσης διαθέσιμου ταξί
- Η αργή ανταπόκριση στην κλήση
- Η χαμηλή ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών
- Το υψηλό κόστος χρέωσης
- Η ελλιπής πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο για την θέση των οχημάτων
- Άλλο: \_\_\_\_\_

31. **Γ.7.1 Νιώθετε ασφάλεια κατά τη μετακίνηση των παιδιών σας στο σχολείο; (συμπληρώνεται μόνο από γονείς)**

*Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.*

- Ναι
- Όχι

32. Γ.7.2 Στη περίπτωση που παραπάνω απαντήσατε αρνητικά, επιλέξτε τους λόγους που δεν νιώθετε ασφάλεια κατά τη μετακίνηση των παιδιών σας στο σχολείο; (επιλέξτε έως 3 σημαντικές αιτίες)

*Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.*

- Η πρόσβαση είναι δύσκολη
- Δεν υπάρχουν πεζοδρόμια
- Σταθμεύουν αυτοκίνητα πάνω στα πεζοδρόμια
- Δεν υπάρχουν ασφαλείς διαβάσεις
- Τα αυτοκίνητα κινούνται με υψηλή ταχύτητα έξω και πέριξ του σχολείου

33. Γ.8 Περιγράψτε οτιδήποτε θεωρείτε σημαντικό σχετικά με το σύστημα μεταφορών στο δήμο σας και δεν εξετάστηκε νωρίτερα

---

---

---

---

---

Με την υποστήριξη της





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ**  
ΦΟΡΜΕΣ ΕΠΙΣΤΟΛΩΝ ΑΙΤΗΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΜΑΘΙΑΣ  
ΔΗΜΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ

---

Αλεξάνδρεια,

Αριθμ. Πρωτ.:

Ταχ. Δ/ση: Εθνικής Αντίστασης 42  
TK 593 00 Αλεξάνδρεια  
Πληροφορίες: Γιαννόπουλος Γεώργιος  
Τηλέφωνο: 23333 50132  
Fax: 23330 50108  
Email: [giannopoulos@alexandria.gr](mailto:giannopoulos@alexandria.gr)

ΠΡΟΣ: ΑΤ Αλεξάνδρειας  
(δια χειρός)

**ΘΕΜΑ:** Επιστολή αίτησης δεδομένων.

Ο Δήμος Αλεξάνδρειας έχει ξεκινήσει τη διαδικασία εκπόνησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας της πόλης μέσω παρεμβάσεων με επίκεντρο τους πολίτες (ποδηλάτες, πεζοί, ΑΜΕΑ κλπ.) και τη δημόσια συγκοινωνία.

Η διαδικασία κατάρτισης του Σχεδίου περιλαμβάνει εκτενή διαβούλευση με ομάδα τοπικών φορέων στην οποία θα συμπεριλαμβάνεται και το Τμήμα Τροχαίας Αλεξάνδρειας.

Στην παρούσα φάση ο Δήμος σε συνεργασία με τη Σύμβουλο εταιρεία προχωρούν στη συλλογή δεδομένων σχετικά με τις μεταφορές στο δίκτυο του Δήμου Αλεξάνδρειας.

Για το σκοπό αυτό αιτούμαστε την παροχή των παρακάτω δεδομένων από τα στοιχεία που τηρεί η υπηρεσία σας:

- Στοιχεία παράνομης στάθμευσης  
(α) πλήθος κλήσεων ανά τύπο παράβασης (στάθμευση σε πεζοδρόμια, πεζοδρόμους, θέσεις ΑΜΕΑ, διπλή σειρά κλπ.) για την τελευταία τετραετία (2015-2019)  
(β) οδικοί άξονες στους οποίους γίνεται έλεγχος της στάθμευσης και αυτοί στους οποίους σημειώνεται η μεγαλύτερη παραβατικότητα
- Λοιπές παραβάσεις επί του πεζοδρομίου  
(α) πλήθος κλήσεων ανά τύπο παράβασης (π.χ. κατάληψη ή παρεμπόδιση) για την τελευταία τετραετία (2015-2019)
- Ατυχήματα με πεζούς (πλήθος, χρόνος, σημεία) για την τελευταία τετραετία (2015-2019)
- Ατυχήματα με ποδηλάτες (πλήθος, χρόνος, σημεία) για την τελευταία τετραετία (2015-2019)
- Ατυχήματα μεταξύ οχημάτων (πλήθος, χρόνος, σημεία) για την τελευταία τετραετία (2015-2019)
- Γενικά προβλήματα που εντοπίζεται στην κυκλοφορία των οχημάτων (παραβατικότητα, συμμόρφωση με κανόνες οδικής ασφάλειας, αλκοόλ, ταχύτητα, χρήση δίκυκλων)

Οι συγκεκριμένες πληροφορίες είναι ουσιώδεις καθώς θα αποτελέσουν τη βάση για τον σωστό σχεδιασμό και την αποτελεσματική βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Στο πλαίσιο αυτό και με δεδομένο ότι το Τμήμα σας αποτελεί την πλέον αξιόπιστη πηγή καταγραφής των συγκεκριμένων πληροφοριών ζητούμε την κατά το δυνατόν πληρέστερη παροχή των αναγραφόμενων δεδομένων για την εκπόνηση του Σχεδίου.

Θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι τα μηνιαία στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύονται, δεν επαρκούν για το σχεδιασμό καθώς είναι απαραίτητος ο συσχετισμός του πλήθους ατυχημάτων ή παραβάσεων με την αντίστοιχη τοποθεσία (οδό ή περιοχή) στην οποία συμβαίνουν.

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων για τη διάθεση των στοιχείων αλλά και του απαιτούμενου χρόνου και προσβλέπουμε στη συνεργασία σας για την επιτυχή εκπόνηση του Σχεδίου.

Ε.Δ.

1. Αρχείο

2. Φάκελος παρακολούθησης της 16264/11-09-2019 Σύμβασης



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΜΑΘΙΑΣ  
ΔΗΜΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ

---

Αλεξάνδρεια,

Αριθμ. Πρωτ.:

Ταχ. Δ/ση: Εθνικής Αντίστασης 42  
TK 593 00 Αλεξάνδρεια  
Πληροφορίες: Γιαννόπουλος Γεώργιος  
Τηλέφωνο: 23333 50132  
Fax: 23330 50108  
Email: [giannopoulos@alexandria.gr](mailto:giannopoulos@alexandria.gr)

ΠΡΟΣ: ΚΤΕΛ Ν. ΗΜΑΘΙΑΣ Α.Ε.

**ΘΕΜΑ:** Επιστολή αίτησης δεδομένων.

Ο Δήμος Αλεξάνδρειας έχει ξεκινήσει τη διαδικασία εκπόνησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας της πόλης μέσω παρεμβάσεων με επίκεντρο τους πολίτες (ποδηλάτες, πεζοί, ΑΜΕΑ κλπ.) και τη δημόσια συγκοινωνία.

Η διαδικασία κατάρτισης του Σχεδίου περιλαμβάνει εκτενή διαβούλευση με ομάδα τοπικών φορέων στην οποία θα συμπεριλαμβάνεται και το ΚΤΕΛ της Ημαθίας.

Στην παρούσα φάση ο Δήμος σε συνεργασία με τη Σύμβουλο εταιρεία προχωρούν στη συλλογή δεδομένων σχετικά με τις μεταφορές στο δίκτυο του Δήμου Αλεξάνδρειας.

Για το σκοπό αυτό αιτούμαστε την παροχή των παρακάτω δεδομένων από τα στοιχεία που τηρεί η υπηρεσία σας:

- Δρομολόγια λεωφορειακών γραμμών (προορισμοί, συχνότητα, στάσεις)
- Χάρτης διαδρομών δρομολογίων
- Χωροθέτηση στάσεων
- Ετησίως διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα λεωφορειακών γραμμών για την τελευταία τετραετία (2015-2019)
- Επιβατική κίνηση ανά γραμμή για την τελευταία τετραετία (2015-2019)
- Ποσοστό λεωφορείων που είναι προσβάσιμα από χρήστες αναπηρικών αμαξιδιών
- Τιμολογιακή πολιτική (αντίτιμο εισιτηρίου, κάρτες διαδρομών)
- Πλήθος οχημάτων στόλου και χαρακτηριστική οχημάτων (χωρητικότητα, ηλικία, τύπος καυσίμου)
- Γενικά προβλήματα που εντοπίζετε στην κυκλοφορία των οχημάτων

Οι συγκεκριμένες πληροφορίες είναι ουσιώδεις καθώς θα αποτελέσουν τη βάση για τον σωστό σχεδιασμό και την αποτελεσματική βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Στο πλαίσιο αυτό και με δεδομένο ότι ο οργανισμός σας αποτελεί την πλέον αξιόπιστη πηγή καταγραφής των συγκεκριμένων πληροφοριών ζητούμε την κατά το δυνατόν πληρέστερη παροχή των αναγραφόμενων δεδομένων για την εκπόνηση του Σχεδίου.

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων για τη διάθεση των στοιχείων αλλά και του απαιτούμενου χρόνου και προσβλέπουμε στη συνεργασία σας για την επιτυχή εκπόνηση του Σχεδίου.



Ε.Δ.

1. Αρχείο

2. Φάκελος παρακολούθησης της 16264/11-09-2019 Σύμβασης

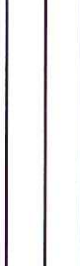






Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αλεξάνδρειας  
Παραδοτέο Α:  
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ

### ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΟΥ

**ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΟΥ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΙΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 27 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ - ΩΡΑ ΕΝΑΡΞΗΣ & ΛΗΞΗΣ 08:30-13:30**

α/α	Όνομα	Υπογραφή	Θέση
1	Γιαννόπουλος Γεώργιος		Διευθυντής Τεχνικών Υπηρεσιών Πρασίνου & Αγρ. Ανάπτυξης
2	Βεργώνης Κωνσταντίνος		Διευθυντής Τεχνικών Υπηρεσιών Πρασίνου & Αγρ. Ανάπτυξης
3	Μαμουδέλης Θεόδωρος		Αυτοτελές Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης & Πληροφορικής
5	Μανωλακάκης Γεώργιος		Διευθυντής Τεχνικών Υπηρεσιών Πρασίνου & Αγρ. Ανάπτυξης
4	Μελίδου Θεοδώρα (αναπλ. Μέλος)		Διευθυντής Τεχνικών Υπηρεσιών Δόμησης, Περιβάλλοντος & Καθαριότητας
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			