



Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ
του Δήμου Γρεβενών

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Γ: Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και
στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Ανάδοχος:

Project4
cooperation development
I.K.E.

Ιούνιος 2020

Περιεχόμενα

Εισαγωγή.....	4
1. Διαμόρφωση οράματος για τη βιώσιμη κινητικότητα.....	6
1.1. Κατευθύνσεις και αρχές υπερκείμενου σχεδιασμού.....	6
1.2. Όραμα ΣΒΑΚ Γρεβενών.....	7
1.2.1. Λογική παρέμβασης.....	7
2. Ανάπτυξη προτεραιοτήτων και στόχων.....	8
2.1. Ανάλυση προτεραιοτήτων.....	8
2.2. Στόχοι ΣΒΑΚ Γρεβενών.....	11
3. Επισκόπηση καλών πρακτικών.....	12
4. Προσχέδιο μέτρων ΣΒΑΚ Γρεβενών.....	29
5. Αποτελέσματα 2 ^{ης} Διαβούλευσης.....	32
6. Διαμόρφωση τελικού Σεναρίου Διαχείρισης Κινητικότητας.....	33
6.1. Αξιολόγηση σεναρίων.....	33
6.2. Περιγραφή επικρατέστερου σεναρίου.....	36
7. Προσδιορισμός ολοκληρωμένου πακέτου μέτρων.....	38
7.1. Άξονας Προτεραιότητας 1: Δίκτυα ροών πεζών, ποδηλάτου και υποδομών ΑμεΑ.....	38
7.2. Άξονας Προτεραιότητας 2: Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας – στάθμευσης – αστικών εμπορευματικών μεταφορών.....	46
7.3. Άξονας Προτεραιότητας 3: Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες.....	54
7.4. Άξονας Προτεραιότητας 4: Νέες τεχνολογίες.....	55
7.5. Υποστηρικτικά μέτρα.....	57
7.6. Αξιολόγηση Σχεδίου Δράσης.....	58
8. Προσχέδιο Σ.Β.Α.Κ.: Σχέδιο Δράσης & Προϋπολογισμός.....	67
9. Αποτελέσματα 3 ^{ης} διαβούλευσης.....	84
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	86
Δημοσιότητα 2 ^{ης} Διαβούλευσης.....	86
Δελτίο Τύπου.....	86
Φόρμα 2ης διαβούλευσης.....	88
Δημοσιότητα σε ΜΜΕ.....	93
Δημοσιότητα 3 ^{ης} Διαβούλευσης.....	96
Δελτίο Τύπου συμμετοχής.....	96
Φόρμα συμμετοχής.....	97

Απολογιστικό Δελτίο Τύπου.....	98
Κάλεσμα κατάθεσης προτάσεων	99
Δημοσιότητα σε ΜΜΕ	100
Δημοσιότητα σε social media.....	103

Εισαγωγή

Το παραδοτέο Π3 – Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων προετοιμάστηκε στο πλαίσιο της από 22/04/2019 σύμβασης μεταξύ του Δήμου Γρεβενών και της εταιρείας PROJECT4 I.K.E. για την «**Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Γρεβενών**».

Το αντικείμενο της υπηρεσίας είναι η εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Ο Δήμος Γρεβενών είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Ο Δήμος, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του κατά το άρθρο 75 του Ν. 3463/2006, έχοντας θέσει ως στρατηγική κατεύθυνση την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και οδικής ασφάλειας, προωθεί την υλοποίηση στρατηγικού σχεδίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα με στόχο την βελτίωση της προσβασιμότητας της αστικής περιοχής του Δήμου και την παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφορών, είτε πρόκειται για μετακίνηση μέσα στην ίδια την αστική περιοχή του Δήμου, είτε αφορά σε διερχόμενη κίνηση από το δίκτυο του Δήμου. Το συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο θα οργανώσει το πλαίσιο πάνω στο οποίο η Δημοτική Αρχή θα κινηθεί στη διάρκεια των επόμενων ετών, για την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης στις μετακινήσεις κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών, με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικά μεταφορικού συστήματος. Ενός συστήματος που στο επίκεντρο θέτει τον μετακινούμενο πολίτη ως πεζό, χρήστη ποδηλάτου και χρήστη μέσων μαζικής μεταφοράς και τελευταία ως οδηγό/ επιβάτη Ι.Χ.. Με τον τρόπο αυτό, οι έννοιες της κινητικότητας και της προσβασιμότητας, δίνουν προτεραιότητα στον πεζό, στο ποδήλατο, στη χρήση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και ακολούθως στο αυτοκίνητο, και αυτή θα είναι η διάσταση των παρεμβάσεων που θα σχεδιαστούν.

Τα παραδοτέα της σύμβασης είναι:

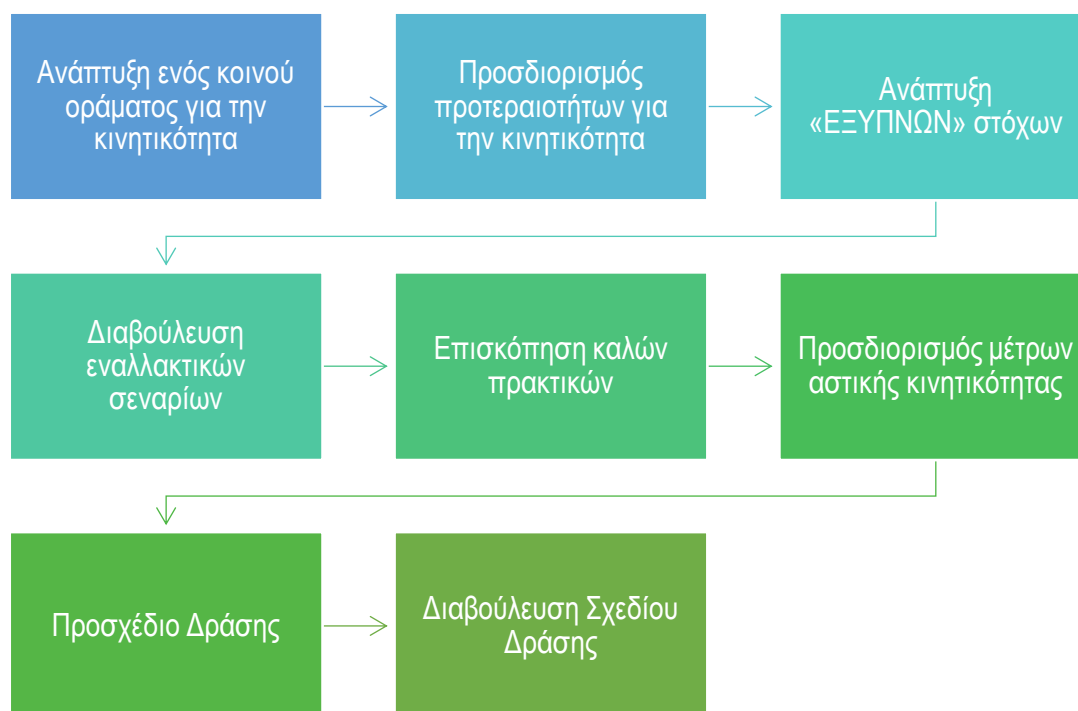
A. Προκαταρκτικές διεργασίες εκπόνησης ΣΒΑΚ

B. Κατάρτιση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Γ. Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Δ. Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Στο πλαίσιο του Παραδοτέου Π3 οι υπηρεσίες και η υποστήριξη που παρείχε ο Ανάδοχος στο Δήμο Γρεβενών περιλαμβάνουν τα εξής:



Η επιτελική ομάδα έργου της Project4 αποτελείται από τους εξής:

- Κουτσομάρκο Νίκο, Μηχανικό Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc Οργάνωσης και Διαχείρισης Πόρων και Έργων Ανάπτυξης,
- Τζιάγκαλο Ιωάννη, Μηχανικό Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc
- Βεράνη Ελένη, Μηχανικό Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc Σχεδιασμός, Οργάνωση και Διαχείριση Συστημάτων Μεταφορών
- Γρηγορίου Λίλα, Μηχανικό Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc
- Παπαδόπουλο Παναγιώτη, Οικονομολόγο

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε για την καίρια συμβολή και υποστήριξη, την παροχή στοιχείων και γνώσεων για την περιοχή το πολιτικό προσωπικό και στελέχη του Δήμου Γρεβενών:

- κο. Τριγώνη Χρήστο, Αντιδήμαρχο Τεχνικών Έργων
- κα. Τζήκα Όλγα, Τμήμα Συγκοινωνιακών και Κτιριακών Έργων
- κο Ζαμανάκο Πούλιο, Γραφείο Προγραμματισμού
- και την κα. Ντανάση Αναστασία για την διοικητική υποστήριξη.

1. Διαμόρφωση οράματος για τη βιώσιμη κινητικότητα

1.1. Κατευθύνσεις και αρχές υπερκείμενου σχεδιασμού

Η διαμόρφωση του οράματος για την βιώσιμη κινητικότητα στην πόλη των Γρεβενών βασίζεται αφενός στο όραμα που έχει διατυπώσει ο Δήμος στο Επιχειρησιακό του Πρόγραμμα 2015-2019, αφετέρου λαμβάνει υπόψη τις κατευθύνσεις και αρχές του υπερκείμενου σχεδιασμού και συγκεκριμένα του ΠΠΣΧΑ Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας και του ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας 2014-2020.

Το όραμα στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2015-2019 διατυπώνεται σε τρία επίπεδα:

- Ισόρροπη βιώσιμη ανάπτυξη του Δήμου Γρεβενών, άρση των αδυναμιών και των διαρθρωτικών του προβλημάτων, **ανάδειξη του Δήμου σε κόμβο μεταφορικό και τουριστικό προορισμό** κ.ά.).
- Αειφόρος αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του Δήμου και μετατροπή τους σε ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, με έμφαση στην ποιότητα, τη γνώση – καινοτομία, την εξωστρέφεια την προστασία και την **ορθολογική διαχείριση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων** και στο σεβασμό στην πλούσια πολιτιστική και πολιτισμική κληρονομιά.
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του Δήμου, επενδύοντας στο ανθρώπινο κεφάλαιο και σε **καινοτομικές προσεγγίσεις**.

Το όραμα του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου εξειδικεύτηκε πρόσφατα (2017) στην αστική περιοχή των Γρεβενών μέσω του Επιχειρησιακού Σχεδίου Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης της πόλης των Γρεβενών προσδοκώντας **«Ισόρροπη αστική ανάπτυξη για τους κατοίκους, εργαζόμενους, επιχειρηματίες και ανάδειξη της πόλης σε αγρο-τουριστικό και γαστρονομικό προορισμό»**.

Αντίστοιχα, το συνολικό αναπτυξιακό όραμα του ΠΕΠ ΔΜ 2014-2020 επικεντρώνει κυρίως στη **«συμβολή στη δημιουργία μιας διατηρήσιμης, ανταγωνιστικής, περιφερειακής οικονομίας με βιώσιμες θέσεις εργασίας, ποιοτικό περιβάλλον και κοινωνική συνοχή»** και λαμβάνεται υπόψη.

Επιπλέον, για την διαμόρφωση του οράματος για την κινητικότητα στα Γρεβενά αξιολογήθηκαν ιδιαίτερα οι κατευθύνσεις του ΠΠΣΧΑΑ Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας και του ΓΠΣ:

- *«ισχυροποίηση του ρόλου των Γρεβενών ως διοικητικό, εμπορικό και οικονομικό κέντρο υποστήριξης των αγροτικών περιοχών, καθώς και των τουριστικών περιοχών της Βασιλίτσας και του συνόλου του ορεινού όγκου της Αναπτυξιακής Ενότητας Δήμου Γρεβενών, εξασφαλίζοντας τις απαραίτητες εξυπηρετήσεις τόσο για τον τοπικό πληθυσμό όσο και για τους επισκέπτες και προωθώντας την προβολή και απορρόφηση τοπικών αγροτικών προϊόντων»*
- *«ενδυνάμωση της δικτύωσης των μικρότερων οικισμών του Δήμου με τα Γρεβενά για τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε υπηρεσίες, διοικητικές- κοινωνικές υποδομές, επικοινωνία και γνώση»*

1.2. Όραμα ΣΒΑΚ Γρεβενών

Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος αποτελεί πολύ σημαντική παράμετρο καθόσον το κοινό όραμα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μελλοντικού αστικού περιβάλλοντος και είναι αυτό που καθοδηγεί την ανάπτυξη των κατάλληλων μέτρων σχεδιασμού. Αποτελεί το σημείο εκκίνησης ενός ΣΒΑΚ και μπορεί να γίνει ο οδηγός του εφόσον καταστεί ευρέως αποδεκτό τόσο από τους πολίτες όσο και από τους εμπλεκόμενους φορείς. Για το λόγο αυτό το βασικό ερώτημα που τίθεται σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς είναι σε τι είδους τόπο θέλουμε να ζήσουμε και με ποιον τρόπο θα διαφέρει ο τόπος, στον οποίο ζούμε, από τους υπόλοιπους.

Παράλληλα το όραμα οφείλει να εξειδικευτεί τοπικά αξιοποιώντας τις εισροές από τα ανωτέρω εγκεκριμένα θεσμικά κείμενα, και κατά συνέπεια να ενσωματώνει και να συνδυάζει με ολοκληρωμένο τρόπο στοιχεία ενίσχυσης του ρόλου της πόλης των Γρεβενών, ανάδειξης της ταυτότητας με αξιοποίηση των στοιχείων διαφοροποίησης, υλοποίησης της εταιρικής σχέσης πόλης – υπαίθρου, ανθεκτικότητας σε εξωτερικές αλλαγές και οικονομίας πόρων.

Ο χρονικός ορίζοντας που τίθεται για το κοινό όραμα για την κινητικότητα στην πόλη των Γρεβενών είναι η δεκαετία, δηλαδή εκτείνεται μέχρι το 2030 για την επίτευξη της επιθυμητής κατάστασης. Αξιοποιώντας τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας το όραμα περιλαμβάνει όλα τα μέσα και τις μορφές των μεταφορών: δημόσια και ιδιωτικά, επιβατών και εμπορευμάτων, μηχανοκίνητα και μη, μετακίνηση και στάθμευση, για την μελλοντική ανάπτυξη της υποδομής και των υπηρεσιών τους.

Η διατύπωση του αρχικού οράματος για την Κινητικότητα στην πόλη των Γρεβενών του 2020 έχει ως εξής:

Τα Γρεβενά ως πρότυπο υγιούς και οικονομικής κινητικότητας για την ισότιμη πρόσβαση όλων των κατοίκων της πόλης, του Δήμου και της Περιφερειακής Ενότητας στις υπηρεσίες και παροχές του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος της πόλης και την διευκόλυνση και προσέλκυση επισκεπτών.

1.2.1. Λογική παρέμβασης

Η Στρατηγική για την βιώσιμη αστική κινητικότητα στην πόλη των Γρεβενών θα πρέπει κατ' αρχήν να αντιμετωπίσει τις αδυναμίες και τα προβλήματα και να ισχυροποιήσει τα δυνατά σημεία, αξιοποιώντας τις ευκαιρίες και περιορίζοντας κατά το δυνατό τις απειλές, όπως αυτές αναδείχθηκαν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Έτσι, οι βασικές διαπιστώσεις από την ανάλυση των αναπτυξιακών χαρακτηριστικών και του συστήματος κινητικότητας στην πόλη των Γρεβενών έχουν ως εξής:

- Υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ στην πόλη των Γρεβενών (>90%),
- Υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας ποδηλάτου (~85%).
- Αξιοσημείωτα ποσοστά πεζή μετακίνησης για εργασία και λοιπές δραστηριότητες (>40%)
- Ύπαρξη αστικών γραμμών ΚΤΕΛ με πολύ χαμηλή όμως συχνότητα δρομολογίων.
- Διέλευση σημαντικού ποσοστού βαρέων φορτηγών/λεωφορείων εντός πόλης.

- Σημαντική έλξη επισκεπτών-εργαζομένων από λοιπούς οικισμούς Δήμου και Περιφερειακής Ενότητας.
- Καλή κατάσταση πεζοδρομίων στο πολεοδομικό κέντρο.
- Έλλειψη υποδομών ΑμεΑ και ποδηλάτου.
- Επιβάρυνση κέντρου και άλλων περιοχών από παράνομη στάθμευση.
- Φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου, σε συνδυασμό με σημαντικές κλίσεις στο βόρειο τμήμα της πόλης.
- Συμπαγής και επιμήκης πόλη, η οποία διατρέχεται από ποταμό, με καλά χωροθετημένες κοινωφελείς χρήσεις.
- Υλοποίηση έργων αστικών αναπλάσεων και αναβαθμίσεων οδών.
- Γηρασμένος πληθυσμός.
- Περιορισμένοι δημοσιονομικοί και ανθρώπινοι πόροι του Δήμου.

Ως εκ τούτου, η λογική της παρέμβασης για την Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στην πόλη των Γρεβενών εξειδικεύεται σε τέσσερις Στρατηγικούς Στόχους ως εξής:

Αξιοποίηση του υδάτινου στοιχείου και γενικότερα του φυσικού περιβάλλοντος για αύξηση της χρήσης εναλλακτικών μορφών μετακίνησης (πεζή/ποδήλατο) και ανάβαθμιση του αστικού περιβάλλοντος

Μείωση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου & αποθάρρυνση της διέλευσης βαρέων οχημάτων στο πολεοδομικό κέντρο της πόλης των Γρεβενών

Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών

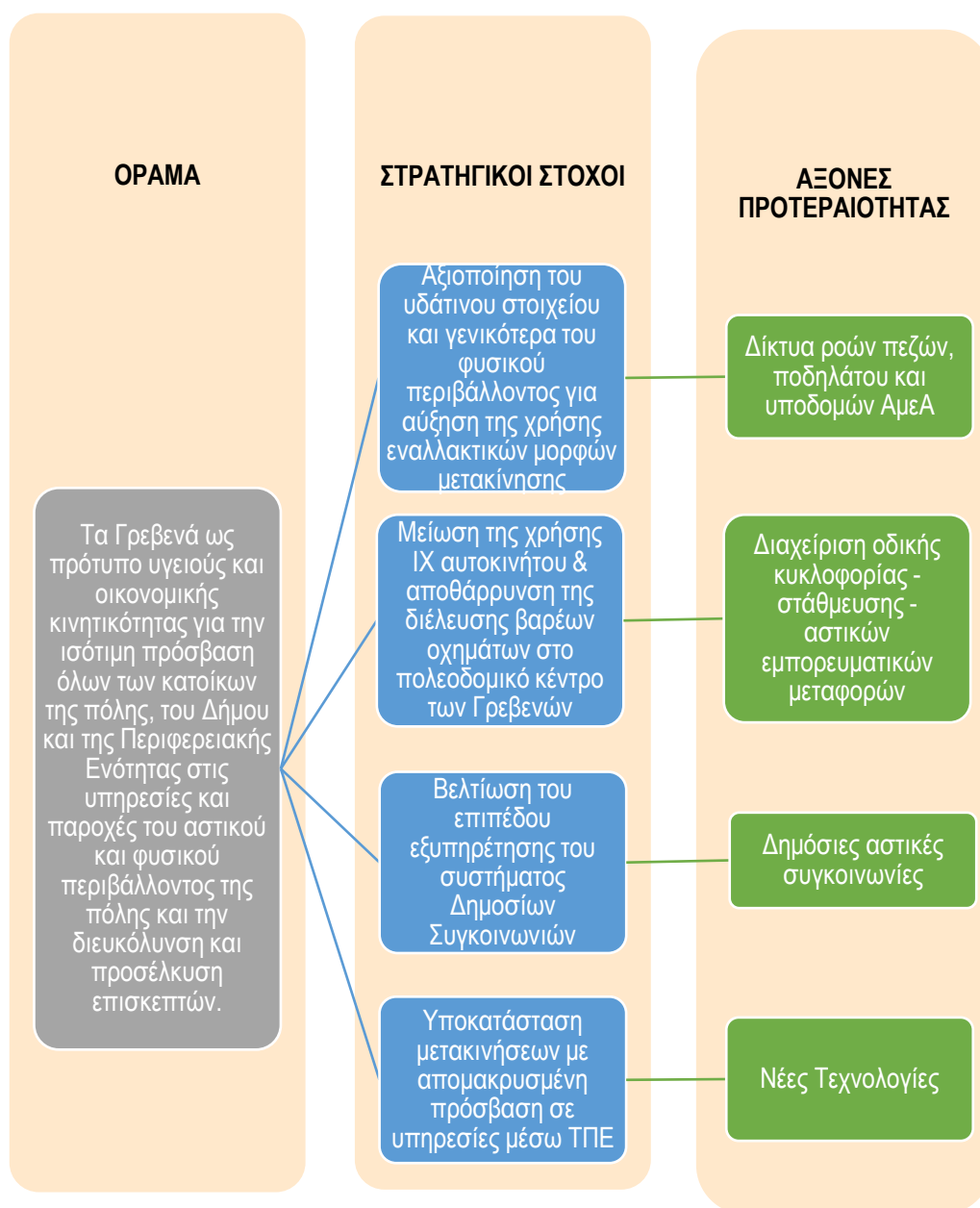
Υποκατάσταση μετακινήσεων με απομακρυσμένη πρόσβαση σε υπηρεσίες μέσω ΤΠΕ

2. Ανάπτυξη προτεραιοτήτων και στόχων

2.1. Ανάλυση προτεραιοτήτων

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Γρεβενών διαμορφώνονται Άξονες Προτεραιότητας, οι οποίοι αναπτύσσονται στη βάση του Κοινού οράματος, στις προτεραιότητες έτσι όπως αυτές αναδείχθηκαν μέσα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και τις συμμετοχικές διαδικασίες και αφορούν το τρίπτυχο της βιώσιμης ανάπτυξης (κοινωνική συνοχή, οικονομική ανάπτυξη, περιβαλλοντική αειφορία).

Οι στρατηγικοί στόχοι λοιπόν του ΣΒΑΚ και οι συνακόλουθες παρεμβάσεις οργανώνονται σε ένα πλέγμα τεσσάρων (4) Αξόνων Προτεραιότητας:



Άξονας Προτεραιότητας 1: Δίκτυα ροών πεζών, ποδηλάτου και υποδομών ΑμεΑ

Ο παραδοσιακός συγκοινωνιακός σχεδιασμός έως τώρα ήταν εστιασμένος στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία και ασχολείτο με την έννοια της κινητικότητας. Αντίθετα, τα Σ.Β.Α.Κ. αντικαθιστούν αυτήν την έννοια με την προσβασιμότητα, προσδίδοντας με αυτόν τον τρόπο μια ανθρωποκεντρική διάσταση στο σχεδιασμό. Έτσι δίδεται προτεραιότητα στον πεζό και στον ποδηλάτη, ενώ πολύ σημαντική διάσταση αποτελεί η έννοια της προσβασιμότητας για όλους που αφορά την απρόσκοπτη κίνηση των ατόμων με αναπηρία και με μειωμένη όραση. Ο ΑΠ 1 στοχεύει στη βελτίωση της ζωής των πολιτών σε μια πιο ανθρώπινη πόλη όπου ο δημόσιος χώρος θα ανακατανομηθεί υπέρ των χρηστών της οδού σε συνδυασμό με την αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση των κοινόχρηστων και ελεύθερων χώρων στην περιοχή

παρέμβασης. Οι κύριες παρεμβάσεις στον ΑΠ 1 αποσκοπούν σε:

- Επέκταση και αναβάθμιση ποιότητας των χώρων κίνησης πεζών (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, κοινόχρηστοι χώροι)
- Διευκόλυνση της χρήσης ποδηλάτου, ιδίως προς το πολεοδομικό κέντρο και πόλους έλξης μετακινήσεων (σχολεία, αθλητισμός, πράσινο).
- Αναβάθμιση των υποδομών ΑμεΑ
- Αναπλάσεις/δημιουργία χώρων αναψυχής κοινόχρηστων χώρων και αξιοποίηση υδάτινου στοιχείου.
- Ευαισθητοποίηση των πολιτών για χρήση του δημόσιου χώρου και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης.

Άξονας Προτεραιότητας 2: Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας – στάθμευσης – αστικών εμπορευματικών μεταφορών

Ο συγκεκριμένος άξονας αφορά την εξέταση των θεμάτων των οδικών υποδομών και της κυκλοφοριακής οργάνωσης στην περιοχή μελέτης στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα έχουν ως στόχο τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων των πολιτών με ΙΧ αυτοκίνητο, χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια πεζών και ποδηλατιστών. Επιπλέον, σημαντικό στοιχείο στην ομαλοποίηση της κυκλοφορίας, αλλά και της βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος αποτελεί το ζήτημα της διευθέτησης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών σε μια περιοχή και ιδιαίτερα σε μια περιοχή όπως η πόλη των Γρεβενών, η οποία αποτελεί κέντρο εμπορίου και υπηρεσιών της ευρύτερης περιοχής. Οι κύριες παρεμβάσεις στον ΑΠ 2 αποσκοπούν σε:

- Οργάνωση της κυκλοφορίας πρωτίστως για τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και την αποδοτικότερη και οικονομικότερη εξυπηρέτηση των μετακινουμένων.
- Διαχείριση της στάθμευσης παρά την οδό, όχι για να καλύψει τη συνολική ζήτηση, αλλά να διαχειριστεί με τον ορθολογικότερο τρόπο τις προσφερόμενες θέσεις για την εξυπηρέτηση κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών σε συνδυασμό με τη δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού και περιμετρικά του κέντρου του οικισμού.
- Αποτροπή παράνομης ή/και αντικοινωνικής συμπεριφοράς οδηγών ΙΧ αυτοκινήτου.
- Διαχείριση του συστήματος αστικών εμπορευματικών μεταφορών

Άξονας Προτεραιότητας 3: Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες

Οι δημόσιες συγκοινωνίες αποτελούν ένα ιδιαίτερα σημαντικό στρατηγικό «εργαλείο» για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας με την απαραίτητη προϋπόθεση όμως της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στους χρήστες. Οι παρεμβάσεις του ΑΠ 3 αποσκοπούν σε:

- Βελτίωση των υπηρεσιών των δημοσίων συγκοινωνιών τόσο για μετακινήσεις εντός της πόλης των Γρεβενών όσο και για τη σύνδεση αυτής με τους όμορους οικισμούς
- Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση πολιτών για αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης ΙΧ και μεταστροφή στη χρήση ΔΑΣ

Άξονας Προτεραιότητας 4: Νέες Τεχνολογίες

Η χρήση νέων τεχνολογιών αφορά τόσο στη διαχείριση της κινητικότητας και της στάθμευσης όσο και στην παροχή ηλεκτρονικής ή/και απομακρυσμένης διοικητικής εξυπηρέτησης των πολιτών. Οι κύριες παρεμβάσεις στον ΑΠ 4 αποσκοπούν σε:

- Ανάπτυξη συστημάτων ηλεκτρονικής διακυβέρνησης που μπορούν να μειώσουν τις ενδοδημοτικές μετακινήσεις.
- Χρήση των νέων τεχνολογιών σε όλες τις εκφάνσεις του συστήματος κινητικότητας με σκοπό την εξοικονόμηση πόρων και την αύξηση της αποδοτικότητας των μετακινήσεων.

Τέλος, σημειώνεται ότι στη διαμόρφωση των Αξόνων Προτεραιότητας αποφασίστηκε να μην αναφερθεί διακριτά ως άξονας η οδική ασφάλεια, καθώς αυτή ενσωματώνεται οργανικά σχεδόν στο σύνολο των υπολοίπων αξόνων.

2.2. Στόχοι ΣΒΑΚ Γρεβενών

Για κάθε Άξονα προτεραιότητας καθορίζονται οι στόχοι που θα πρέπει να επιτευχθούν στην περιοχή παρέμβασης (Πίνακας 1).

Ο καθορισμός των δεικτών για καθέναν από τους στόχους, όπως και οι τιμές στόχοι των δεικτών αυτών, θα αποτελέσουν μεταξύ άλλων αντικείμενο της Τελικής Έκδοσης του ΣΒΑΚ Δήμου Γρεβενών.

Πίνακας 1: Άξονες Προτεραιότητας & Στόχοι

Άξονας Προτεραιότητας	Στόχοι
1: Δίκτυα ροών πεζών και ποδηλάτου και υποδομών ΑμεΑ	1.1 Αύξηση του μεριδίου χρήσης ποδηλάτου 1.2 Αύξηση του μεριδίου χρήσης πεζής μετακίνησης 1.3 Ενίσχυση των υποδομών που απαιτούνται για τη χρήση ήπιων μεταφορικών μέσων 1.4 Βελτίωση της προσβασιμότητας ΑμεΑ 1.5 Αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων 1.6 Βελτίωση οδικής ασφάλειας πεζών (και ιδίως για ευάλωτους χρήστες) 1.7 Αύξηση των δράσεων για την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας
2: Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας – στάθμευσης – αστικών εμπορευματικών μεταφορών	2.1 Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης 2.2 Μείωση της διέλευσης των βαρέων οχημάτων/λεωφορείων από το κέντρο της πόλης 2.3 Οργάνωση και ρύθμιση της στάθμευσης παρά την οδό 2.4 Αύξηση των θέσεων στάθμευσης εκτός οδού

Άξονας Προτεραιότητας	Στόχοι
	2.5 Διαχείριση αστικών εμπορευματικών μεταφορών
3: Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες	3.1 Αύξηση του μεριδίου χρήσης δημοσίων αστικών συγκοινωνιών 3.2 Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών 3.3 Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση πολιτών για αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης ΙΧ και μεταστροφή στη χρήση ΔΑΣ
4: Νέες Τεχνολογίες	4.1. Επέκταση των υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης προς τους Δημότες 4.2. Αύξηση των υποδομών που αφορούν στην κίνηση οχημάτων με νέες μορφές ενέργειας (ηλεκτρική, υβριδική κ.α.) 4.3. Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων

3. Επισκόπηση καλών πρακτικών

Οι καλές πρακτικές που παρουσιάζονται αφορούν μέτρα για την βιώσιμη αστική κινητικότητα τα οποία επιλέχθηκαν βάσει της συνάφειάς τους με τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ Δήμου Γρεβενών, αλλά και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και το μέγεθος τόσο της περιοχής παρέμβασης (πόλη των Γρεβενών) όσο και του ευρύτερου Δήμου.

1. Μέτρα τα οποία δεν απαγορεύουν την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων αλλά την ρυθμίζουν μέσω του αστικού σχεδιασμού.

Τα μέτρα αυτά μπορούν να μειώσουν τις ταχύτητες των οχημάτων, τους θανάτους και τις συγκρούσεις.

Τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με τις βελτιώσεις του δημόσιου χώρου σε εμπορικούς δρόμους μεικτής χρήσης αυξάνουν τις ροές πεζών σε αυτούς τους δρόμους. Επίσης υπάρχουν ενδείξεις ότι μπορούν να ωφελήσουν το λιανεμπόριο σε αυτές τις οδούς.

Οι «ζώνες κατοικίας» προωθούν επίσης την αυξημένη χρήση των οδών από πεζούς, αν και η διαπίστωση αυτή μπορεί να ποικίλλει ανάλογα με τις εθνικές κουλτούρες και τα ειδικά τοπικά περιβάλλοντα. Το υψηλό κόστος ορισμένων παρεμβάσεων μπορεί να περιορίσει την ευρύτερη εφαρμογή τους μέχρι σήμερα.

Ο «κοινός χώρος» είναι πιθανό να λειτουργεί καλύτερα (δηλαδή ευνοϊκές δημόσιες αντιλήψεις και μεγαλύτερη χρήση του οδικού χώρου από τους πεζούς) όταν οι ροές και οι ταχύτητες των οχημάτων είναι σχετικά χαμηλές και οι ροές πεζών είναι σχετικά υψηλές.

Οι κύριες ωφέλειες των σχετικών μέτρων είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες μέσης έντασης που αναμένονται να εμφανιστούν βραχυπρόθεσμα, αλλά και μακροπρόθεσμα.

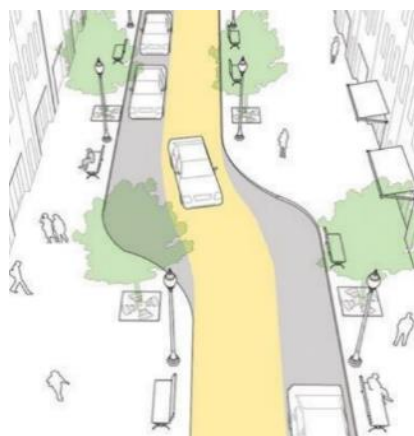
- Ωφέλειες στη οδική ασφάλεια με τη μείωση συγκρούσεων, τραυματισμών και θανάτων.
- Κοινωνικές ωφέλειες, ιδίως από τις «ζώνες κατοικίας» οι οποίες δημιουργούν καλύτερο περιβάλλον διαβίωσης, κυρίως για τα παιδιά, ενώ οι κάτοικοι αντιλαμβάνονται τους δρόμους ως πιο ασφαλείς για μετακίνηση πεζή ή με ποδήλατο.

Στην Ευρώπη είναι ιδιαίτερα διαδεδομένο αφού απαντάται συχνά σε βρετανικές και γερμανικές πόλεις. Για την οριοθέτηση των συγκεκριμένων περιοχών/οδικών τμημάτων χρησιμοποιείται τόσο οριζόντια στάθμευση (Cavell Way, Sittingbourne, Kent – Methley Drive, Leeds – School Lane, Chapel Allerton, Leeds), παρτέρια και τεχνητά εμπόδια (Cavell Way, Sittingbourne, Kent), χρωματισμός οδοστρώματος (School Lane, Chapel Allerton, Leeds) ή αλλαγή του υλικού επίστρωσης του οδοστρώματος στο σύνολο ή τμήματα του οδικού δικτύου, όπως σε χώρους στάθμευσης και διαβάσεις (Westmoreland Street, Burnley – Sittingbourne High Street, Sittingbourne). Άλλες παρεμβάσεις σχετίζονται με τον περιορισμό του πλάτους του οδικού άξονα στα σημεία των διαβάσεων, την ανάπτυξη μικτών επιφανειών (Junction of Pinderfield Road and Lower York Street, Wakefield) και την ανάπτυξη αδιεξόδων. Στη Φλάνδρα εντοπίστηκαν τα πρώτα woonerfs ή αλλιώς living streets τα οποία αποτελούν τεχνική υποβάθμισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και ανάπτυξης κοινωνικών δρόμων. Ανάλογες τεχνικές εντοπίζονται και σε διάφορες ελληνικές, όχι όμως σε μεγάλη έκταση.

Εικόνα 1: Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας



Εικόνα 2: Δρόμος τύπου S



Εικόνα 3: Μειωτές ταχύτητας



Εικόνα 4: Δρόμος κοινής χρήσης



Πηγή: Μπακογιάννης 2018, Εργαστήριο CIVITAS-MOD A.E.

Εικόνα 5: Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας, Λάρισα, Ελλάδα



Εικόνα 6: Woonef, Ολλανδία



Εικόνα 7: Ζώνη χαμηλής ταχύτητας, Άμστερνταμ, Ολλανδία



2. Μέτρα νέων ποδηλατολωρίδων σε οδούς ή νέα ποδηλατικά μονοπάτια εκτός δρόμου

Θετικές τιμές οφέλους-κόστους παρατηρούνται για τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων, με βάση την εξοικονόμηση χρόνου ταξιδιού και το χαμηλότερο κόστος υγείας και καυσίμων.

Τα δίκτυα αναψυχής μπορούν επίσης να αποφέρουν οφέλη όσον αφορά τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και πρόσθετη οικονομική δραστηριότητα.

Η κατάλληλη παροχή υποδομών για την κυκλοφορία ποδηλάτων που δημιουργεί δίκτυα διαδρομών, είναι απαραίτητη για την ενθάρρυνση της ποδηλασίας. Ο σχεδιασμός του δικτύου οφείλει να εξασφαλίζει τη συνέχεια, τη λειτουργικότητα και την ασφάλεια των μετακινούμενων. Τα δίκτυα αυτά πρέπει να δημιουργηθούν από στοιχεία όπως οι ασφαλείς διασταυρώσεις και γέφυρες που δημιουργούν κατάλληλες απευθείας διαδρομές για την κυκλοφορία ποδηλάτων. Αναγκαία είναι και η διατήρηση ομοιόμορφων χαρακτηριστικών καθ' όλη την έκταση του δικτύου, σύμφωνα με τις κατάλληλες προδιαγραφές κατασκευής και σήμανσης, για όλους τους χρήστες της οδού που έρχονται σε αλληλεπίδραση με τους ποδηλατόδρομους: ποδηλάτες, πεζούς και χρήστες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Ανεπτυγμένα δίκτυα ποδηλάτου καταγράφονται στις ολλανδικές πόλεις όπου το ποδήλατο χρησιμοποιείται ως καθημερινό μέσο μετακίνησης, όπως στην περίπτωση του Άμστερνταμ. Επίσης σημαντικό στοιχείο αποτελεί και η εξυπηρέτηση της προσπελασιμότητας σε σημαντικά τοπία. Κάτι τέτοιο διαφάνηκε από έρευνα των μελετών περίπτωσης στην Ευρώπη, όπου το ποδήλατο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για πρόσβαση στη Φιλαρμονική του Αμβούργου (Γερμανία), του Βασιλικού Θεάτρου στη Στοκχόλμη (Σουηδία) και την Κεντρική Βιβλιοθήκη του Άμστερνταμ (Ολλανδία). Στην τελευταία περίπτωση, μάλιστα, παρέχεται η δυνατότητα υπογείου χώρου στάθμευσης ποδηλάτων με αποτέλεσμα να μην απαιτείται η πεζή μετακίνηση στο εξωτερικό του κτιρίου και να προστατεύεται το ποδήλατο από φθορά και κλοπές. Για την εξασφάλιση της ασφαλούς στάθμευσης των ποδηλάτων απαιτείται η εγκατάσταση κατάλληλων ποδηλατοστασίων (stand) για στήριξη και ασφάλιση ποδηλάτων ανά τακτά διαστήματα.

Ορισμένες μελέτες υποστηρίζουν ότι είναι ασφαλέστερο να διαχωριστεί η κυκλοφορία ποδηλάτων από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων και ότι, επομένως, απαιτούνται διαδρομές εκτός δρόμου.

Τα τελευταία χρόνια έχουμε την ανάπτυξη των συστημάτων κοινοχρήστων ποδηλάτων. Η ανάπτυξη ενός συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων επιτρέπει την πρόσβαση σε ποδήλατα με αυτοματοποιημένο τρόπο και τη χρήση τους για εκτεταμένο χρονικό διάστημα. Ένα ποδήλατο είναι δυνατόν να ενοικιασθεί από συγκεκριμένο χώρο ενοικίασης και στην συνέχεια να σταθμευθεί κάπου αλλού, μέσα στην πόλη. Το μεγαλύτερο σύστημα βρίσκεται στο Παρίσι, Γαλλία (Velib), η λειτουργία του οποίου ξεκίνησε το 2007, παρέχοντας 10.000 ποδήλατα και 650 σταθμούς ενοικίασης.

Κύριες ωφέλειες των σχετικών μέτρων είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες μέσης προς υψηλής έντασης που αναμένονται να εμφανιστούν μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.
- Ωφέλειες στην υγεία μέσω τόσο της βελτίωσης της φυσικής κατάστασης των

ποδηλατών, όσο και της μείωσης των ατμοσφαιρικών ρύπων που επηρεάζουν την υγεία του ευρύτερου πληθυσμού (όταν οι ποδηλατικές διαδρομές αντικαθιστούν τις μετακινήσεις που πραγματοποιούνται με μηχανοκίνητη μεταφορά).

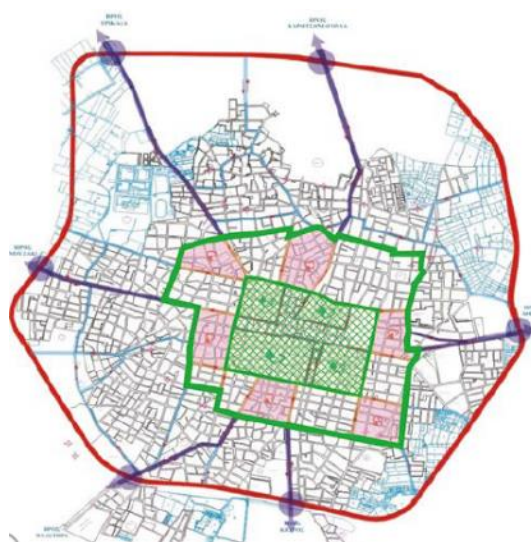
- Ωφέλειες στο περιβάλλον βάδισης καθώς οι ποδηλατικές υποδομές μπορούν επίσης να βελτιώσουν το περιβάλλον για τους πεζούς και άρα να ενθαρρύνουν το βάδισμα ως μέσο μετακίνησης

Στην Ελλάδα το πιο εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων καταγράφεται στην πόλη της Καρδίτσας με μήκος 7300 μ. στον αστικό ιστό και 10500 μ. περιαστικό. Παράλληλα, το EasyBike είναι το πρώτο Ελληνικό σύστημα μίσθωσης ποδηλάτων που αναπτύχθηκε και εγκαταστάθηκε με επιτυχία στην Ελλάδα. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι το 2016 έχουμε την έκδοση των τεχνικών οδηγιών για τις υποδομές ποδηλάτου (Υπουργική Απόφαση ΔΥΟ/ΟΙΚ.1920/2016 - ΦΕΚ 1053/Β/14-4-2016).

Εικόνα 8: Ποδηλατόδρομος διαχωρισμένος



Εικόνα 9: Δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών



Εικόνα 10: Ποδηλατική Διαδρομή στο Άμστερνταμ



Εικόνα 11: Σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων “velib” στο Παρίσι



Εικόνα 12: Ποδηλατική Διαδρομή στην Καρδίτσα**Εικόνα 13:** Σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων “thessbike” στη Θεσσαλονίκη

3. Μέτρα προώθησης του βαδίσματος μέσω της προώθησης σε άτομα και ομάδες καθώς και βελτιώσεις των υποδομών

Τα στοιχεία δείχνουν ότι η αύξηση του βαδίσματος μπορεί να προέρθει από τη βελτίωση του περιβάλλοντος βάδισης ή/και την στόχευση πληροφόρησης σε άτομα.

Οι παρεμβάσεις για την αύξηση της βάδισης εξετάζονται συχνά σε γεωγραφικό επίπεδο κοινότητας ή μικρής κλίμακας, υποθέτοντας ότι οι μετακινήσεις πεζή είναι συντομότερες από τις μετακινήσεις που πραγματοποιούνται από άλλους τρόπους.

Τα περισσότερα στοιχεία επικεντρώνεται στα οφέλη για την υγεία από το περπάτημα στα μεμονωμένα άτομα. Ωστόσο, υπάρχουν αναφορές σε ορισμένες μελέτες ότι και οι τοπικές οικονομίες θα επωφεληθούν από περισσότερες πεζή μετακινήσεις.

Οι παρεμβάσεις για το βάδισμα μπορεί να απαιτήσουν βελτιώσεις στα χαρακτηριστικά του αστικού σχεδιασμού και τις υποδομές. Τέτοιες αλλαγές μπορεί ενδεχομένως να είναι δαπανηρές και δύσκολο να αιτιολογηθούν καθαρά από τα οφέλη του πρόσθετου βαδίσματος. Σε περίπτωση που διεξάγεται ανάλυση κόστους-οφέλους για τη βελτίωση των εξυπηρετήσεων για τους πεζούς (για παράδειγμα κατασκευή πεζοδρομίων), λαμβάνονται οφέλη από τη μειωμένη χρήση αυτοκινήτων και ατμοσφαιρική ρύπανση.

Οι επιχειρήσεις δίνουν μεγαλύτερη έμφαση στην ποιότητα του περιβάλλοντος βάδισης ή του δημόσιου χώρου. Η επένδυση εδώ, σε αντίθεση με το περπάτημα αφ' εαυτού, θεωρείται ότι παρέχει οικονομικά οφέλη σε σχέση με τους πελάτες και τις αξίες ενοικίων.

Κύριες ωφέλειες των σχετικών μέτρων είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες μέσης έντασης που αναμένονται να εμφανιστούν μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.
- Ωφέλειες στην υγεία μέσω τόσο της βελτίωσης της φυσικής κατάστασης όσο και της ψυχικής υγείας.

- Κοινωνικές ωφέλειες μέσω της συμμετοχής σε προγράμματα βαδίσματος σε επίπεδο γειτονιάς-τοπικής κοινότητας, τα οποία μπορούν να αυξήσουν τις αντιλήψεις των συμμετεχόντων για τις κοινωνικές συνδέσεις και ότι αποτελούν μέρος της κοινότητάς τους.

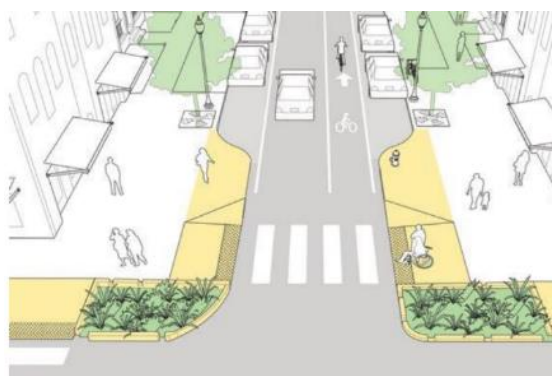
Η διαπλάτυνση πεζοδρομίων είναι μια πρακτική που συναντάται σε αρκετά μέρη του κόσμου. Στις αρχές της δεκαετίας 2010, η πόλη του Sarasota, FL στις ΗΠΑ σχεδίασε ένα έργο διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων σε πέντε τμήματα του κεντρικού δρόμου της πόλης. Ανάλογα παραδείγματα καταγράφονται τα τελευταία χρόνια και σε πολλές ελληνικές πόλεις.

Μια επίσης διαδεδομένη τακτική είναι η δημιουργία δικτύων πεζοδρόμων και πράσινων διαδρομών. Μεγάλα δίκτυα πεζοδρόμων, εντοπίζονται στην Κοπεγχάγη στη Δανία, στο Zermatt στις ελβετικές Άλπεις, στα χωριά του Cinque Terre στην Ιταλία, στη Ghent και στο ιστορικό κέντρο του Hasselt στο Βέλγιο κλπ., αλλά και σε ελληνικές πόλεις όπως η Λάρισα και η Καρδίτσα.

Ένα σημαντικό στοιχείο που συμβάλει στην ενίσχυση της κίνησης και παρουσίας του πεζού στις πόλεις είναι ο αστικός εξοπλισμός. Η Las Ramblas στη Βαρκελώνη, Ισπανία είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα πεζοδρόμου ο οποίος παρέχει τη δυνατότητα στάσης και συζήτησης των πεζών. Τα καθιστικά σώματα είναι τοποθετημένα διάσπαρτα και με αυθορμητισμό ώστε να επιτρέπονται οι συζητήσεις των χρηστών του χώρου, κάτι που δεν ευνοείται από τα τυπικά παγκάκια.

Τέλος, σε όποια διαμόρφωση πρέπει η ελεύθερη και ανεμπόδιστη κίνηση ΑΜΕΑ να αποτελεί προτεραιότητα με στόχο την ισοτιμία των πολιτών, μια έννοια που επεκτείνεται και στην ισότιμη πρόσβαση σε χώρους της πόλης και σημεία ενδιαφέροντος. Ειδικότερα, δράσεις που εστιάζουν στην προώθηση της κινητικότητας ΑΜΕΑ είναι η δημιουργία ραμπών, η αφαίρεση/περιορισμός εμποδίων και η δημιουργία δικτύου όδευσης τυφλών.

Εικόνα 14: Εξοχές πεζοδρομίων και ράμπες ΑΜΕΑ



Εικόνα 15: Υπερυψωμένη διάβαση πεζών



Εικόνα 16: Αστικός εξοπλισμός



Πηγή: Μπακογιάννης 2018, Παπαδάκη 2018, Εργαστήριο CIVITAS-MOD Α.Ε.

Εικόνα 17: Διαπλάτυνση πεζοδρομίων, οδός Μανδηλαρά , Λάρισα



Εικόνα 18: Πεζόδρομος Ελ Βενιζέλου,
Λάρισα



Εικόνα 19: Πεζόδρομος Κοπεγχάγη, Δανία



Εικόνα 20: Αστικός εξοπλισμός, Las Ramblas, Βαρκελώνη, Ισπανία

4. Μέτρα νέων συστημάτων δημόσιων συγκοινωνιών

Τα αστικά συστήματα μεταφοράς που ανταποκρίνονται στην ζήτηση (on-demand) μπορούν να αποτελέσουν αποτελεσματικό μέσο για την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών προς τους «φτωχούς της κινητικότητας» σε χαμηλότερο κόστος από ό,τι οι εναλλακτικές λύσεις (όπως τα επιδοτούμενα ταξί).

Καθώς τα συστήματα αυτά εξυπηρετούν γενικά περιοχές χαμηλότερης πυκνότητας, απαιτούν κάποιο επίπεδο επιδότησης.

Τα συστήματα αυτά είναι πιο επιτυχημένα όταν εξυπηρετούν έναν μικρό αριθμό κέντρων δραστηριότητας εντός μιας περιορισμένης γεωγραφικής περιοχής (10-15km²).

Κύριες ωφέλειες των σχετικών μέτρων είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες υψηλής έντασης που αναμένονται να εμφανιστούν μακροπρόθεσμα.
- Ωφέλειες κοινωνικής ισότητας καθώς οι χρήστες των συστημάτων φαίνεται να προέρχονται από ομάδες χαμηλών έως μεσαίων εισοδημάτων.
- Ωφέλειες κινητικότητας για μειονεκτικές ομάδες καθώς προσφέρονται σε αυτούς που δεν έχουν πρόσβαση σε ΙΧ αυτοκίνητο ή κατοικούν σε περιοχές όπου οι συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες είναι λιγότερο αποδοτικές.

Ο Δήμος Nierolomice (κοντά στην Κρακοβία της Πολωνίας) προχώρησε σε αυτή τη λύση μέσω της υιοθέτησης του συστήματος Tele-Bus, μία on-demand bus υπηρεσία, χωρίς τακτικά δρομολόγια ή χρονοδιάγραμμα, που λειτουργεί σε τρεις περιοχές με χαμηλές πληθυσμιακές πυκνότητες. Οι χρήστες μπορούν να ζητήσουν να μετακινηθούν μεταξύ δύο από τις 77 στάσεις στην περιοχή κάλυψης, έως και 30 λεπτά πριν από την απαιτούμενη αναχώρηση. Οι κύριες ομάδες χρηστών είναι εργαζόμενοι, μαθητές και ηλικιωμένοι, και παρά την αρχική αντίθεση για την ακύρωση των παραδοσιακών λεωφορείων, το σύστημα DRT εξυπηρετεί σήμερα κατά

μέσο όρο περισσότερους από 3.500 χρήστες ανά μήνα με αυξητικές τάσεις. Σημειώνεται ότι όταν το σύστημα ξεκίνησε το 2007 εξυπηρετούσε μηνιαίως μόλις 300 επιβάτες.

5. Μέτρα μάρκετινγκ, κοινωνικού μάρκετινγκ και ανταμοιβών που ενθαρρύνουν την χρήση πιο βιώσιμων μέσων και μετακινήσεων

Οι «καμπάνιες» μάρκετινγκ φαίνεται ότι επιτυγχάνουν τον επιδιωκόμενο σκοπό τους, με θετικά αποτελέσματα για παρεμβάσεις σχετικά με την οδική ασφάλεια, την ποδηλασία και τον τρόπο μετακίνησης.

Οι παρεμβάσεις μάρκετινγκ ατομικών μετακινήσεων μπορούν, εξ ορισμού, να παρέχουν πιο εστιασμένες ενέργειες. Μειώσεις στις μετακινήσεις αυτοκινήτων που κυμαίνονται από 5%-15% έχουν παρατηρηθεί από το μάρκετινγκ ατομικών μετακινήσεων, ενώ το κόστος είναι χαμηλό.

Τα προγράμματα επιβράβευσης για τη χρήση των δημόσιων μεταφορών είναι σε θέση να αυξήσουν τον αριθμό των πελατών και να επιτύχουν υψηλή αφοσίωση.

Τα προγράμματα «οικολογικής οδήγησης» φαίνεται να είναι ένας οικονομικά αποδοτικός τρόπος για την μείωση των εκπομπών CO₂. Από επιχειρηματικής άποψης, η εκπαίδευση με οικολογική οδήγηση μπορεί να επιτύχει την επιστροφή χρημάτων μέσω της εξοικονόμησης καυσίμων.

Κύριες ωφέλειες των σχετικών μέτρων είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες χαμηλής έντασης που όμως αναμένονται να εμφανιστούν βραχυπρόθεσμα.
- Ωφέλειες οδικής ασφάλειας μέσω της αλλαγών στο στυλ οδήγησης από την προώθηση της οικολογικής οδήγησης, καθώς και μειωμένο θόρυβο και λιγότερο άγχος για τους οδηγούς.
- Κοινωνικές ωφέλειες καθώς η μετατόπιση από το αυτοκίνητο σε εναλλακτικά μέσα που έχουν επιφέρει οι εκστρατείες έχουν τη δυνατότητα να επιφέρουν ευρύτερα οφέλη ποιότητας του αέρα και θορύβου στις κοινότητες.

Εικόνα 21: Διαγωνισμός Ευρωπαϊκής Επιτροπής



Εικόνα 22: Ημέρα χωρίς αυτοκίνητο

6. Μέτρα χρήσης της πολιτικής στάθμευσης ως εργαλείο διαχείρισης της κυκλοφορίας μέσα και γύρω από αστικές περιοχές

Τα αποδεικτικά στοιχεία είναι ομόφωνα σχετικά με τη σημασία του στάθμευσης για τη διαχείριση της ζήτησης μετακίνησης αυτοκινήτων σε αστικές περιοχές, με τα θέματα στάθμευσης να επηρεάζουν έντονα τη διαδικασία λήψης αποφάσεων για τους μετακινούμενους καθώς η στάθμευση, τόσο σε κεντρικές περιοχές όσο και σε περιοχές κατοικίας καθορίζει το επίπεδο προσβασιμότητας κάθε περιοχής με ΙΧ όχημα.

Τα συστήματα διαχείρισης στάθμευσης δεν απαιτούν συνήθως μεγάλες επενδύσεις (σε σύγκριση με τις υποδομές δημόσιων μεταφορών) και μπορούν να γίνουν σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα.

Τα περιοριστικά μέτρα πολιτικής στάθμευσης (δηλ. χρέωση στάθμευσης) δεν θεωρούνται ότι έχουν επιζήμιες επιπτώσεις στην τοπική οικονομία (λιανεμπόριο).

Η αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης μπορεί να αυξήσει την ελκυστικότητα του κέντρου της πόλης και της οικονομικής του ζωτικότητας.

Η πολιτική στάθμευσης μπορεί να συμβάλει στη μείωση των μετακινήσεων των αυτοκινήτων. Η δυνατότητα επιλογής μεταξύ ελεύθερης στάθμευσης ή της ισοδύναμης αξίας της σε μετρητά («πολιτικές εξαργύρωσης στάθμευσης») αποδείχθηκε πολύ αποτελεσματική στη μείωση των μετακινήσεων των αυτοκινήτων.

Η διαχείριση της στάθμευσης και τα έξυπνα συστήματα στάθμευσης που βασίζονται στις ΤΠΕ, μπορούν να μειώσουν το χρόνο αναζήτησης θέσης στάθμευσης. Αυτό μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη στη χρήση καυσίμων, την ποιότητα του αέρα και τη συμφόρηση.

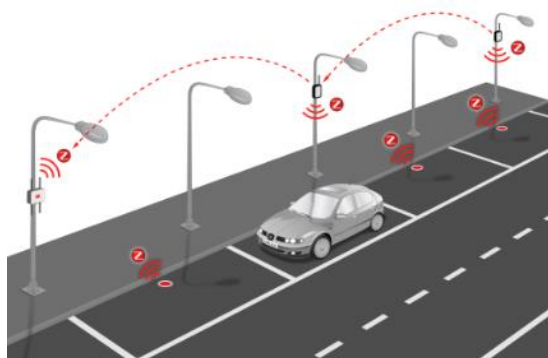
Στην πόλη των Γιαννιτσών υλοποιήθηκε η πράξη με τίτλο «Προμήθεια και εγκατάσταση ολοκληρωμένου συστήματος ενημέρωσης για ελεύθερες θέσεις στάθμευσης με χρήση υπόγειων αισθητήρων». Αντικείμενο του έργου, εκτός των άλλων, είναι η δημιουργία mobile εφαρμογής πληροφόρησης για ελεύθερες θέσεις στάθμευσης, η οποία διατίθεται στα Apple

App Store και Google Play Store με τίτλο Pella smart parking. Μέσω της mobile εφαρμογής, οι πολίτες και οι επισκέπτες του δήμου ενημερώνονται για τη διαθεσιμότητα των θέσεων στάθμευσης με χρήση γεωγραφικών υποβάθρων. Η πρόσβαση επιτρέπεται από κατάλληλες φορητές συσκευές (smart phones, PDA, κτλ.) με λειτουργικά συστήματα Android & iOS. Υπάρχει ακόμη και η δυνατότητα ενημέρωσης για διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης στην περιοχή ενδιαφέροντος του χρήστη με χρήση του GPS της συσκευής του.

Κύριες ωφέλειες των σχετικών μέτρων είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες μέσης προς υψηλής έντασης που όμως αναμένονται να εμφανιστούν βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα
- Ωφέλειες πρόσβασης καθώς μεγαλύτερος αριθμός ατόμων είναι σε θέση να αποκτήσει πρόσβαση στην περιοχή που διαχειρίζεται ενεργά. Τα στοιχεία υποδεικνύουν επίσης ότι οι μεμονωμένοι οδηγοί είναι πιθανότερο να αναζητήσουν φθηνότερο χώρο στάθμευσης, επειδή δεν μπορούν να μοιραστούν το κόστος στάθμευσης εκτός οδού με τους επιβάτες. Ως εκ τούτου, τα τέλη στάθμευσης σε χαμηλές τιμές τείνουν να κατανέμουν τον σπάνιο αστικό χώρο στους μεμονωμένους οδηγούς, γεγονός που μπορεί να σημαίνει ότι λιγότεροι άνθρωποι μπορούν να επισκεφθούν το κέντρο της πόλης.
- Περιβαλλοντικές ωφέλειες καθώς μειώνοντας τον χρόνο που οι άνθρωποι περνούν «ταξιδεύοντας» για μια θέση στάθμευσης, η αποδοτική διαχείριση της στάθμευσης προσφέρει ευρύτερα οφέλη, όπως βελτιωμένη ποιότητα του αέρα, περιορισμένες απώλειες από ατυχήματα και βελτιωμένο οδικό περιβάλλον

Το μεγαλύτερο τμήμα των αναγκών σε στάθμευση στα κέντρα των ελληνικών πόλεων καλύπτεται σήμερα από στάθμευση στην οδό, σημαντικό ποσοστό της οποίας είναι παράνομο, ενώ ελάχιστοι είναι οι χώροι στάθμευσης εκτός οδού, ιδιαίτερα οι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης μεγάλης χωρητικότητας. Η απλούστερη μέθοδος δημιουργίας νέων θέσεων στάθμευσης εκτός οδού είναι η εξεύρεση υπαίθριων χώρων, σε επιλεγμένα διαθέσιμα σημεία της περιοχής μελέτης. Η επιλογή της θέσης των χώρων στάθμευσης αποτελεί σημαντικότατο παράγοντα για την επιτυχία του προγράμματος στάθμευσης και διέπεται από μια σειρά κριτηρίων για την εξασφάλιση της σωστής λειτουργίας τους. Ιδεατά οργανωμένοι χώροι (μαζικής) στάθμευσης εκτός οδού, υπαίθριοι ή στεγασμένοι, θα πρέπει να προβλεφθούν πλησίον συγκεκριμένων χρήσεων μιας οικιστικής περιοχής, όπως τόπους αναψυχής (αθλητικές εγκαταστάσεις, κέντρα διασκέδασης κ.α.) ή στα σημεία εισόδου μιας κορεσμένης ή κυκλοφοριακά φορτισμένης ζώνης (οικιστικό κέντρο).

Εικόνα 23: Έξυπνα συστήματα στάθμευσης**Εικόνα 24:** Έξυπνο σύστημα στάθμευσης στην πόλη των Γιαννιτσών, Δήμος Πέλλας

7. Μέτρα προσδιορισμού περιοχών στην πόλη με ιδιαίτερες συνθήκες σε σχέση με την κυκλοφορία

Υπάρχουν ενδείξεις ότι οι «ζώνες» με τη χρήση τεχνικών σχεδιασμού των οδών και άλλων φυσικών μέτρων μπορούν να μειώσουν τις ταχύτητες, τους τραυματισμούς και τους θανάτους. Οι μελέτες δεν βρήκαν στοιχεία για συγκρούσεις που «μεταφέρονται» σε γειτονικές οδούς.

Σε σύγκριση με τις ζώνες περιορισμού της ταχύτητας, τα μέτρα που βασίζονται μόνο σε σήμανση με όρια χαμηλής ταχύτητας είναι πολύ λιγότερο ακριβά για να υλοποιηθούν σε επίπεδο περιοχής, αν και οδηγούν σε πολύ μικρότερες μειώσεις της μέσης ταχύτητας.

Οι ζώνες χαμηλότερης ταχύτητας διαπιστώθηκε ότι ήταν οικονομικώς αποδοτικές σε περιοχές με υψηλό αριθμό θυμάτων, αλλά όχι σε περιοχές που είχαν ήδη χαμηλά επίπεδα ατυχημάτων.

Κύριες ωφέλειες των σχετικών μέτρων είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες μέσης έντασης που όμως αναμένονται να εμφανιστούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα.
- Ωφέλειες οδικής ασφάλειας καθώς η μείωση ταχύτητας δημιουργεί καλύτερο οδικό

περιβάλλον, όπου είναι ασφαλέστερο το παιχνίδι των παιδιών.

- Ωφέλειες υγείας καθώς οι αντιλήψεις και η πραγματικές βελτιώσεις στην οδική ασφάλεια φέρνουν αύξηση του βαδίσματος και του ποδηλάτου.
- Περιβαλλοντικές ωφέλειες, καθώς οι μειωμένες ταχύτητες μπορούν να μειώσουν τα τοπικά επίπεδα θορύβου.

Στην Τζόρτζια, ΗΠΑ, το 2012 έλαβε χώρα ένα πιλοτικό πρόγραμμα στο οποίο συμμετείχαν πέντε σχολικές μονάδες. Το πρόγραμμα ενσωμάτωσε καλές πρακτικές που είχαν μελετηθεί και τα αποτελέσματά τους αξιολογήθηκαν θετικά. Μεταξύ άλλων μέτρων, που περιελάμβαναν το σχεδιασμό χρωματιστών διαβάσεων και την τοποθέτηση χρονομέτρων στους φωτεινούς σηματοδότες, τοποθετήθηκαν πινακίδες που αξιοποιούσαν την ηλιακή ενέργεια για να ενημερώνουν τους οδηγούς για την ταχύτητά τους, σε συνδυασμό με την παράλληλη ενημέρωση για το όριο και πως στο σημείο αυτό διέρχονται μαθητές. Στόχος ήταν η μείωση της μέσης ταχύτητας των αυτοκινήτων κατά 30%.

Επίσης, η ανακατασκευή κόμβων είναι μια διαδεδομένη πρακτική. Κυρίαρχο μοτίβο σχεδιασμού είναι ο κυκλικός κόμβος που βρίσκει εφαρμογή σε πολλές περιπτώσεις στην Ευρώπη. Στο Λονδίνο όπως και σε άλλες βρετανικές πόλεις απαντάται σε διάφορες κλίμακες, από την πολύ μικρή (mini-roundabouts) έως και πιο εκτεταμένης μορφής. Στο ίδιο πλαίσιο, αρκετές πόλεις στην Ελλάδα προχωρούν στον ανασχεδιασμό των κόμβων και τη δημιουργία κυκλικών. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις είναι ο Βόλος και η Λάρισα που, προσφάτως, αναπτύχθηκαν κυκλικοί κόμβοι στις εισόδους των πόλεων αλλά και σε σημεία τα οποία παρουσίαζαν υψηλούς φόρτους.

Εικόνα 25: Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας



Εικόνα 26: Σήμανση σε περιοχές σχολείων



Εικόνα 27: Οδηγός κίνησης παιδιών

Πηγή: Παπαδάκη 2018, Εργαστήριο CIVITAS-MOD A.E., Βλαστός 2017

Εικόνα 28: Κυκλικός κόμβος στην πόλη του Βόλου

8. Μέτρα ανακατανομής λωρίδων κυκλοφορίας σε δημόσια συγκοινωνία, ποδηλατολωρίδες ή μείωση διατομής κυκλοφορίας για την βελτίωση των δημόσιων χώρων

Τα μέτρα στα οποία οι γενικές λωρίδες κυκλοφορίας επανακατανέμονται σε εναλλακτικές χρήσεις μπορούν να μειώσουν τον όγκο της κυκλοφορίας, να βελτιώσουν το χρόνο μετακίνησης για τα μέσα στα οποία δίνεται επιπλέον προτεραιότητα (π.χ. ποδήλατα ή λεωφορεία), να αυξήσουν τη χρήση των μέσων εκτός του ΙΧ αυτοκινήτου και να μειώσουν τις απώλειες.

Ωστόσο, εντοπίστηκαν ελάχιστα αξιόπιστα αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με το κόστος και τα οφέλη των συστημάτων επανακατανομής του οδικού χώρου. Αυτό μπορεί να οφείλεται στο

γεγονός ότι τα μέτρα αυτά αποτελούν συχνά μέρος μιας ευρύτερης δέσμης μέτρων τα οποία στη συνέχεια εκτιμώνται ως σύνολο.

Οι χρόνοι μετακίνησης για τη γενική κυκλοφορία (αυτοκίνητα, φορτηγά κλπ.) μπορεί να αυξηθούν, αν και σε ορισμένες περιπτώσεις η ανακατανομή του οδικού χώρου δεν έχει οδηγήσει στην αναμενόμενη αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ως εκ τούτου, είναι δυνατόν να αφαιρεθεί ο οδικός χώρος και να βελτιωθούν οι συνθήκες για τους χρήστες άλλων μέσων και του δημόσιου χώρου χωρίς να επιδεινώνονται οι συνθήκες για τη γενική κυκλοφορία.

Κατά συνέπεια, οι ασκήσεις μοντελοποίησης της ανακατανομής του οδικού χώρου στο πλαίσιο διαφόρων σεναρίων υποδεικνύουν ότι οι αναλογίες οφέλους-κόστους για τα μέτρα ανακατανομής του οδικού χώρου είναι πιθανόν να είναι θετικές σε περιπτώσεις όπου τα οφέλη της αυξημένης ροής προσώπων ή της μετατόπισης των τρόπων μετακίνησης υπερκεράζουν τα μειονεκτήματα των καθυστερήσεων στη γενική κυκλοφορία.

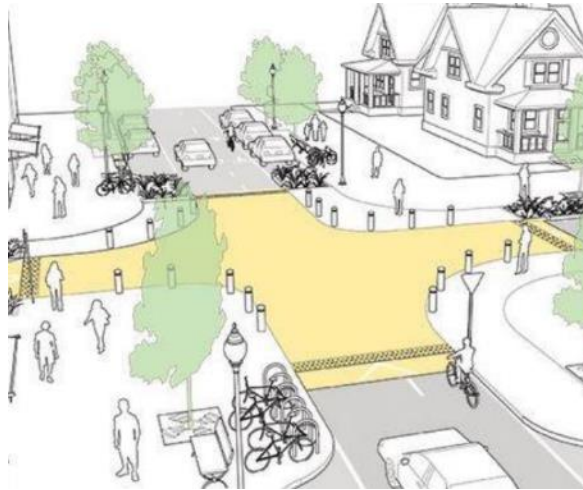
Κύριες ωφέλειες των σχετικών μέτρων είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες μέσης έντασης που όμως αναμένονται να εμφανιστούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα.
- Ωφέλειες υγείας καθώς ο μειωμένος όγκος κυκλοφορίας θα μπορούσε να αποτελέσει ενθάρρυνση για υψηλότερα επίπεδα ποδηλασίας και βαδίσματος, με προκύπτοντα οφέλη για την υγεία. Μειώσεις θα μπορούσαν επίσης να οδηγήσουν σε λιγότερες οδικές απώλειες.
- Περιβαλλοντικές ωφέλειες, καθώς ο μειωμένος όγκος κυκλοφορίας μπορεί να επιφέρει βελτιώσεις στην ποιότητα του αέρα και τα τοπικά επίπεδα θορύβου.

Οι παραπάνω ωφέλειες προκύπτουν υπό την αίρεση ότι δε θα αυξηθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση, καθώς μελέτες έχουν δείξει ότι η ποιότητα αέρα έχει χειροτερέψει μετά από την ανακατανομή του οδικού χώρου λόγω της συμφόρησης και των χαμηλών ταχυτήτων των οχημάτων.

Εικόνα 29: Επέκταση πεζοδρομίου





Πηγή: Μπακογιάννης 2018, Εργαστήριο CIVITAS-ΜΟΔ Α.Ε.

4. Προσχέδιο μέτρων ΣΒΑΚ Γρεβενών

Η ανάπτυξη σεναρίων κινητικότητας είναι απαραίτητη για την καλύτερη κατανόηση των πιθανών επιπτώσεων που θα έχουν τα προτεινόμενα μέτρα ενός ΣΒΑΚ, καθώς περιγράφουν τη στρατηγική κατεύθυνση που θα πρέπει να δοθεί στο σχεδιασμό του συστήματος αστικής κινητικότητας και αποτελούν τον οδηγό για την προώθηση και εφαρμογή νέων μέτρων και υποδομών. Σκοπός των εναλλακτικών προτάσεων είναι ο καθορισμός και η αξιολόγηση ενός ολοκληρωμένου και αποτελεσματικού πλαισίου επεμβάσεων για τη σταδιακή διαμόρφωση συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη των Γρεβενών με κριτήρια την περιβαλλοντική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και τη βελτίωση τόσο των επιβατικών όσο και των εμπορευματικών αστικών μετακινήσεων.

Η διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων της μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας για την πόλη των Γρεβενών βασίζεται στις ακόλουθες εισροές:

- Την ανάλυση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου και των υφιστάμενων συνθηκών προσφοράς και ζήτησης για μετακινήσεις, όπως αυτές αξιολογήθηκαν στο στάδιο της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης.
- Τις απόψεις, προσδοκίες και θέσεις των φορέων και κατοίκων της πόλης όπως αυτές καταγράφηκαν και αναλύθηκαν μέσα από τις συμμετοχικές διαδικασίες.
- Τις κατευθύνσεις πολιτικής και τις αρχές σχεδιασμού για την βιώσιμη αστική ανάπτυξη και κινητικότητα.

Ο χρονικός ορίζοντας των σεναρίων της μελλοντικής κατάστασης είναι η 10ετία, δηλαδή το 2030. Ενδιάμεσοι χρονικοί ορίζοντες εξέτασης είναι ο βραχυπρόθεσμος 3ετίας, δηλαδή το 2023 και ο μεσοπρόθεσμος 5ετίας, δηλαδή το 2025.

Τα εναλλακτικά σενάρια που διαμορφώνονται βάσει των παραπάνω ορίζουν τρεις (3) διαφορετικές κατευθύνσεις αντιμετώπισης των ζητημάτων κινητικότητας στην πόλη των Γρεβενών. Επιπλέον, για κάθε εναλλακτικό σενάριο κινητικότητας παρουσιάζονται ενδεικτικά μέτρα και παρεμβάσεις με στόχο να προσδιοριστεί με μεγαλύτερη ευκρίνεια η φιλοσοφία του κάθε εναλλακτικού σεναρίου. Τονίζεται δε ότι κατά την επιλογή του τελικού σεναρίου δεν αποκλείεται ο συνδυασμός εναλλακτικών μέτρων και παρεμβάσεων από διαφορετικά σενάρια.

Σενάριο 0 – Σενάριο απραξίας (do nothing)

Και τα τρία εναλλακτικά σενάρια λαμβάνουν ως βάση εκκίνησης το σενάριο απραξίας (do nothing). Στο εν λόγω σενάριο δεν προτείνεται καμία ειδική παρέμβαση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Περιλαμβάνονται όλες οι γνωστές και αποδεκτές εξελίξεις παραγόντων που επηρεάζουν τις μεταφορές, όπως η πληθυσμιακή εξέλιξη, η οικονομική ανάπτυξη, αλλά και άλλων παραγόντων που μπορεί να επηρεάσουν την λειτουργία του μεταφορικού συστήματος, με ολοκλήρωση των τρέχοντων και υλοποίηση των ήδη προγραμματιζόμενων έργων (είτε από το Δήμο είτε από άλλους φορείς υπερκείμενου σχεδιασμού), τα οποία στην παρούσα φάση έχουν σχετική ωριμότητα και έχουν εξασφαλίσει την απαιτούμενη χρηματοδότηση.

Οι παρεμβάσεις που περιλαμβάνονται στο σενάριο απραξίας είναι οι εξής:

- Αναβάθμιση του γεωμετρικού σχεδιασμού-βελτίωση της οδικής ασφάλειας της αστικής οδού

13ης Οκτωβρίου.

- Βιοκλιματική ανάπλαση πλατείας Ελευθερίας.

Ως εκ τούτου στο σενάριο απραξίας δεν υπάρχουν στόχοι και παρεμβάσεις αλλαγής των παρατηρούμενων τάσεων στο σύστημα κινητικότητας της πόλης των Γρεβενών και της υπάρχουσας κατανομής των μετακινήσεων στα διάφορα εναλλακτικά μέσα.

Σενάριο 1 – Διασφάλιση της προσβασιμότητας με επίκεντρο την κυκλοφορία ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων

Το πρώτο εναλλακτικό σενάριο εξετάζει τη διασφάλιση της προσβασιμότητας με επικέντρωση στην εξυπηρέτηση και διευκόλυνση πρωτίστως της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου για μετακίνηση στην εργασία, στο σχολείο, στην αγορά, στην ψυχαγωγία, στην άθληση και στις επισκέψεις σε φίλους/συγγενείς. Τα έργα που εντάσσονται σε αυτό έχουν σαν σκοπό τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας όπως η ρύπανση, ο θόρυβος, η οπτική όχληση, χωρίς όμως να περιορίζεται η κάθε αυτή κυκλοφορία των οχημάτων. Αντιθέτως, το Ι.Χ. αυτοκίνητο εξακολουθεί να παραμένει το κυρίαρχο μέσο μετακίνησης για την πλειοψηφία των μετακινήσεων και λαμβάνονται μέτρα για τη διευκόλυνση της κυκλοφοριακής ροής. Παράλληλα, στο σενάριο αυτό περιλαμβάνονται και μέτρα για την ασφαλή μετακίνηση των υπόλοιπων χρηστών της οδού. Οι σημερινές παρατηρούμενες τάσεις στην κινητικότητα κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών στην πόλη των Γρεβενών και η υπάρχουσα κατανομή των μετακινήσεων στα διάφορα εναλλακτικά μέσα διατηρούνται και ενισχύονται υπέρ των μηχανοκίνητων μέσων.

Οι κύριες επιλογές πολιτικής για τον Δήμο στο σενάριο αυτό θα είναι οι εξής:

- Διευκόλυνση της κυκλοφοριακής ροής των οχημάτων
- Ασφαλής μετακίνηση υπολοίπων χρηστών της οδού
- Χρήση έξυπνων λύσεων ΤΠΕ

Οι βασικές κατευθύνσεις και μέτρα αυτού του σεναρίου είναι:

- Επέκταση του οδικού δικτύου και διάνοιξη νέων οδών
- Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων (εγκατάσταση συστήματος φωτεινής σηματοδότησης, κατασκευή κυκλικών κόμβων)
- Ρυθμίσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης (μονοδρομήσεις, αντιδρομήσεις οδών)
- Εγκιβωτισμός και απαγορεύσεις στάθμευσης σε κρίσιμες οδούς λόγω λειτουργικού ρόλου ή γεωμετρικών χαρακτηριστικών ή συνδυασμό και των δύο
- Δημιουργία θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης παρά την οδό
- Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης
- Βελτίωση γεωμετρικών χαρακτηριστικών πεζοδρομίων στο βασικό οδικό δίκτυο με μνεία για τις υποδομές προς χρήση ΑμεΑ
- Βελτίωση της στάθμευσης με υποδομές σε χώρους εκτός οδού
- Δημιουργία θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης και θεσμοθέτηση ωραρίου
- Χρήση νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης

Σενάριο 2 – Διασφάλιση της προσβασιμότητας με έμφαση στα μη μηχανοκίνητα μέσα

Το Σενάριο 2 είναι έντονα παρεμβατικό και εξετάζει μια δραστική αλλαγή της συμπεριφοράς των μετακινούμενων μέσα από την αποτροπή χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου, με σκοπό την δραστική μεταστροφή της κατανομής των μετακινήσεων υπέρ των μη- μηχανοκίνητων μέσων (πεζή, ποδήλατο). Στόχος η βελτίωση της προσβασιμότητας από/ προς το σύνολο των δυνητικών ζευγών προέλευσης – προορισμού με μη μηχανοκίνητα μέσα με ιδιαίτερα μνεία αναφορικά με την πρόσβαση από/ προς την κεντρική περιοχή όπου προτείνονται πολιτικές περιορισμού της κίνησης των ΙΧ οχημάτων και αποκλεισμός των διαμπερών μετακινήσεων. Παράλληλα προωθούνται δράσεις σχετικές με την αλλαγή συμπεριφοράς των μετακινουμένων.

Οι κύριες επιλογές πολιτικής για τον Δήμο στο σενάριο αυτό θα είναι οι εξής:

- Αποκλεισμός του ΙΧ αυτοκινήτου από το κέντρο της πόλης
- Δημιουργία «ζωνών γειτονιάς» περιφερειακά του κέντρου

Οι βασικές κατευθύνσεις και μέτρα αυτού του σεναρίου είναι:

- Κατασκευή εκ νέου ή βελτίωση ήδη υπαρχόντων οδικών τμημάτων προκειμένου να λειτουργήσουν ως περιφερειακές οδοί για την παράκαμψη του κέντρου και των γειτονιών με απώτερο σκοπό τη μείωση των διαμπερών μετακινήσεων
- Εισαγωγή ζωνών 30 km/h, ακόμα και σε τμήματα του κύριου οδικού δικτύου
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης περιφερειακά του κέντρου όπου οι επισκέπτες θα μπορούν να σταθμεύουν το όχημα τους και να προσεγγίζουν το κέντρο πεζή ή με ποδήλατο ή με λεωφορείο
- Εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων με καθολική απαγόρευση του αυτοκινήτου σε ένα κομμάτι της κεντρικής περιοχής
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονίες περιφερειακά του κέντρου
- Εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων εντός του αστικού ιστού και εξέταση σκοπιμότητας για σύνδεση με όμορους οικισμούς
- Δημιουργία συστήματος κοινοχρήστων/δημόσιων ποδηλάτων (bike sharing) για βραχυχρόνια ενοικίαση ποδηλάτων
- Ενίσχυση της ποιότητας εξυπηρέτησης της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας για σύνδεση της πόλης των Γρεβενών με τους όμορους οικισμούς
- Εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης όλων των ηλικιακών ομάδων για τα οφέλη και τα πλεονεκτήματα που επιφέρουν στην υγεία η πεζή μετακίνηση και το ποδήλατο

Σενάριο 3 – Διασφάλιση της ισότιμης προσβασιμότητας με στόχο τη βιώσιμη ισορροπία μεταξύ των μέσων μετακίνησης

Το Σενάριο 3 εξετάζει τη διασφάλιση της προσβασιμότητας για όλους, αυξάνοντας την προσφορά βιώσιμων τρόπων μετακίνησης (δημόσιες συγκοινωνίες, ποδήλατο, πεζή μετακίνηση). Το σενάριο είναι ήπια παρεμβατικό δίνοντας την δυνατότητα επιλογής σε

κατοίκους, εργαζόμενους και επισκέπτες για τον τρόπο μετακίνησης με σκοπό την επίτευξη μιας πιο βιώσιμης κατανομής των μετακινήσεων με σταδιακή μείωση του μεριδίου του ΙΧ αυτοκινήτου. Η βελτίωση και η αναβάθμιση των συνθηκών ήπιας μετακίνησης θα επιτευχθεί με τη δημιουργία υποδομών που θα προσφέρουν περισσότερο χώρο στον πεζό και τον ποδηλάτη ενώ όσον αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες έμφαση θα δοθεί σε μέτρα που σχετίζονται με τη βέλτιστη οργάνωση τους και την παροχή καλύτερης εξυπηρέτησης στους μετακινούμενους.

Οι κύριες επιλογές πολιτικής για τον Δήμο στο σενάριο αυτό θα είναι οι εξής:

- Ενίσχυση των υποδομών για τις μη μηχανοκίνητες μετακινήσεις
- Αναβάθμιση δημόσιων χώρων.
- Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών

Οι βασικές κατευθύνσεις και μέτρα αυτού του σεναρίου είναι:

- Βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου σύμφωνα με τις προδιαγραφές με ιδιαίτερη μνεία για τις υποδομές προς χρήση ΑμεΑ
- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα συνδέει στρατηγικά σημεία της πόλης που γεννούν και έλκουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων (σχολεία, υπηρεσίες, αθλητικές εγκαταστάσεις κ.ά.).
- Δημιουργία συστήματος κοινοχρήστων/δημόσιων ποδηλάτων (bike sharing) για βραχυχρόνια ενοικίαση ποδηλάτων
- Δημιουργία υποδομών bike and ride προκειμένου να δημιουργηθούν οι απαραίτητες υποδομές για τη μετεπιβίβαση από άλλα μέσα μεταφοράς στο ποδήλατο
- Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας
- Χωροθέτηση ζωνών μειωμένης ταχύτητας (30km/h)
- Βελτίωση δημόσιας αστικής και ενδοδημοτικής συγκοινωνίας

5. Αποτελέσματα 2^{ης} Διαβούλευσης

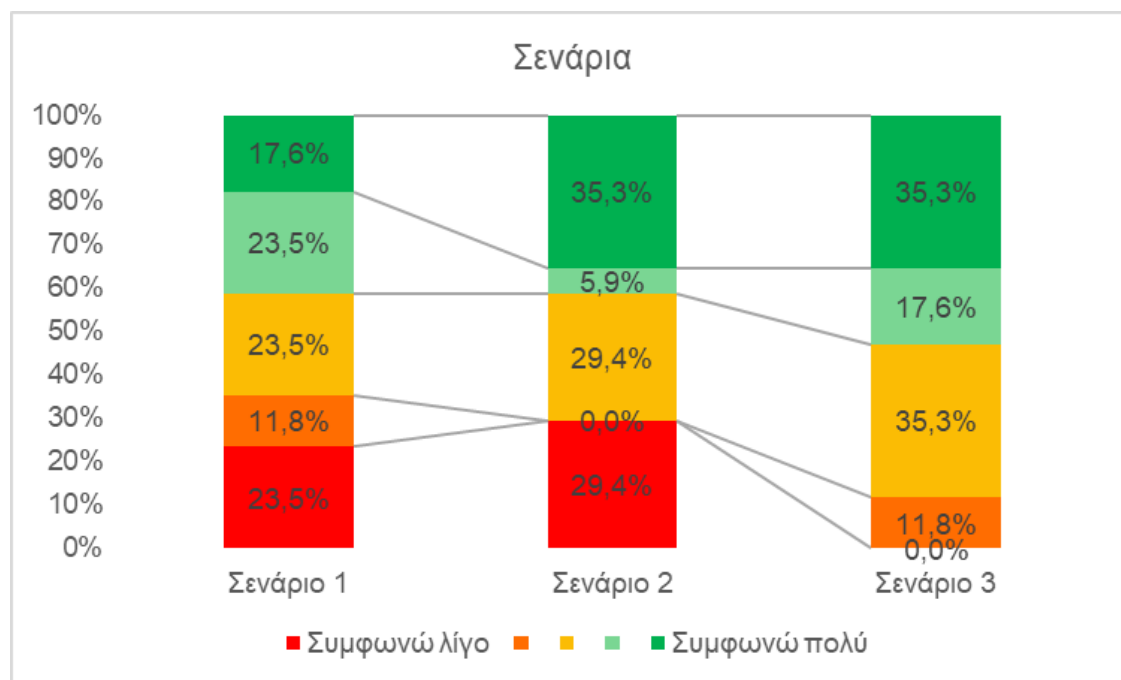
Η 2^η διαβούλευση του ΣΒΑΚ έλαβε χώρα κατά την Γ' Φάση της μελέτης, με την μορφή ηλεκτρονικής έρευνας απόψεων σχετικά με το όραμα και τα εναλλακτικά σενάρια του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών. Οι κάτοικοι ενημερώθηκαν σχετικά με Δελτίο Τύπου στις 9/4/2020 που αναρτήθηκε στον ιστότοπο του Δήμου, ενημερωτικά site και μέσα κοινωνικής δικτύωσης (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ).

Σχετικά με την αρχική διατύπωση του οράματος, ως «*Τα Γρεβενά το 2030 ως πρότυπο υγιούς και οικονομικής κινητικότητας για την ισότιμη πρόσβαση όλων των κατοίκων της πόλης, του Δήμου και της Περιφερειακής Ενότητας στις υπηρεσίες και παροχές του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος της πόλης και την διευκόλυνση και προσέλκυση επισκεπτών*», η πλειονότητα των απαντήσεων φαίνεται (77%) να συμφωνεί, ενώ ένα 23% συμφωνεί λίγο.

Σε σχέση με τα εναλλακτικά σενάρια που τέθηκαν προς διαβούλευση οι απαντήσεις τείνουν προς μεγαλύτερα ποσοστά συμφωνίας στο 3^ο εναλλακτικό σενάριο που αφορά τη διασφάλιση

της προσβασιμότητας για όλους, αυξάνοντας την προσφορά βιώσιμων τρόπων μετακίνησης (δημόσιες συγκοινωνίες, ποδήλατο, πεζή μετακίνηση) με ήπιες κατά κύριο λόγο παρεμβάσεις. Τα υπόλοιπα δύο εναλλακτικά σενάρια συγκεντρώνουν μεγαλύτερα ποσοστά μικρής συμφωνίας, με το 1^ο εναλλακτικό σενάριο διασφάλισης της προσβασιμότητας με επίκεντρο την κυκλοφορία ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων να συγκεντρώνει μικρότερα ποσοστά απόλυτης συμφωνίας σε σχέση με το 2^ο εναλλακτικό σενάριο το οποίο δίνει έμφαση στα μη μηχανοκίνητα μέσα.

Διάγραμμα 1: Αποτελέσματα διαβούλευσης εναλλακτικών σεναρίων



Πηγή: ίδια επεξεργασία

6. Διαμόρφωση τελικού Σεναρίου Διαχείρισης Κινητικότητας

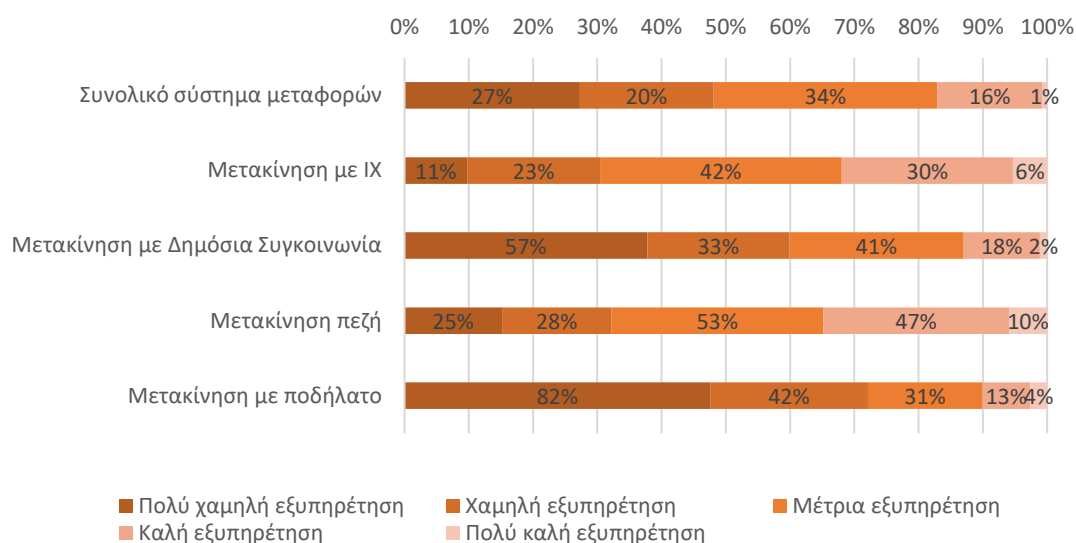
Για την διαμόρφωση του τελικού Σεναρίου Διαχείρισης Κινητικότητας του ΣΒΑΚ Γρεβενών, λήφθηκαν υπόψη:

- ✓ οι απόψεις που διατυπώθηκαν κατά τη διαδικασία της δεύτερης διαβούλευσης,
- ✓ οι παρατηρήσεις – κατευθύνσεις της Αναθέτουσας Αρχής,
- ✓ η ποιοτική αξιολόγηση των σεναρίων στην οποία προέβη η ομάδα του Αναδόχου βάσει συμβατότητας και συνάφειας με παραμέτρους και στόχους του ΣΒΑΚ, διάφορες πολιτικές που εφαρμόζονται στην περιοχή παρέμβασης και τα διαφορετικά υποσυστήματα μεταφορών της πόλης.

6.1. Αξιολόγηση σεναρίων

Αρχικά εξετάστηκε η συμβατότητα του κάθε εναλλακτικού σεναρίου με τα κύρια υποσυστήματα

μεταφορών της πόλης των Γρεβενών. Λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη την κατάσταση και γνώμη των κατοίκων για το επίπεδο εξυπηρέτησης καθενός από τα υποσυστήματα συνάγεται η επιλογή του προτιμητέου σεναρίου.



Καθώς τα υποσυστήματα των μεταφορών με τις χαμηλότερες επιδόσεις στην εξυπηρέτηση εμφανίζονται να είναι η μετακίνηση με ποδήλατο και με δημόσια συγκοινωνία, τότε τα σενάρια με υψηλότερους βαθμούς συμβατότητας ως προς την προώθηση αυτών των υποσυστημάτων θα πρέπει να είναι και τα προτιμητέα. Συνεπώς το Σενάριο 3 φαίνεται να ικανοποιεί περισσότερο αυτά τα υποσυστήματα, ενώ παράλληλα δεν εμφανίζει χαμηλή συμβατότητα με κάποιο από τα λοιπά υποσυστήματα.

Πίνακας 2: Ποιοτική αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας σε σχέση με τα διάφορα υποσυστήματα μεταφορών

Συμβατότητα (χαμηλή-μέτρια-υψηλή)	Σενάριο 1	Σενάριο 2	Σενάριο 3
Μετακίνηση Πεζή	Μέτρια	Υψηλή	Υψηλή
Μετακίνηση με ποδήλατο	Χαμηλή	Υψηλή	Υψηλή
Μετακίνηση με ΙΧ	Υψηλή	Χαμηλή	Μέτρια
Μετακίνηση με Δημόσια Συγκοινωνία	Μέτρια	Μέτρια	Υψηλή
Εμπορευματικές μεταφορές	Υψηλή	Μέτρια	Μέτρια

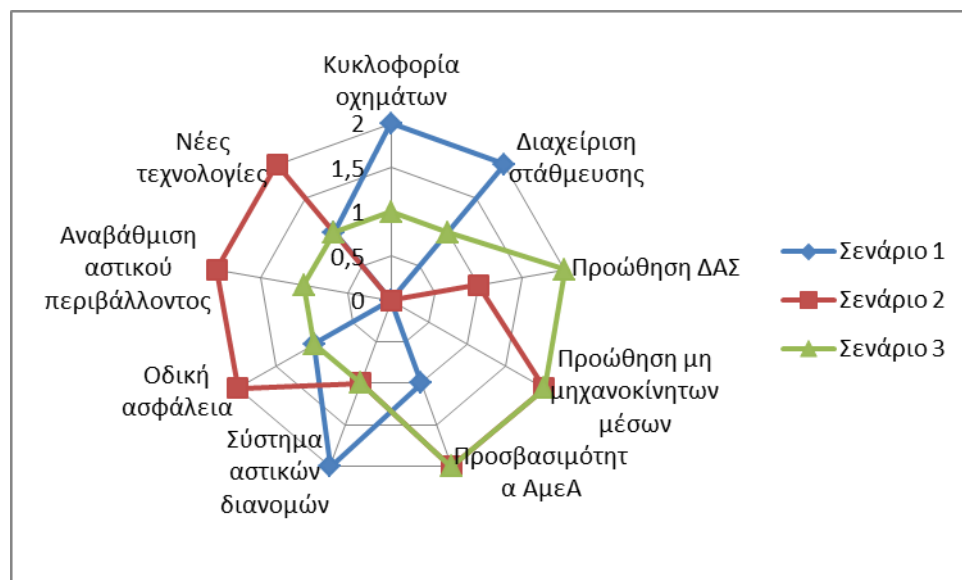
Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων με βάση τη συνάφειά τους και τον βαθμό επικέντρωσης στα πακέτα μέτρων που προτείνονται βιβλιογραφικά για την βιώσιμη αστική κινητικότητα. Πιο συγκεκριμένα τα κύρια πακέτα μέτρων που ελέγχθηκαν επιλέχθηκαν είναι τα εξής:



Στο παρακάτω Διάγραμμα παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα της εκτίμησης του βαθμού καταλληλότητας των τριών εναλλακτικών σεναρίων ως προς τα βασικά πακέτα μέτρων. Η βαθμολόγηση αφορά την επίδραση του κάθε σεναρίου στην επιλογή και διαμόρφωση κάθε πακέτου μέτρων,

- ✓ 0: ισχνή επίδραση,
- ✓ 1: μέτρια επίδραση,
- ✓ 2: μεγάλη επίδραση.

Διάγραμμα 2: Ποιοτική αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας ως προς κύρια πακέτα μέτρων κινητικότητας



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Από την ανάλυση του παραπάνω Διαγράμματος συνάγεται ότι το σενάριο 2 εκτιμάται ως καταλληλότερο για περισσότερα πακέτα μέτρων ενώ το σενάριο 1 για λιγότερα. Λαμβάνοντας επίσης υπόψη τα αποτελέσματα της 1^{ης} διαβούλευσης και τις κατευθύνσεις της Αναθέτουσας αρχής, τα πιο επιθυμητά μέτρα στα οποία προσβλέπουν κάτοικοι και φορείς πολιτικής είναι η

προώθηση μη μηχανοκίνητων μορφών μετακίνησης, η βελτίωση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ και η αύξηση της οδικής ασφάλειας. Συνάγεται ότι προτιμητέο σενάριο με βάσει τα παραπάνω είναι το Σενάριο 3, ενώ και το Σενάριο 2 απαντά ικανοποιητικά σε αυτές τις προσδοκίες.

Τέλος, στον Πίνακα 3 εξετάζεται συγκεντρωτικά η συμβατότητα των τριών εναλλακτικών σεναρίων σε σχέση με διάφορες πολιτικές και στρατηγικές που υλοποιούνται στην περιοχή παρέμβασης, ευρύτερες τομεακές πολιτικές, χρονοδιάγραμμα και διαβουλεύσεις. Το Σενάριο με τις περισσότερες περιπτώσεις υψηλής συμβατότητας και μόνο μία περίπτωση χαμηλής συμβατότητας είναι το Σενάριο 3, ενώ το Σενάριο 1 εμφανίζει κυρίως χαμηλή ή/και μέτρια συμβατότητα σχεδόν με το σύνολο των παραγόντων.

Πίνακας 3: Ποιοτική αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας σε σχέση με διάφορες πολιτικές

Συμβατότητα (χαμηλή-μέτρια-υψηλή)	Σενάριο 1	Σενάριο 2	Σενάριο 3
<i>Χωρικό-πολεοδομικό σχεδιασμό</i>	Μέτρια	Μέτρια	Υψηλή
<i>Αναπτυξιακό σχεδιασμό</i>	Χαμηλή	Μέτρια	Υψηλή
<i>Προγραμματιζόμενα έργα</i>	Χαμηλή	Μέτρια	Υψηλή
<i>Οικονομία δημόσιων χρηματικών πόρων</i>	Μέτρια	Χαμηλή	Μέτρια
<i>Ενεργειακή αποδοτικότητα</i>	Χαμηλή	Υψηλή	Μέτρια
<i>Δημόσια Υγεία</i>	Χαμηλή	Υψηλή	Μέτρια
<i>Ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης</i>	Χαμηλή	Υψηλή	Υψηλή
<i>Ενδοδημοτικές μετακινήσεις</i>	Υψηλή	Χαμηλή	Υψηλή
<i>Χρόνος υλοποίησης</i>	Μέτρια	Μέτρια	Υψηλή
<i>Αποτελέσματα διαβούλευσης φορέων</i>	Μέτρια	Μέτρια	Υψηλή
<i>Έρευνα απόψεων-προτιμήσεων κατοίκων</i>	Μέτρια	Υψηλή	Υψηλή

6.2. Περιγραφή επικρατέστερου σεναρίου

Με την αξιολόγηση του κάθε εναλλακτικού σεναρίου προκύπτουν χρήσιμες πληροφορίες αναφορικά με τις επιπτώσεις από τα μέτρα σχεδιασμού καθώς επίσης και σε ποιο βαθμό επιτυγχάνονται οι στρατηγικοί στόχοι του Σ.Β.Α.Κ. Μετά και την ποιοτική αξιολόγηση των σεναρίων, εκτιμάται ότι το Σενάριο 3 είναι εκείνο με το οποίο επιτυγχάνονται με τον καλύτερο

δυνατό τρόπο οι στρατηγικοί στόχοι του Σ.Β.Α.Κ. και το οποίο καθοδηγεί την ανάπτυξη του Πακέτου Μέτρων.

Το Σενάριο 3 «Διασφάλιση της ισότιμης προσβασιμότητας με στόχο τη βιώσιμη ισορροπία μεταξύ των μέσων μετακίνησης» αποσκοπεί στην αύξηση της προσφοράς βιώσιμων τρόπων μετακίνησης (δημόσιες συγκοινωνίες, ποδήλατο, πεζή μετακίνηση). Το σενάριο είναι ήπια παρεμβατικό δίνοντας την δυνατότητα επιλογής σε κατοίκους, εργαζόμενους και επισκέπτες για τον τρόπο μετακίνησης με σκοπό την επίτευξη μιας πιο βιώσιμης κατανομής των μετακινήσεων με σταδιακή μείωση του μεριδίου του ΙΧ αυτοκινήτου. Η βελτίωση και η αναβάθμιση των συνθηκών ήπιας μετακίνησης θα επιτευχθεί με τη δημιουργία υποδομών που θα προσφέρουν περισσότερο χώρο στον πεζό και τον ποδηλάτη ενώ όσον αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες έμφαση θα δοθεί σε μέτρα που σχετίζονται με τη βέλτιστη οργάνωση τους και την παροχή καλύτερης εξυπηρέτησης στους μετακινούμενους.

Οι κύριες επιλογές πολιτικής για τον Δήμο στο σενάριο αυτό είναι οι εξής:

- Ενίσχυση των υποδομών για τις μη μηχανοκίνητες μετακινήσεις

- Αναβάθμιση δημόσιων χώρων.

- Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών

Με βάση αυτές εξειδικεύονται στη συνέχεια τα μέτρα υλοποίησης του ΣΒΑΚ και οργανώνονται σε Πακέτα.

7. Προσδιορισμός ολοκληρωμένου πακέτου μέτρων

Στόχος της παρούσας ενότητας είναι ο προσδιορισμός των κατάλληλων μέτρων με τα οποία θα μπορέσουν να επιτευχθούν το όραμα, οι προτεραιότητες και οι στόχοι που τέθηκαν σε προηγούμενα βήματα του σχεδιασμού.

Τα προτεινόμενα μέτρα αποτελούν ουσιαστικά την εξειδίκευση του επιλεγέντος σεναρίου διαχείρισης της κινητικότητας, έτσι όπως αυτό διαμορφώθηκε μέσω των συμμετοχικών διαδικασιών. Η επιλογή τους βασίστηκε τόσο στα ευρήματα της υφιστάμενης κατάστασης όσο και στις απόψεις φορέων και πολιτών, ενώ ελέγχθηκε και η συνάφειά τους με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας καθώς και η συνέργειά τους με άλλες παρεμβάσεις που προγραμματίζει ο Δήμος, αλλά και άλλοι υπερκείμενοι φορείς σχεδιασμού. Ο καταμερισμός των προτεινόμενων μέτρων/ παρεμβάσεων ανά χρονικό ορίζοντα έγινε όπου ήταν δυνατόν με γνώμονα την κρισιμότητα των επεμβάσεων, τη συνέχεια – συμπληρωματικότητα ως προς την εφαρμογή τους και τη δυνατότητα υλοποίησης (μελετητική ωριμότητα, απαίτηση σε κατασκευαστικά έργα, κόστος υλοποίησης, εμπλεκόμενοι φορείς).

Ο τελικός χρονικός ορίζοντας υλοποίησης των μέτρων ταυτίζεται με αυτόν της ανάπτυξης των εναλλακτικών σεναρίων και είναι η 10ετία, δηλαδή το 2030. Ενδιάμεσοι χρονικοί ορίζοντες είναι ο βραχυπρόθεσμος 3ετίας, δηλαδή το 2023 και ο μεσοπρόθεσμος 5ετίας, δηλαδή το 2025. Τα προτεινόμενα μέτρα / παρεμβάσεις αντιστοιχίζονται στη συνέχεια με τους ποσοτικοποιημένους στόχους και δείκτες. Σημειώνεται ότι ένα μέτρο μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη πέραν του ενός στόχου.

Τέλος, σημειώνεται ότι τα προτεινόμενα μέτρα/ παρεμβάσεις ομαδοποιούνται σε πακέτα μέτρων καθώς η αντιμετώπιση των προκλήσεων της αστικής κινητικότητας απαιτεί την εφαρμογή ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων (λύσεων) και όχι μεμονωμένων/ αποσπασματικών μέτρων.

7.1. Άξονας Προτεραιότητας 1: Δίκτυα ροών πεζών, ποδηλάτου και υποδομών ΑμεΑ

Πακέτο Μέτρων: Βελτίωση Υποδομών Πεζών

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2023)

- Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων πεζοδρομίων στο βασικό οδικό δίκτυο.
- Πεζοδρόμηση του οδικού τμήματος της οδού Μακεδονομάχων (από την οδό Αθ. Διάκου έως την οδό Εθν. Αντίστασης). Στην υφιστάμενη κατάσταση το εν λόγω οδικό τμήμα είναι οδός ήπιας κυκλοφορίας. Με την πεζοδρόμησή του ενοποιούνται οι δύο κεντρικές πλατείες της πόλης των Γρεβένων (Πλατεία Αιμιλιανού και Πλατεία Ελευθερίας) και δίδεται περισσότερος δημόσιος χώρος στον πεζό. Σημειώνεται ότι κατά τον σχεδιασμό του πεζόδρομου θα πρέπει να προβλέπεται ένας διάδρομος επαρκούς πλάτους, με κατάλληλο δάπεδο χωρίς υψομετρικές διαβαθμίσεις, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η κίνηση των ατόμων με αμαξίδια χωρίς κραδασμούς.

- Πεζοδρόμηση της οδού Φαρδουκάμπου (οδικό τμήμα από την οδό Ταλιαδούρη έως την οδό Μακεδονομάχων), η οποία έπειτα από την πεζοδρόμηση του οδικού τμήματος της οδού Μακεδονομάχων μετατρέπεται σε αδιέξοδο. Στην υφιστάμενη κατάσταση το εν λόγω οδικό τμήμα είναι οδός ήπιας κυκλοφορίας και με την πεζοδρόμηση του δημιουργείται ένα συνεχές δίκτυο πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή της πόλης των Γρεβενών. Σημειώνεται ότι κατά τον σχεδιασμό του πεζοδρόμου θα πρέπει να προβλέπεται ένας διάδρομος επαρκούς πλάτους, με κατάλληλο δάπεδο χωρίς υψομετρικές διαβαθμίσεις, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η κίνηση των ατόμων με αμαξίδια χωρίς κραδασμούς.
- Καθοδηγητική σήμανση πεζών προς και από την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης επισκεπτών.



- Προτείνεται βέλτιστο πλάτος πεζοδρομίων (όπου δεν υπάρχουν) στο βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης εκατέρωθεν της οδού τα 2,05 μ. και όπου αυτό δεν είναι δυνατόν τα 1,65 μ. (τουλάχιστον από τη μία πλευρά της οδού). Όπου ούτε το τελευταίο είναι δυνατόν λόγω φτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου, μετατροπή των εν λόγω οδικών τμημάτων σε ήπιας κυκλοφορίας (ενιαίο οδόστρωμα με πεζοδρόμιο και διαφορετική επίστρωση π.χ. κυβόλιθος). Σημειώνεται ότι στις περιπτώσεις των οδών ήπιας κυκλοφορίας θα πρέπει να υπάρχει μέριμνα κατά το σχεδιασμό για τη διατήρηση των υφιστάμενων νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των μόνιμων κατοίκων. Επιπλέον, κατά τον σχεδιασμό θα πρέπει να προβλέπεται ένας διάδρομος επαρκούς πλάτους, με κατάλληλο δάπεδο χωρίς υψομετρικές διαβαθμίσεις, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η κίνηση των ατόμων με αμαξίδια χωρίς κραδασμούς.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου.
- Προτείνεται βέλτιστο πλάτος πεζοδρομίων (όπου δεν υπάρχουν) στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης εκατέρωθεν της οδού τα 2,05 μ. και όπου αυτό δεν είναι δυνατόν τα 1,65 μ. (τουλάχιστον από τη μία πλευρά της οδού). Όπου ούτε το

τελευταίο είναι δυνατόν λόγω φτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου, μετατροπή των εν λόγω οδών σε ήπιας κυκλοφορίας (ενιαίο οδόστρωμα με πεζοδρόμιο και διαφορετική επίστρωση π.χ. κυβόλιθος). Σημειώνεται ότι στις περιπτώσεις των οδών ήπιας κυκλοφορίας θα πρέπει να υπάρχει μέριμνα κατά το σχεδιασμό για τη διατήρηση των υφιστάμενων νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των μόνιμων κατοίκων. Επιπλέον, κατά τον σχεδιασμό θα πρέπει να προβλέπεται ένας διάδρομος επαρκούς πλάτους, με κατάλληλο δάπεδο χωρίς υψομετρικές διαβαθμίσεις, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η κίνηση των ατόμων με αμαξίδια χωρίς κραδασμούς.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- Δημιουργία περιπατητικής διαδρομής παραπλεύρως Γρεβενίτη ποταμού. Προτείνεται η συνολική ανάπλαση των παρόχθιων χώρων του Γρεβενίτη ποταμού (βλ. *Πακέτο μέτρων: Αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων*) από τις Εργατικές κατοικίες (δυτικό άκρο της πόλης των Γρεβενών) έως την περιοχή του 1^{ου} ΕΠΑΛ Γρεβενών (ανατολικό άκρο της πόλης των Γρεβενών) και επέκταση αυτής νότια έως τα κοιμητήρια, αλλά και σύνδεσης με το Άλσος Θεοδωρίδη – Καστράκι. Η εν λόγω διαδρομή θα αλλάξει ριζικά την εικόνα της πόλης, θα αναδείξει το υγρό στοιχείο και θα δημιουργήσει ένα ισχυρό τοπόσημο για την περιοχή και έναν πνεύμονα πρασίνου για κατοίκους και επισκέπτες.



Πακέτο Μέτρων: Βελτίωση Υποδομών Ποδηλάτου**Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2023)**

- Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στην κεντρική περιοχή και πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων (π.χ. Πλατεία Αιμιλιανού, Πλατεία Ελευθερίας, αθλητικές εγκαταστάσεις κ.λπ.) καθώς και εντός του συνόλου των σχολικών μονάδων του οικισμού των Γρεβενών.
- 1η φάση εισαγωγής συστήματος bike sharing (κοινοχρήστων ποδηλάτων) με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα για την εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών. Προτείνεται η τοποθέτηση τεσσάρων σταθμών κοινοχρήστων ποδηλάτων: 1) έμπροσθεν Κέντρο Πολιτισμού, 2) Πλατεία Ελευθερίας, 3) Πάρκο Μανιταριών, 4) χώρου στάθμευσης παραπλεύρως Γρεβενίτη ποταμού.
- Υποδομές bike and ride στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων και στο νέο σταθμό του ΚΤΕΛ.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Διερεύνηση επέκτασης συστήματος bike sharing (κοινοχρήστων ποδηλάτων) με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα, καθώς και dockless ποδηλάτων για την εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών. Το πλεονέκτημα ενός συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων dockless είναι ότι δεν απαιτεί κάποια υποδομή στάθμευσης, αλλά τα ποδήλατα έχουν ενσωματωμένη κλειδαριά. Ο χρήστης μπορεί να ξεκλειδώσει το ποδήλατο μέσω SMS, τηλεφωνικής κλήσης ή εφαρμογής (app) και να το αφήσει σε όποιο σημείο επιθυμεί ο ίδιος. Ακολούθως ο επόμενος χρήστης μπορεί να το εντοπίσει μέσω GPS.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- Δημιουργία ποδηλατικής διαδρομής παραπλεύρως Γρεβενίτη ποταμού. Η διαδρομή αυτή προτείνεται συνδυαστικά με την περιπατητική διαδρομή ως μέρος μιας συνολικότερης ανάπλασης των παρόχθιων περιοχών του ποταμού (βλ. *Πακέτο μέτρων: Αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων*) και θα εκτείνεται από τις Εργατικές Κατοικίες (δυτικό άκρο της πόλης των Γρεβενών) έως το 1^ο ΕΠΑΛ Γρεβενών (ανατολικό άκρο της πόλης των Γρεβενών) και νοτίως έως την περιοχή των Κοιμητηρίων.

Πακέτο Μέτρων: Βελτίωση Υποδομών ΑμεΑ**Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2023)**

- Εξασφάλιση της απρόσκοπτης πρόσβασης στο σύνολο των δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινώς ωφέλειας σύμφωνα με το ΝΟΚ, 2012.

- Ράμπες και οδηγοί τυφλών κατά μήκος όλων των τμημάτων πεζοδρόμων και πεζοδρομίων του βασικού οδικού δικτύου σύμφωνα με τις οδηγίες του ΥΠΕΚΑ «Σχεδιάζοντας για όλους».



Πηγή: Μπακογιάννης 2018, Εργαστήριο CIVITAS-MOD A.E.

- Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί, αλλά και στα παρακείμενα πεζοδρόμια στο σύνολο της περιοχής μελέτης.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Ράμπες και οδηγοί τυφλών κατά μήκος όλων των τμημάτων πεζοδρόμων και πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου, σύμφωνα με τις οδηγίες του ΥΠΕΚΑ «Σχεδιάζοντας για όλους».

Πακέτο Μέτρων: Αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2023)

- Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού και αντικατάσταση φθαρμένου αστικού εξοπλισμού πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων, πεζοδρόμων και χώρων αναψυχής.
- Βιοκλιματική ανάπτυξη της οδού Ταλιαδούρη (διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ενίσχυση του κάθετου πράσινου, διευθέτηση της στάθμευσης παρά την οδό σε εσοχές, επέκταση κεντρικής νησίδας, δημιουργία νέων διαβάσεων, αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού).
- Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού στο βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής παρέμβασης.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Αναβάθμιση του συνόλου των παιδικών χαρών σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία και πιστοποίηση αυτών.
- Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης.

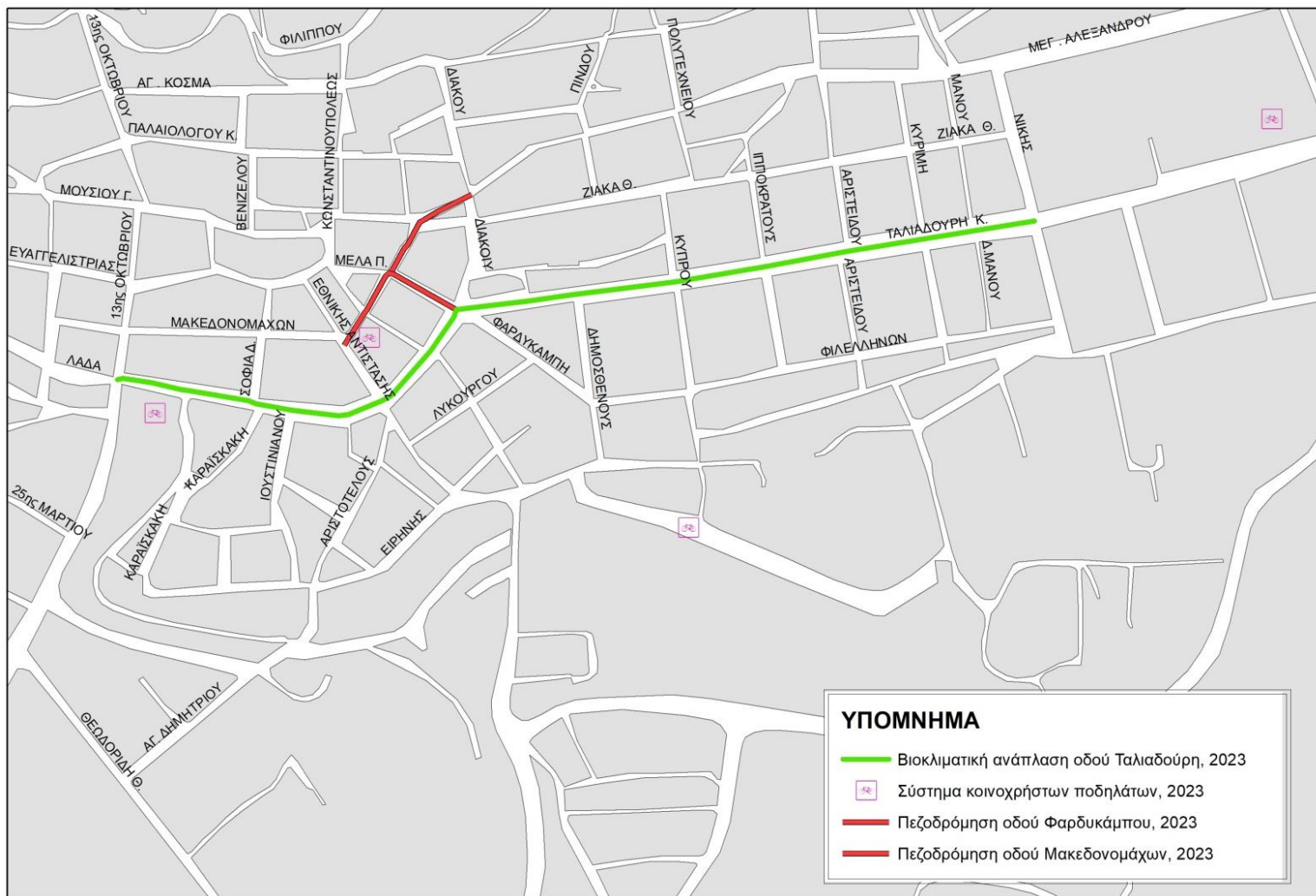
- Βιοκλιματική ανάπλαση της Πλατείας Αιμιλιανού. Οι πολεοδομικές επεμβάσεις που διέπονται από τις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού, βασίζονται στην αξιοποίηση των φυσικών χαρακτηριστικών της περιοχής, ώστε να επιτυγχάνεται η θέρμανση, ψύξη και ο φωτισμός με την ελάχιστη κατανάλωση ενέργειας και την αποφυγή εκπομπών ρυπογόνων στοιχείων. Απώτερος στόχος των βιοκλιματικών πρακτικών σε πολεοδομικό επίπεδο είναι η βελτίωση του μικροκλίματος.



Μακροχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- Σταδιακή αύξηση του πράσινου στην περιοχή μελέτης μέσω ενίσχυσης του «κάθετου» πράσινου, φύτευση νησίδων, υλοποίηση των χώρων αστικού πρασίνου που προβλέπονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο.
- Σταδιακή υπογειοποίηση των κάδων απορριμμάτων και των καλωδίων της ΔΕΗ.
- Ανάπλαση των παρόχθιων περιοχών του Γρεβενίτη ποταμού με τη δημιουργία περιπατητικής διαδρομής, ποδηλατικής διαδρομής, διαμορφώσεις – αναπλάσεις μικρής κλίμακας, τοποθέτηση κατάλληλου αστικού εξοπλισμού, ανάδειξη των υφιστάμενων γεφυρών σε τοπόσημα για την πόλη.

Χάρτης 1: Προτεινόμενα μέτρα – Άξονας Προτεραιότητας 1



Χάρτης 2: Προτεινόμενα μέτρα – Άξονας Προτεραιότητας 1



7.2. Άξονας Προτεραιότητας 2: Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας – στάθμευσης – αστικών εμπορευματικών μεταφορών

Πακέτο Μέτρων: Βελτίωση οδικών υποδομών

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2023)

- Συντήρηση και αποκατάσταση του οδικού δικτύου και του ειδικού εξοπλισμού των οδών στο βασικό οδικό δίκτυο.
- Ευρεία επιθεώρηση οδικής ασφάλειας στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης. Ο Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας (ΕΟΑ) είναι μια διαδικασία κατά την οποία μια ομάδα ειδικών προσπαθεί να διαπιστώσει πιθανά επικίνδυνα χαρακτηριστικά του λειτουργικού περιβάλλοντος της οδού.
- Καθοδηγητική πληροφοριακή σήμανση για τους οδηγούς ΙΧ από και προς την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης επισκεπτών.
- Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση των οδών Ταλιαδούρη – Εθν. Αντίστασης (η εν λόγω παρέμβαση αποτελεί μέρος της προτεινόμενης Βιοκλιματικής ανάπλασης της οδού Ταλιαδούρη – Άξονας Προτεραιότητας 1).

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Συντήρηση και αποκατάσταση του οδικού δικτύου και του ειδικού εξοπλισμού των οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου.
- Αναβάθμιση της υφιστάμενης γέφυρας στη διασταύρωση των οδών 13ης Οκτωβρίου – Λαδά (διαπλάτυνση λωρίδων κυκλοφορίας ΙΧ οχημάτων, τοποθέτηση στηθαίων ασφαλείας) με μνεία για ασφαλή χρήση της από πεζούς και ποδηλάτες.
- Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση 13ης Οκτωβρίου – Λαδά (προϋποθέτει την αναβάθμιση της υφιστάμενης γέφυρας στο εν λόγω σημείο).

Μακροχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση των οδών Καλαμπάκας – Περιφερειακή οδός Γρεβενών.
- Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση Αγ. Αχίλλειου – Καλαμπάκας (πλησίον Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Γρεβενών).
- Αναβάθμιση της υφιστάμενης γέφυρας προς Καλαμπάκα (διαπλάτυνση λωρίδων κυκλοφορίας ΙΧ οχημάτων, τοποθέτηση στηθαίων ασφαλείας) με μνεία για ασφαλή χρήση της από πεζούς και ποδηλάτες.
- Διάνοιξη της οδού Φιλίππου στο βόρεια του οικισμού των Γρεβενών και σύνδεσης αυτής με το υπόλοιπο δίκτυο με στόχο την αποσυμφόρηση της οδού Αγίου Κοσμά.

- Διανοίξεις λοιπών οδικών τμημάτων του οδικού δικτύου στις περιπτώσεις όπου είναι δυνατόν και που δεν έχει υπάρξει έως τώρα πλήρης εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου.
- Δημιουργία περιμετρικού δακτυλίου στο βόρειο τμήμα της πόλης των Γρεβενών με σκοπό την παράκαμψη της κεντρικής περιοχής και τη μείωση των διαμπερών κινήσεων.

Πακέτο Μέτρων: Κυκλοφοριακή οργάνωση

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2023)

- Επαναδιαγράμμιση και χωροθέτηση νέων διαχωριστικών λωρίδων και οριζόντιας σήμανσης στο βασικό οδικό δίκτυο.
- Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων στο βασικό οδικό δίκτυο.
- Σήμανση στην είσοδο κάθε κυκλικού κόμβου για παραχώρηση προτεραιότητας στα οχήματα που κινούνται εντός του κόμβου σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική με σκοπό την καλύτερη ρύθμιση της κυκλοφοριακής ροής και την αποφυγή εμπλοκών με υψηλή πιθανότητα ατυχήματος.
- Αμφιδρόμηση του τμήματος της οδού Εθν. Αντίστασης από την οδό Μακεδονομάχων έως την οδό Ταλιαδούρη (λόγω της πεζοδρόμησης τμήματος της οδού Μακεδονομάχων).
- Έλεγχος και απομάκρυνση μη ισχύουσας σήμανσης από το οδικό δίκτυο.
- Σχεδιασμός διαβάσεων πεζών με τρισδιάστατο ανάγλυφο σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου εντός της περιοχής μελέτης (π.χ. οδός Ταλιαδούρη, οδός Μεγ. Αλεξάνδρου και πλησίον σχολικών συγκροτημάτων).



- Επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30 χλμ/ώρα στο σύνολο των τοπικών οδών και στις οδούς που ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο εντός του δακτυλίου που ορίζεται από τις οδούς Νίκης, Μεγ. Αλεξάνδρου, Διάκου, Κων. Παλαιολόγου, Γ. Μπούσιου, 13^{ης} Οκτωβρίου, Ταλιαδούρη.



- Απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων άνω των 3,5 τόνων εντός του δακτυλίου που ορίζεται από τις οδούς Νίκης, Μεγ. Αλεξάνδρου, Διάκου, Κων. Παλαιολόγου, Γ. Μπούσιου, 13ης Οκτωβρίου, Ταλιαδούρη κατά το χρονικό διάστημα 10.00π.μ. – 06.00π.μ. και καθολική απαγόρευση όλο το 24ωρο εμπορευματικών οχημάτων μήκους άνω των 12 μέτρων.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Επαναδιαγράμμιση και χωροθέτηση νέων διαχωριστικών λωρίδων και οριζόντιας σήμανσης στο σύνολο του οδικού δικτύου.
- Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων στο σύνολο του οδικού δικτύου.
- Εφαρμογή «σχολικών δακτυλίων» γύρω από τα σχολικά συγκροτήματα της περιοχής μελέτης με προτεραιότητα στις σχολικές μονάδες πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης (βάσει «Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», Φ.Ε.Κ. 2302/16-9-2013).
- Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας στις εισόδους στο τοπικό δίκτυο από ανώτερης ιεράρχησης οδού, έτσι ώστε να μειώνεται η ταχύτητα διέλευσης των οχημάτων μέσω υπερυψώσεων, στενώσεων και αλλαγής υψής στο οδόστρωμα.

Πακέτο Μέτρων: Οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2023)

- Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης.
- Διάθεση όλων των νόμιμων θέσεων παρά την οδό στις τοπικές οδούς για αποκλειστική στάθμευση κατοίκων όλο το 24ωρο με χρήση κάρτας κατοίκου.
- Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης βραχυχρόνιας στάθμευσης σε επιλεγμένες οδούς του βασικού οδικού δικτύου (ενδεικτικά προτεινόμενοι οδοί: Ταλιαδούρη, Ζιάκα, Μεγ.

Αλεξάνδρου, Παλαιολόγου, Ευαγγελιστριάς). Προτείνεται σταθερή χρέωση ανά ώρα (π.χ. 0,5 €/ώρα) μέχρι 2 ώρες κατά τις ώρες 09:00-14:00 και 18:00-21:00 (τις ημέρες που είναι ανοιχτά τα καταστήματα). Στις θέσεις αυτές οι κάτοικοι μπορούν να σταθμεύουν από τις 14:00 έως τις 18:00 και από τις 21:00 έως τις 09:00 της επόμενης ημέρας χωρίς χρέωση. Σημειώνεται ότι για την υλοποίηση του συστήματος απαιτείται εξειδικευμένη μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης.

- Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δίκυκλων στην κεντρική περιοχή. Θέσεις στάθμευσης δίκυκλων χωροθετούνται σε οδούς που χαρακτηρίζονται ως τοπικής σημασίας και υπό προϋποθέσεις και κατά περίπτωση, σε συλλεκτήριες οδούς. Σε περιοχές μεγάλης συσσώρευσης δίκυκλων είναι δυνατόν να χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης δίκυκλων και σε κεντρικές οδούς ή οδούς οι οποίες και σήμερα χρησιμοποιούνται για στάθμευση από τους δικυκλιστές. Το ελάχιστο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας που θα απομένει μετά τη χωροθέτηση στάθμευσης δίκυκλων σε τοπικής σημασίας οδούς μίας κατεύθυνσης θα είναι 2,75m ενώ το ελάχιστο πλάτος σε συλλεκτήριες οδούς και σε οδούς διπλής κατεύθυνσης θα είναι 3,00m. Το πλάτος θέσεων στάθμευσης δίκυκλων μηχανών για παράλληλη παρά το κράσπεδο στάθμευση θα είναι 1,00m και το μήκος 2,50m. Για υπό γωνία στάθμευση δίκυκλων, σε περίπτωση διαγράμμισης των θέσεων, η κάθετη απόσταση μεταξύ των δύο παραλλήλων θα είναι 1,50m. η δε κάθετη στο κράσπεδο προβολή του υπό γωνία μήκους θα είναι 1,85m όσο δηλαδή και το πλάτος της παρά το κράσπεδο παράλληλης στάθμευσης για επιβατικά ΙΧ και ταξί. Γενικά προτείνεται οι θέσεις στάθμευσης να έχουν χωρητικότητα τουλάχιστον 6 δίκυκλα για λόγους ασφαλείας. Επιπλέον προτείνεται να υπάρξει πρόβλεψη για χώρους στάθμευσης δίκυκλων εντός των δημοτικών χώρων στάθμευσης.
- Καθορισμός διαδρομών πρόσβασης με τη χρήση σχετικής καθοδηγητικής σήμανσης στους χώρους στάθμευσης δίκυκλων.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Εγκιβωτισμός στάθμευσης και απαγορεύσεις στάθμευσης στο σύνολο του οδικού δικτύου λαμβανομένου υπόψη του λειτουργικού ρόλου κάθε οδού και των γεωμετρικών της χαρακτηριστικών, του ελάχιστου πλάτους λωρίδων κίνησης οχημάτων, πεζοδρομίων και θέσεων στάθμευσης παρά την οδό.
- Τοποθέτηση εμποδίων τύπου Π ή άλλου στις πλευρές των ΟΤ όπου ισχύει η απαγόρευση στάθμευσης προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης οχημάτων επί του πεζοδρομίου.



Πηγή: Παπαδάκη 2018, Εργαστήριο CIVITAS-MOD A.E.

- Πιλοτική εφαρμογή διάθεσης δύο (2) θέσεων στάθμευσης για οχήματα κοινής χρήσης (car – share) σε κεντρικές οδούς (π.χ. οδός Ταλιαδούρη, οδός Μεγ. Αλεξάνδρου) με την τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης.



Μακροπρόθεσμος οριζοντας υλοποίησης (2030)

- Διερεύνηση επέκτασης θέσεων στάθμευσης για οχήματα κοινής χρήσης και σε άλλα σημεία της πόλης των Γρεβενών.

Πακέτο Μέτρων: Οργάνωση της στάθμευσης εκτός οδού

Βραχυχρόνιος οριζοντας υλοποίησης (2023)

- Διαμόρφωση των χώρων στάθμευσης (13ης Οκτωβρίου – Ταλιαδούρη & παραπλεύρως Γρεβενίτη ποταμού) σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης. Σε συνδυασμό με το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης πρέπει να γίνει διαχωρισμός των θέσεων σε θέσεις μόνιμων κατοίκων, βραχυχρόνιας στάθμευσης (έως δύο ώρες) για επισκέπτες με αντίστοιχο κόμιστρο εκείνου του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης παρά την οδό και μακροχρόνιας στάθμευσης για εργαζόμενους με χαμηλότερο κόμιστρο.
- Καθορισμός διαδρομών πρόσβασης με τη χρήση σχετικής καθοδηγητικής σήμανσης στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης.
- Λειτουργία πινακίδων VMS για ενημέρωση διαθεσιμότητας θέσεων στάθμευσης στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Εξέταση σκοπιμότητας για τη δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης στη θέση του υπαίθριου χώρου στάθμευσης (13ης Οκτωβρίου – Ταλιαδούρη).

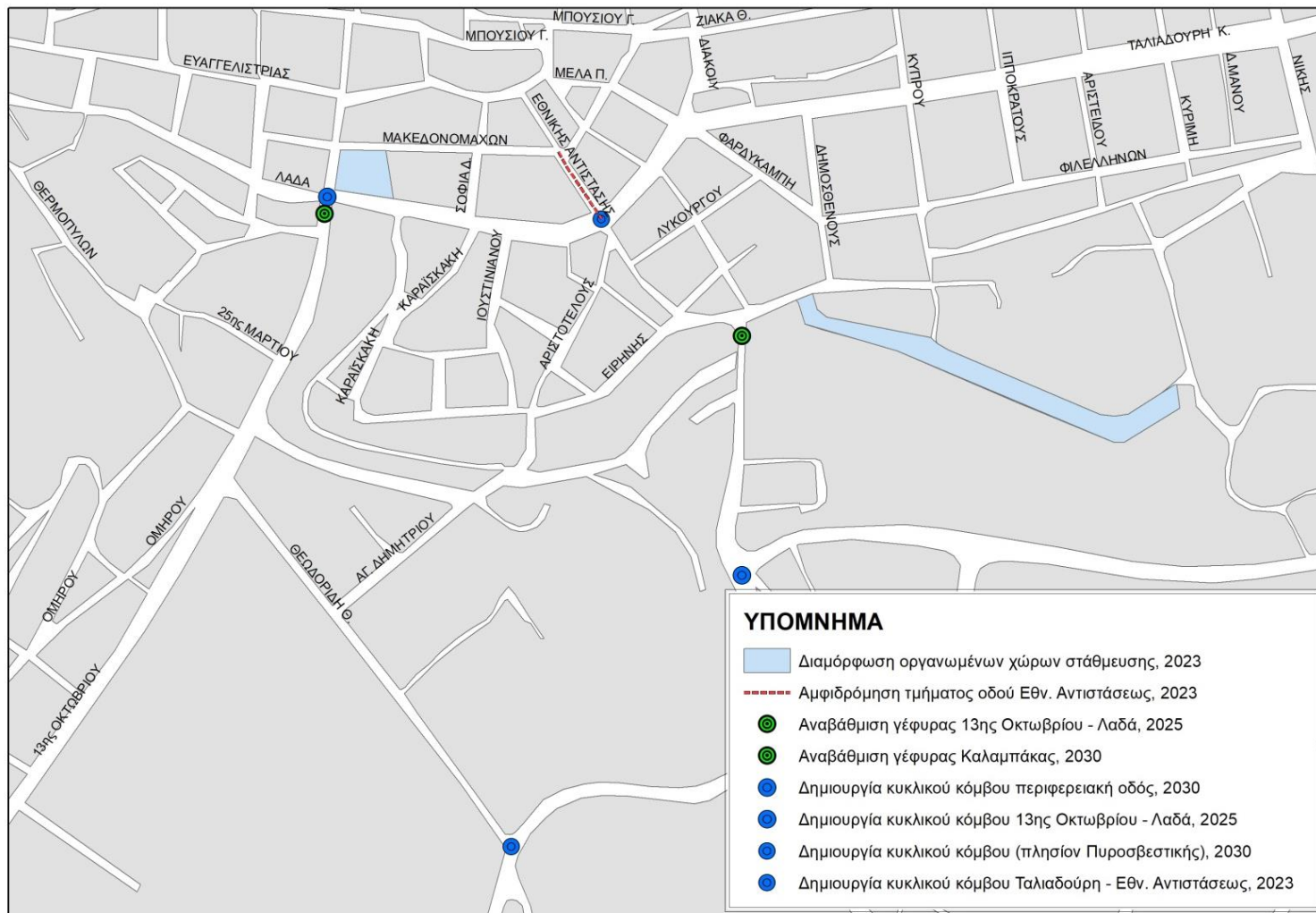
Πακέτο Μέτρων: Διαχείριση συστήματος αστικών εμπορευματικών μεταφορών**Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2023)**

- Ορισμός αποκλειστικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης σε κεντρικές οδούς όπου υπάρχει συγκέντρωση εμπορικών δραστηριοτήτων. Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- Θεσμοθέτηση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης. Δευτέρα – Παρασκευή 06.00 -18.00 και Σάββατο 06.00 -15.00. Τις υπόλοιπες ώρες και την Κυριακή επιτρέπεται η ελεύθερη στάθμευση. Παράλληλα πρέπει να θεσμοθετηθεί ενιαίο ωράριο φορτοεκφόρτωσης για τους πεζοδρόμους της πόλης. Προτείνεται να επιτρέπεται η φορτοεκφόρτωση μόνο κατά τις ώρες 06.00 – 10.00.

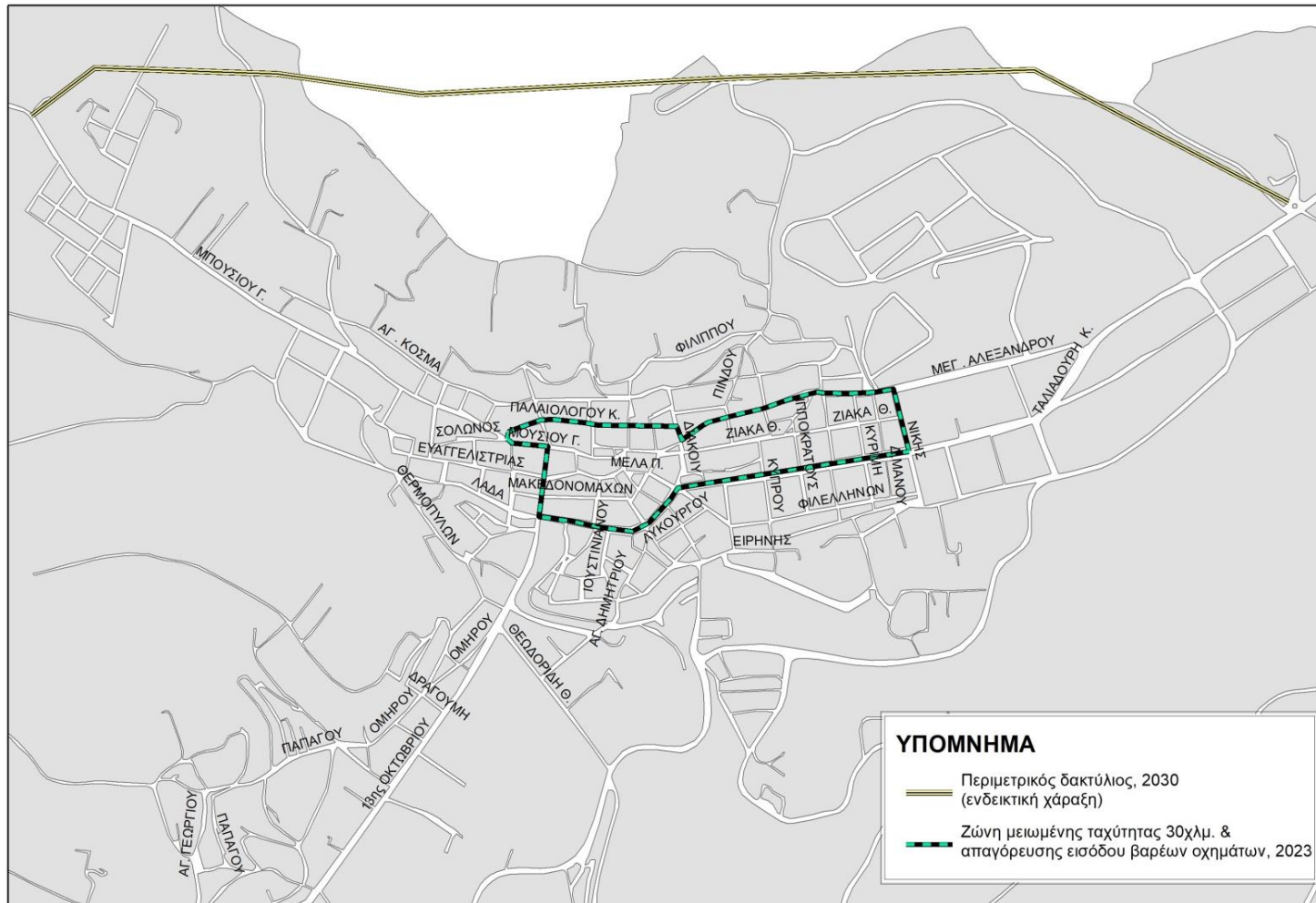
Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Διερεύνηση ανάπτυξης Αστικού Κέντρου Ομαδοποίησης Εμπορευμάτων για τη μεταφόρτωση αστικών διανομών και την αποτροπή διαμπερούς κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο του οικισμού.
- Ενθάρρυνση διανομών με ποδήλατο (cargo bike) (για μικρές αποστάσεις) και με οχήματα "καθαράς" ενέργειας. Ο Δήμος Καρδίτσας αποφάσισε όσες επιχειρήσεις ή επαγγελματίες δραστηριοποιούνται στην πόλη της Καρδίτσας και έχουν υιοθετήσει στην καθημερινή τους λειτουργία ή προβάλλουν και προωθούν λύσεις κινητικότητας, όπως χρήση ποδηλάτου ή cargo – bike για τις επαγγελματικές μετακινήσεις – μεταφορές τους, την εξυπηρέτηση των πελατών, τα τέλη καθαριότητας και ηλεκτροφωτισμού να είναι μειωμένα σε ποσοστό 20%.

Χάρτης 3: Προτεινόμενα μέτρα – Άξονας Προτεραιότητας 2



Χάρτης 4: Προτεινόμενα μέτρα – Άξονας Προτεραιότητας 2



7.3. Άξονας Προτεραιότητας 3: Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες

Πακέτο Μέτρων: Προώθηση ΔΑΣ**Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2023)**

- Αναβάθμιση του εξοπλισμού στο σύνολο των στάσεων (στέγαστρα, προσβασιμότητα, φωτισμός, κλπ.) / Εγκατάσταση πινακίδων πληροφόρησης (κατευθύνσεις, πορείες, συχνότητες, ωράρια).
- Εκπόνηση ειδικής μελέτης δημοσίων συγκοινωνιών, η οποία θα διερευνήσει τη ζήτηση και τις ιδιαίτερες ανάγκες της περιοχής μελέτης και θα προτείνει τον συνολικό ανασχεδιασμό του συστήματος αστικών λεωφορειακών γραμμών. Οι βασικοί στόχοι μιας τέτοιας μελέτης πρέπει να είναι: η πυκνωση των δρομολογίων, η δημιουργία κυκλικών διαδρομών με mini-buses εντός του οικισμού με σκοπό τη σύνδεση με τους πόλους έλξης μετακινήσεων, καθώς και με το νέο σταθμό λεωφορείων του ΚΤΕΛ (εξέταση σκοπιμότητας εγκαθίδρυσης δημοτικής συγκοινωνίας), η αποτελεσματική σύνδεση με όμορους οικισμούς σε ακτίνα 20 χλμ. όπως ο Βαπτόλακος, Ελευθερό, Έλατος, Μεγ. Σειρήνιο, Σύνδενδρο, Ροδιά, Μαυραναίοι κ.λπ.
- Απομάκρυνση του σταθμαρχείου του ΚΤΕΛ από την κεντρική περιοχή.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Λειτουργία μεταβλητών πινακίδων (VMS) στο σύνολο των στάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (προϋποθέτει την ύπαρξη συστήματος δορυφορικού συστήματος θέσης (GPS) στα αστικά λεωφορεία).



- Το σύνολο των αστικών λεωφορείων να είναι προσβάσιμα από ΑμεΑ.
- Δρομολόγηση λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων σε επιλεγμένες διαδρομές και ώρες.
- Εξέταση της μετατροπής των λεωφορειακών γραμμών που συνδέουν την πόλη των Γρεβενών με τους όμορους οικισμούς σε λεωφορειακές γραμμές που ανταποκρίνονται στη ζήτηση.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- Σταδιακή αντικατάσταση έως το 2030 του στόλου των δημοσίων συγκοινωνιών από οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα.

7.4. Άξονας Προτεραιότητας 4: Νέες τεχνολογίες

Πακέτο Μέτρων: «Έξυπνες» Εφαρμογές

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2023)

- Επέκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης προς τους πολίτες.
- Δημιουργία e-ΚΕΠ (Αυτοματοποιημένου Κέντρου Εξυπηρέτησης Πολίτη). Πρόκειται για ειδικά μηχανήματα τύπου ATM τα οποία παρέχουν νυχθημερόν τη δυνατότητα στους πολίτες να ζητούν και να εκτυπώνουν δημοτική ενημερότητα, πιστοποιητικά δημοτολογίου και άλλα σχετικά έγγραφα, άμεσα, με εύκολο και απλό τρόπο. Η πιστοποίηση του πολίτη πραγματοποιείται με τη χρήση Κάρτας Δημότη. Επιπρόσθετα οι δημότες έχουν τη δυνατότητα να λαμβάνουν και να καταθέτουν δικαιολογητικά που χρειάζεται να γνωστοποιηθούν στο Δήμο. Οι αιτήσεις και τα σχετικά δικαιολογητικά κοινοποιούνται απευθείας μέσω του ηλεκτρονικού πρωτοκόλλου στην κατάλληλη Διεύθυνση του Δήμου και ο ενδιαφερόμενος μπορεί μέσω του e-ΚΕΠ να εκτυπώσει την απάντηση της αντίστοιχης Υπηρεσίας στο αίτημά του.



- Αναβάθμιση υφιστάμενης ιστοσελίδας Δήμου με πληροφόρηση για όλα τα μεταφορικά μέσα και υπηρεσίες στον Δήμο.
- Ενσωμάτωση ηλεκτρονικής πλατφόρμας τύπου nonoville. Πρόκειται για μια ανοιχτή πλατφόρμα διάδρασης και ενεργοποίησης πολιτών που αναλαμβάνει την υποβολή αιτημάτων, κρατά ενημέρους τους δημότες και παράλληλα προσφέρει χρήσιμα ποσοτικά δεδομένα για το δήμο.



- Δημιουργία εφαρμογής για τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης όπου έχει εφαρμοστεί το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Επέκταση της «έξυπνης πόλης» με παροχή πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο στον μετακινούμενο για την κατάσταση στο οδικό δίκτυο στην περιοχή μελέτης.
- Σύστημα παρακολούθησης της στάθμευσης με αισθητήρες επί της οδού ή με υπέργειους οπτικούς δέκτες που θα αναγνωρίζει την πληρότητα στις οριοθετημένες θέσεις σε δυναμικό χρόνο.

Πακέτο Μέτρων: Υιοθέτηση νέων τεχνολογιών

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2023)

- Χωροθέτηση δύο (2) σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (ΚΥΑ υπ' αριθμ. 42863/438 «Καθορισμός των όρων, των προϋποθέσεων και των τεχνικών προδιαγραφών για την εγκατάσταση συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (σημεία επαναφόρτισης), στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων, σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου καθώς και σε χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων»).
- Δημιουργία κεντρικής πλατφόρμας διαχείρισης και παρακολούθησης των ηλεκτρικών σταθμών φόρτισης.
- Λειτουργία Συστήματος Τηλεελέγχου – Τηλεδιαχείρισης για το δίκτυο ηλεκτροφωτισμού, το οποίο αναμένεται να προσφέρει ευελιξία και άμεση προσαρμογή του φωτισμού της πραγματικές ανάγκες της πόλης, και θα προσφέρει επιπλέον εξοικονόμηση ενέργειας και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO2) μέσα από τη δυνατότητα για σενάρια ρύθμισης της φωτεινότητας.
- Βελτιστοποίηση δρομολογίων απορριματοφόρων.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας.

Μακροχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- Σταδιακή αντικατάσταση οχημάτων δημοτικού στόλου με οχήματα μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών ρύπων.

7.5. Υποστηρικτικά μέτρα**Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2023)**

- Επικαιροποίηση κυκλοφοριακής μελέτης πόλης Γρεβενών.
- Οργάνωση δράσεων ευαισθητοποίησης και αλλαγής κουλτούρας μετακινούμενων-προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας στα σχολεία. Εκπαίδευση παιδιών σε θέματα ασφαλούς μετακίνησης με εξειδίκευση στην ασφάλεια χρήσης ποδηλάτου και πεζή μετακίνησης. Σχετικό υλικό υπάρχει αναρτημένο στην ιστοσελίδα του Ινστιτούτου Εκπαιδευτικής Πολιτικής (ΙΕΠ).
- Εκστρατεία πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης του κοινού για τη σημαντικότητα της χρήσης ΔΑΣ.
- Οργάνωση δράσεων με στόχο τη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου προς την κεντρική περιοχή - Πεζοδρόμηση οδών εντός κεντρικού δακτυλίου ορισμένες Κυριακές του έτους – Νυχτερινή ποδηλατοδρομία κ.λπ.



- Εφαρμογή πιλοτικού προγράμματος για την οικονομική - οικολογική οδήγηση (EcoDriving) σε δημοτικούς υπαλλήλους.

7.6. Αξιολόγηση Σχεδίου Δράσης

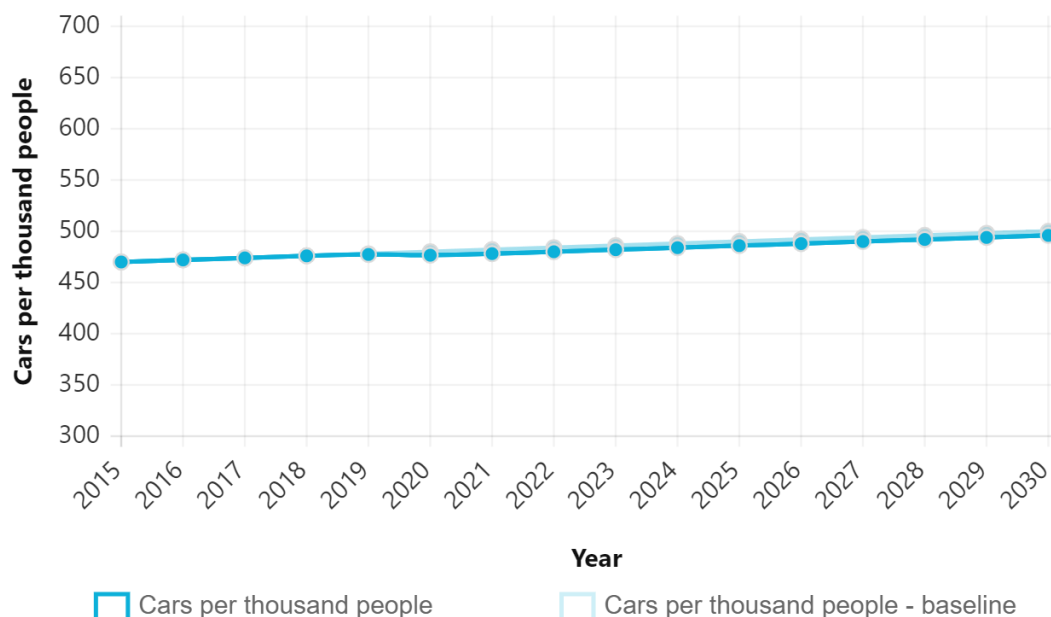
Στην παρούσα υποενότητα παρουσιάζεται η αξιολόγηση του Σχεδίου Δράσης σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (Σενάριο 0: Μηδενικό ή do nothing σενάριο).

Η αξιολόγηση του Σχεδίου Δράσης πραγματοποιήθηκε με τη χρήση του εργαλείου Urban transport roadmaps (<http://www.urban-transport-roadmaps.eu/>). Πρόκειται για ένα μακροσκοπικό εργαλείο υποβοήθησης λήψης αποφάσεων το οποίο σαν στόχο έχει την ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων των προτεινόμενων μέτρων/ παρεμβάσεων στους τομείς των μεταφορών, του περιβάλλοντος και της οικονομίας με αναφορά σε συγκεκριμένους δείκτες.

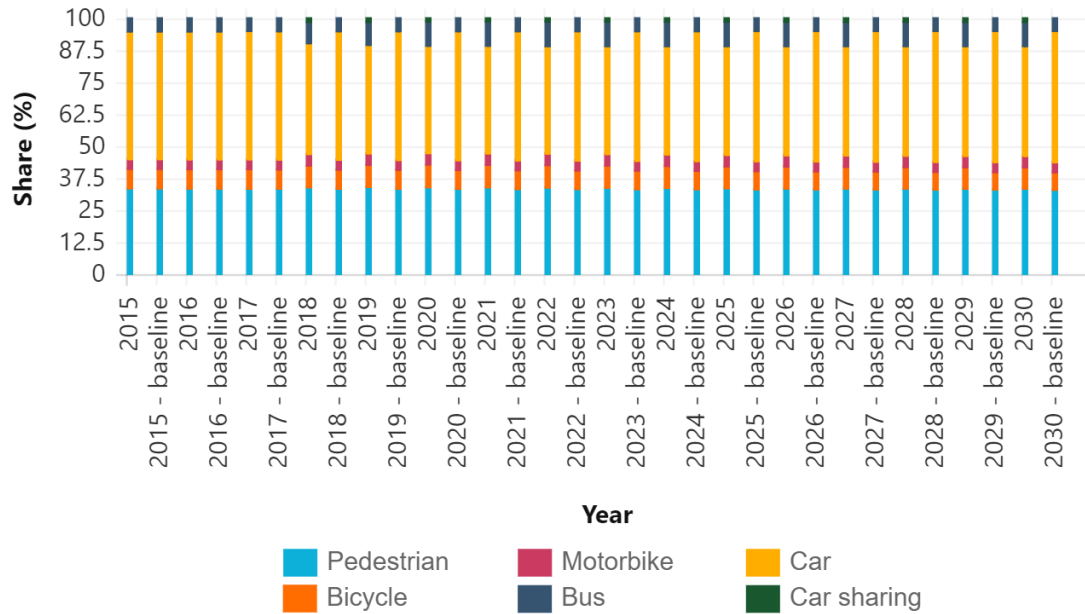
Καθορίζοντας λοιπόν κάποιες βασικές παραμέτρους (πληθυσμός περιοχής μελέτης κ.λπ.), ορίζουμε την υφιστάμενη κατάσταση στην περιοχή παρέμβασης. Στη συνέχεια προσθέτουμε μέσα από μια λίστα επιλογών τις πολιτικές που προτείνονται από το Σχέδιο Δράσης και εξάγουμε τα αποτελέσματα με τη μορφή διαγραμμάτων, τα οποία αντιστοιχούν σε κάποιους δείκτες. Σημειώνεται ότι το εν λόγω εργαλείο λόγω του μακροσκοπικού του χαρακτήρα δεν μπορεί να αξιολογήσει εξειδικευμένα μέτρα, αλλά γενικότερες πολιτικές (λ.χ. πακέτο μέτρων: «έξυπνες εφαρμογές»).

Στη συνέχεια παρουσιάζονται κάποια Διαγράμματα έτσι όπως εξήχθησαν από το εργαλείο Urban transport roadmaps.

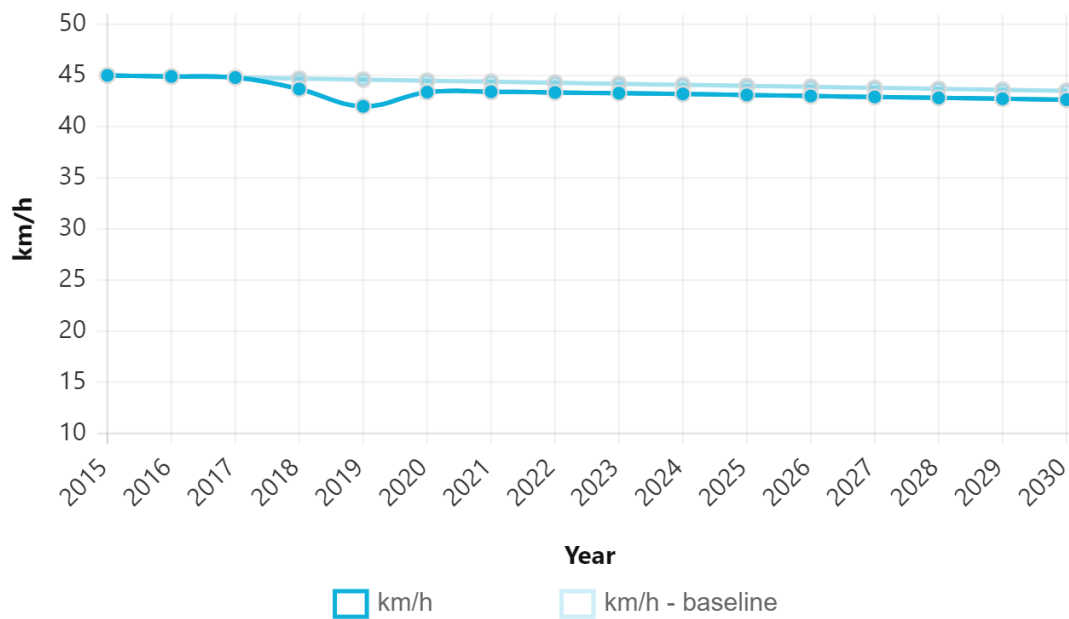
Διάγραμμα 3: Δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ αυτοκινήτου



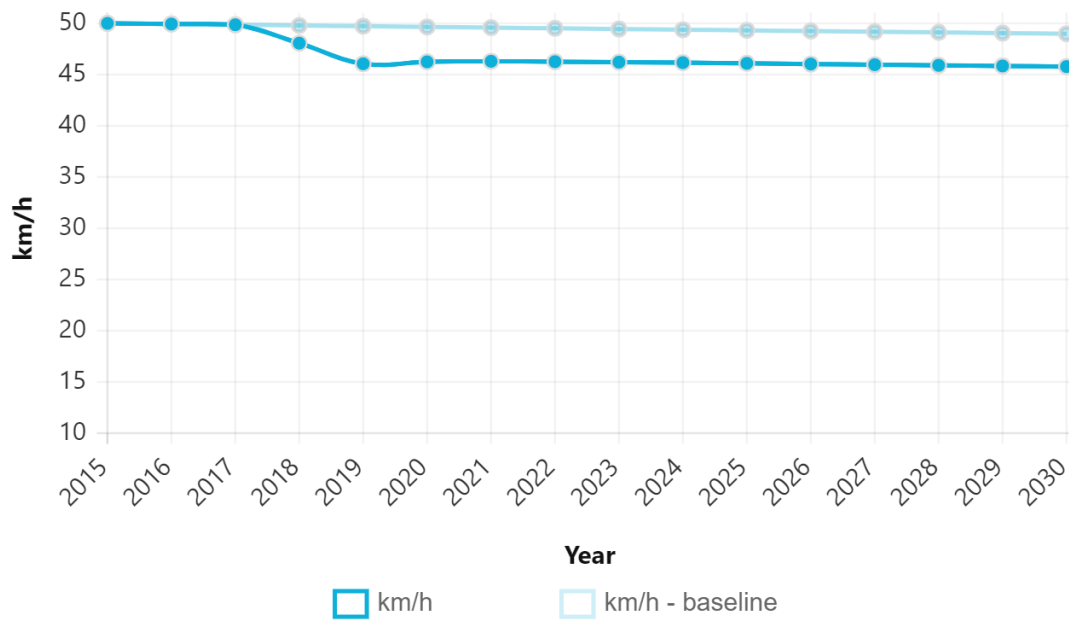
Διάγραμμα 5: Κατανομή μετακινήσεων κατά μέσο



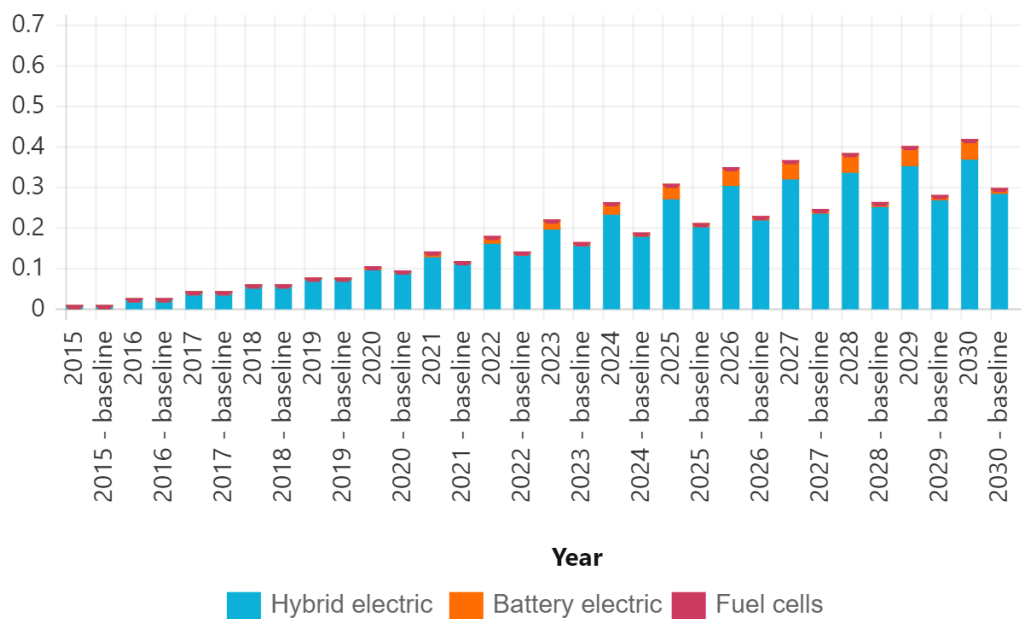
Διάγραμμα 6: Μέση ταχύτητα ΙΧ αυτοκινήτου σε ώρες αιχμής



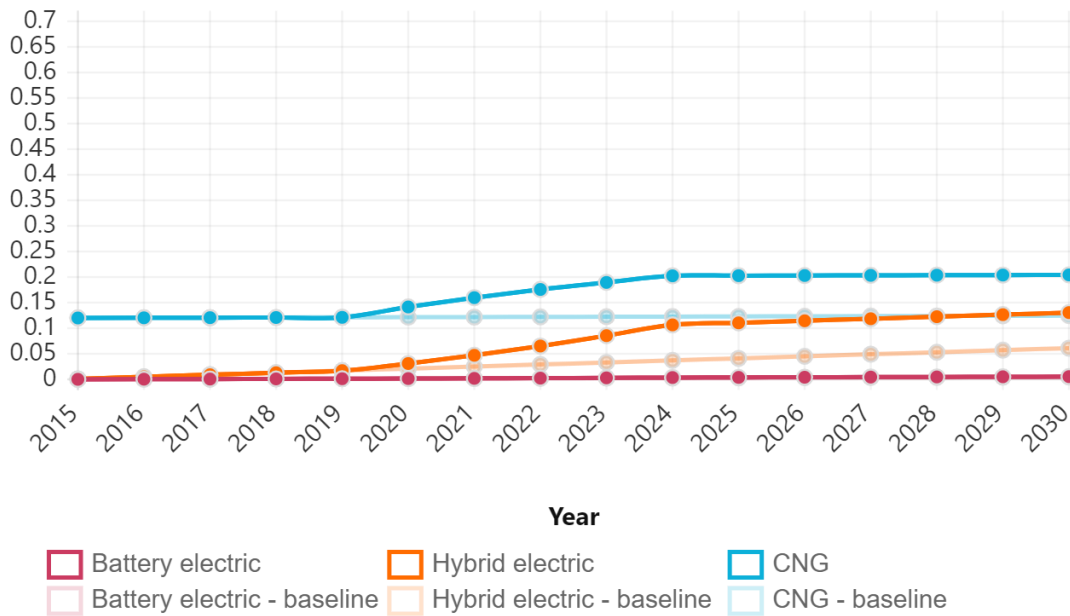
Διάγραμμα 7: Μέση ταχύτητα ΙΧ αυτοκινήτου σε ώρες μη αιχμής



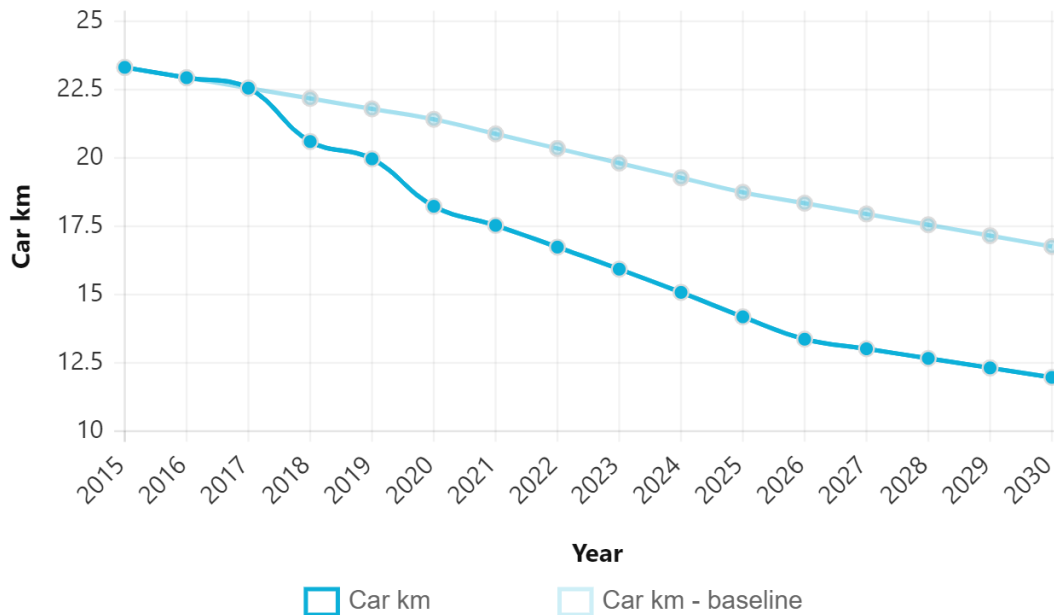
Διάγραμμα 8: Διείσδυση στην κυκλοφορία ΙΧ οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα



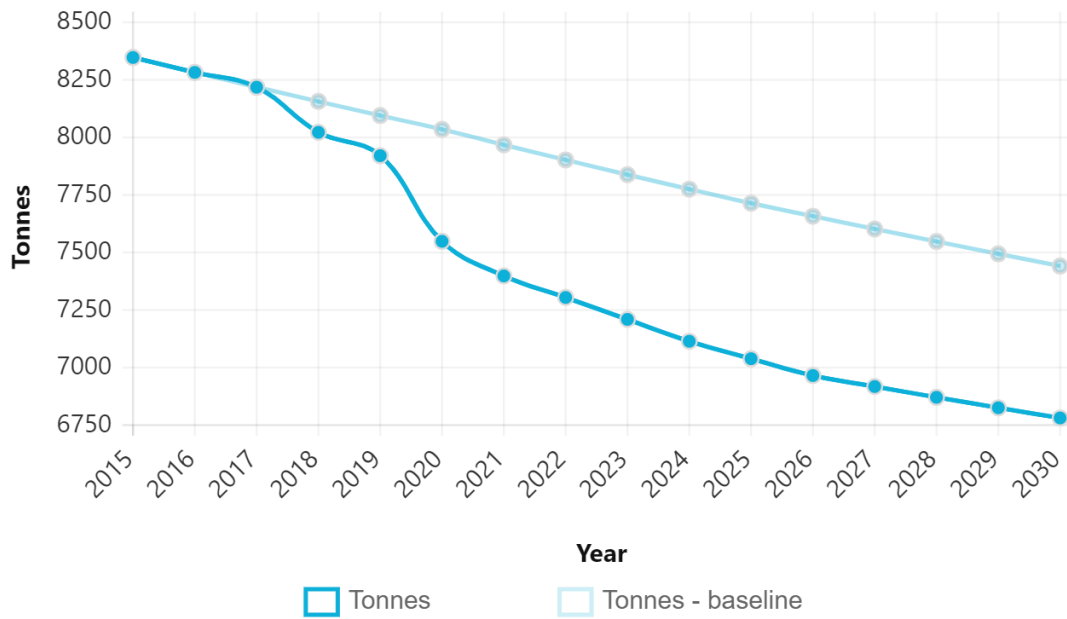
Διάγραμμα 9: Δείσδυση στην κυκλοφορία οχημάτων δημοσίων συγκοινωνιών με εναλλακτικά καύσιμα



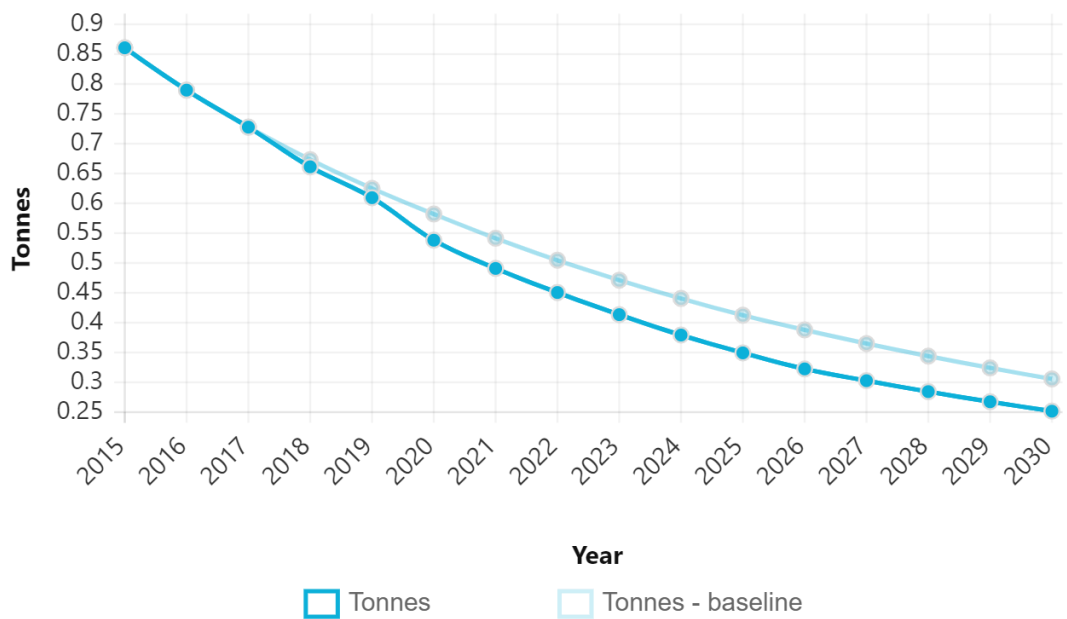
Διάγραμμα 10: Διανυόμενα χιλιόμετρα από συμβατικά ΙΧ οχήματα



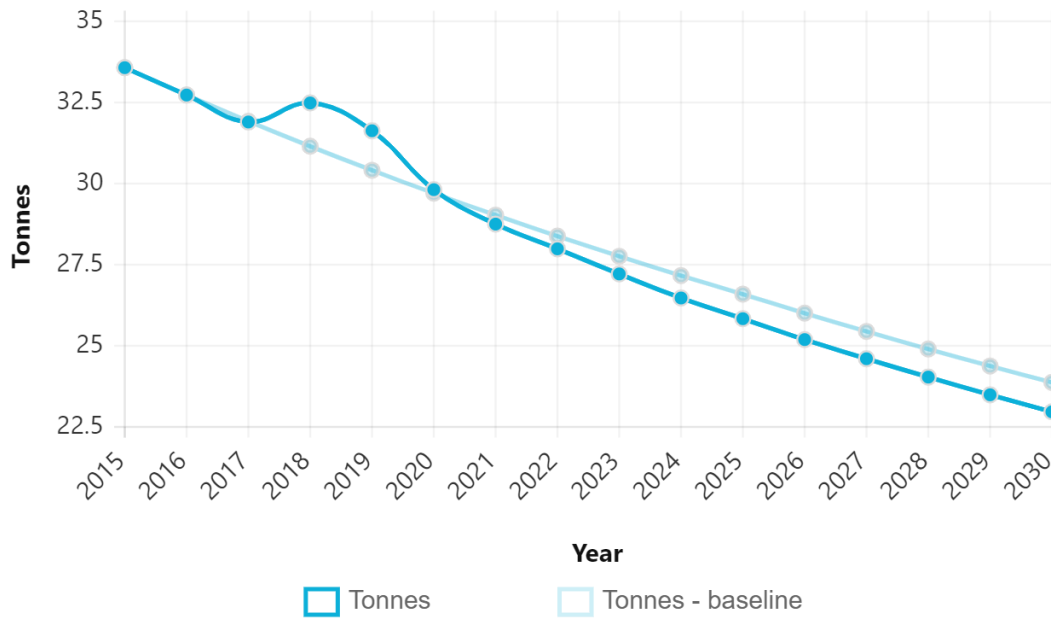
Διάγραμμα 10: Εκπομπές CO₂



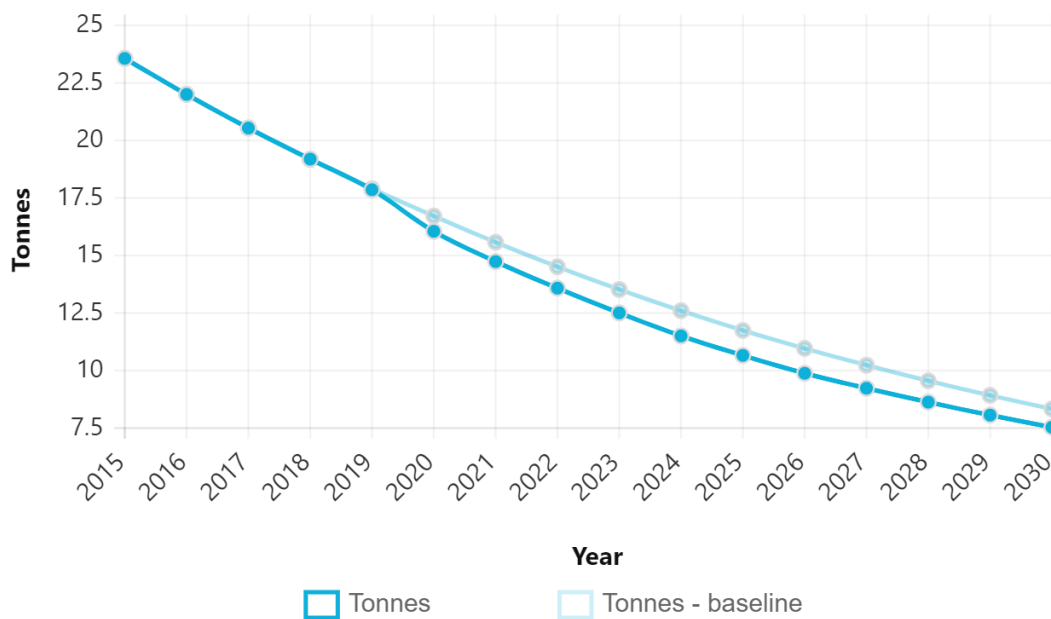
Διάγραμμα 11: Εκπομπές PM

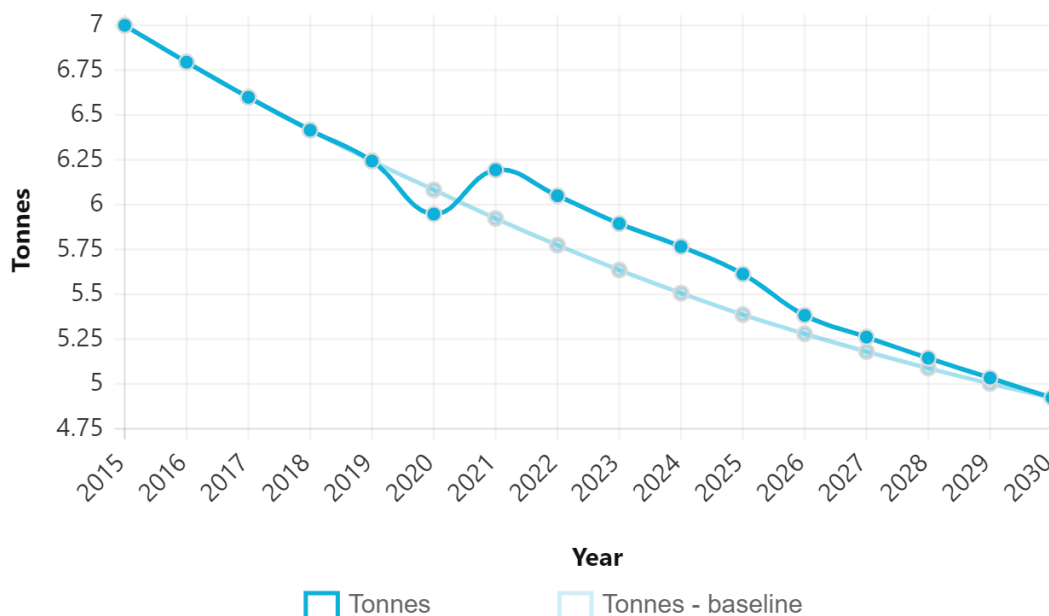
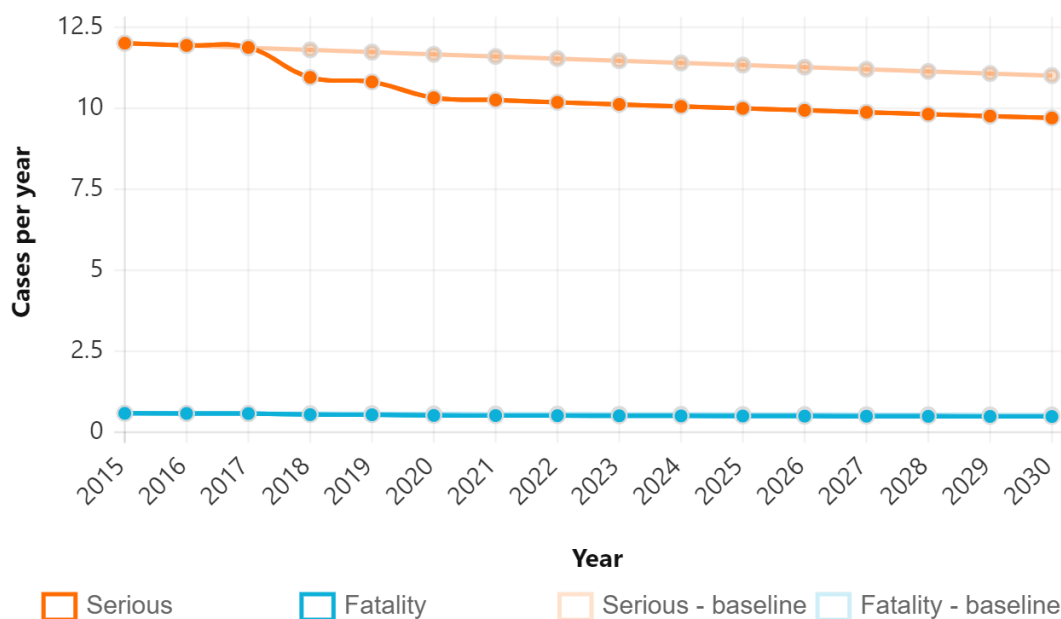


Διάγραμμα 12: Εκπομπές CO



Διάγραμμα 13: Εκπομπές NOx



Διάγραμμα 14: Εκπομπές VOC**Διάγραμμα 15: Ατυχήματα**

Από τα παραπάνω Διαγράμματα γίνεται σαφής η θετική επίδραση των μέτρων/ παρεμβάσεων που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ τόσο στην κινητικότητα όσο και στο περιβάλλον γενικότερα. Πιο συγκεκριμένα με χρονικό ορίζοντα υλοποίησης του συνόλου των πολιτικών το 2030 παρατηρούμε ότι θα μειωθεί η χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου και θα υπάρξει στροφή προς ηπιότερες μορφές μετακίνησης, θα μειωθεί η ταχύτητα κίνησης των ΙΧ αυτοκινήτων γεγονός που θα επιδράσει θετικά τόσο στο κομμάτι της οδικής ασφάλειας με αποτέλεσμα οι μετακινούμενοι να επιλέγουν ευκολότερα την πεζή μετακίνηση και το ποδήλατο, μείωση αέριων ρύπων, ενώ αναμένεται και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

Τέλος, όσον αφορά τους περιβαλλοντικούς δείκτες παρατηρούμε ότι στη συντριπτική τους πλειοψηφία αυτοί βαίνουν μειούμενοι.

Στη συνέχεια στον παρακάτω Πίνακα καταγράφονται τα αναμενόμενα αποτελέσματα αν τα προτεινόμενα μέτρα/ παρεμβάσεις εφαρμοστούν ή όχι.

Πίνακας 4: Αναμενόμενα αποτελέσματα μέτρων/ παρεμβάσεων ΣΒΑΚ

Μέτρο ή Συστάδα μέτρων ή Πακέτο Μέτρων	Αναμενόμενα Αποτελέσματα	
	...αν το μέτρο εφαρμοστεί	...αν το μέτρο δεν εφαρμοστεί
Βελτίωση χαρακτηριστικών πεζοδρομίων	Καλύτερες υποδομές για τους πεζούς. Αύξηση της πεζής μετακίνησης.	Καμία βελτίωση για τους πεζούς, στην καλύτερη περίπτωση δε θα μειωθεί ο αριθμός τους.
Πεζοδρόμηση οδών	Απόδοση περισσότερου δημόσιου χώρου στους πεζούς. Αύξηση της χρήσης της πεζής μετακίνησης μέσω της ενοποίησης του δικτύου των πεζοδρόμων. Αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων και ενοποίησή τους.	Το ΙΧ θα συνεχίσει να έχει τον κυρίαρχο ρόλο σαν μέσο μετακίνησης.
Αναβάθμιση υποδομών ποδηλάτου (χώροι στάθμευσης, κοινόχρηστα ποδήλατα, bike & ride)	Καλύτερες υποδομές για τους ποδηλάτες. Ευρύτερη χρήση των ποδηλάτων για τις καθημερινές μετακινήσεις.	Καμία βελτίωση για τους ποδηλάτες στην καλύτερη περίπτωση δε θα μειωθεί ο αριθμός τους.
Βελτίωση υποδομών ΑμεΑ	Εξασφάλιση της προσβασιμότητας για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα σε όλους τους δημόσιους χώρους. Ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής.	Καμία βελτίωση για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Συνέχιση του κοινωνικού διαχωρισμού.
Αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων	Αξιοποίηση του δημόσιου χώρου και μεγαλύτερη απόδοση αυτού στους χρήστες της οδού και όχι στο ΙΧ όχημα. Δημιουργία τοποσήμων για την πόλη και ενίσχυση της ελκυστικότητάς της. Αύξηση της οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες. Θετικό πρόσημο για την	Υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Μέτρο ή Συστάδα μέτρων ή Πακέτο Μέτρων	Αναμενόμενα Αποτελέσματα	
	...αν το μέτρο εφαρμοστεί	...αν το μέτρο δεν εφαρμοστεί
	προστασία του περιβάλλοντος.	
Βελτίωση οδικών υποδομών	Αύξηση της οδικής ασφάλειας. Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των διαμπερών μετακινήσεων. Μείωση του αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων.	Αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και μείωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας.
Βελτίωση διαβάσεων πεζών	Περισσότερη ασφάλεια για τους πεζούς. Περισσότεροι άνθρωποι θα μετακινούνται καθημερινά πεζή.	Ο αριθμός των ατυχημάτων με πεζούς θα παγιωθεί. Η ελλιπής ασφάλεια μπορεί να αποτρέψει τις μετακινήσεις πεζή.
Χωροθέτηση ζώνης μειωμένης ταχύτητας 30 χλμ/ ώρα	Μείωση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου. Αύξηση της ασφάλειας στην κίνηση πεζών και ποδηλάτων στην οδό.	Οι υψηλές ταχύτητες θα παγιωθούν με αποτέλεσμα την μείωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.
Ζώνη απαγόρευσης κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης. Αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας. Βελτίωση της ποιότητας του αέρα.	Συνέχιση των κυκλοφοριακών εμπλοκών και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης.
Οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ενθάρρυνση χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης. Μείωση του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης.	Συνέχιση των κυκλοφοριακών εμπλοκών και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης.
Οργάνωση της στάθμευσης εκτός οδού	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ενθάρρυνση χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης. Ενίσχυση της ελκυστικότητας της περιοχής μελέτης.	Συνέχιση των κυκλοφοριακών εμπλοκών και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης.
Διαχείριση συστήματος αστικών εμπορευματικών μεταφορών	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Μείωση της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων εντός της κεντρικής περιοχής. Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορρύπανσης.	Συνέχιση των κυκλοφοριακών εμπλοκών και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης.

Μέτρο ή Συστάδα μέτρων ή Πακέτο Μέτρων	Αναμενόμενα Αποτελέσματα	
	...αν το μέτρο εφαρμοστεί	...αν το μέτρο δεν εφαρμοστεί
	Αύξηση της οδικής ασφάλειας.	
Προώθηση ΔΑΣ	Αύξηση του μεριδίου χρήσης των Δημοσίων Αστικών Συγκοινωνιών. Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Αύξηση της κοινωνικής συνοχής λόγω βελτίωσης του επιπέδου εξυπηρέτησης των ευάλωτων χρηστών της οδού.	Το ΙΧ θα συνεχίσει να έχει τον κυρίαρχο ρόλο σαν μέσο μετακίνησης. Ανυπαρξία συνδεσιμότητας μεταξύ των οικισμών του Δήμου με την πόλη των Γρεβενών.
Νέες Τεχνολογίες	Μείωση των αερίων ρύπων. Μείωση της ηχορύπανσης. Βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών. Εξοικονόμηση ενέργειας για το Δήμο. Βελτίωση της λειτουργίας του συστήματος κινητικότητας. Ενθάρρυνση των εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, Ενίσχυση της ελκυστικότητας της πόλης.	Αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης.

8. Προσχέδιο Σ.Β.Α.Κ.: Σχέδιο Δράσης & Προϋπολογισμός

Στο Σχέδιο Δράσης καθορίζονται οι απαραίτητες δομές, τα όργανα και οι πόροι για την υλοποίηση των μέτρων που επιλέχθηκαν στο προηγούμενο στάδιο. Στους παρακάτω Πίνακες περιγράφονται τα προτεινόμενα μέτρα ανά πακέτο μέτρων και άξονα προτεραιότητας. Επιπλέον, για κάθε μέτρο δίδεται ένας ενδεικτικός χρονικός ορίζοντας υλοποίησης, καταγράφονται οι απαιτούμενες ενέργειες, οι αρμόδιοι φορείς υλοποίησης, ενώ παράλληλα παρουσιάζονται ο ενδεικτικός προϋπολογισμός του κάθε μέτρου καθώς και οι δυνητικές πηγές χρηματοδότησης.

Σημειώνεται ότι λόγω της στρατηγικής φύσης του ΣΒΑΚ δεν μπορεί να κοστολογηθεί το σύνολο των προτεινόμενων μέτρων.

Πίνακας 5: Προτεινόμενα μέτρα – Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2023)

Αξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
Α.Π. 1: Δίκτυα ροών πεζών και ποδηλάτου και υποδομών ΑμεΑ	Βελτίωση υποδομών πεζών	Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων πεζοδρομίων στο βασικό οδικό δίκτυο	Καταγραφή των αναγκών - Κατασκευαστικές εργασίες	Δήμος Γρεβενών		Ίδιοι πόροι	δεν κοστολογείται – απαιτείται καταγραφή των αναγκών
		Πεζοδρόμηση του οδικού τμήματος της οδού Μακεδονομάχων (από την οδό Αθ. Διάκου έως την οδό Εθν. Αντίστασης)	Έκδοση κανονιστικής απόφασης / Μελέτη εφαρμογής – (διαγωνισμός – εκπόνηση – έγκριση) / υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών	49.140	Ίδιοι πόροι/ ΕΣΠΑ 2021-2027	-
		Πεζοδρόμηση της οδού Φαρδुकάμπου (οδικό τμήμα από την οδό Ταλιαδούρη έως την οδό Μακεδονομάχων)	Έκδοση κανονιστικής απόφασης / Μελέτη εφαρμογής – (διαγωνισμός – εκπόνηση – έγκριση) / υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών	28.140	Ίδιοι πόροι/ ΕΣΠΑ 2021-2027	-
		Καθοδηγητική σήμανση πεζών προς και από την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης επισκεπτών	Μελέτη εφαρμογής – Προμήθεια και τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης	Δήμος Γρεβενών		Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνει τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων (Το κόστος των πληροφοριακών πινακίδων είναι ανάλογο με το μέγεθος και τον τύπο των επιγραφών)
		Βέλτιστο πλάτος πεζοδρομίων (όπου δεν υπάρχουν) στο βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση – έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών	139.736	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027	-

Αξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
	Βελτίωση υποδομών ποδηλάτων	Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στην κεντρική περιοχή και πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων καθώς και εντός του συνόλου των σχολικών μονάδων του οικισμού	Προμήθεια και τοποθέτηση σχετικού εξοπλισμού	Δήμος Γρεβενών, Διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας & Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης	3.600	Ίδιοι πόροι	κόστος για τοποθέτηση στασι ποδηλάτων
		1η φάση εισαγωγής συστήματος bike sharing (κοινοχρήστων ποδηλάτων) με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα	Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	90.297	ΕΣΠΑ 2021-2027	-
		Υποδομές bike and ride στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων και στο σταθμό του ΚΤΕΛ	Προμήθεια και τοποθέτηση σχετικού εξοπλισμού	Δήμος Γρεβενών, ΚΤΕΛ Γρεβενών	4.176	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027	-
	Βελτίωση υποδομών ΑμεΑ	Εξασφάλιση της απρόσκοπτης πρόσβασης στο σύνολο των δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινώς ωφέλειας σύμφωνα με το ΝΟΚ, 2012.	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών, Λοιπές Δημόσιες Υπηρεσίες		Ίδιοι πόροι	δεν κοστολογείται – απαιτείται καταγραφή των αναγκών
		Ράμπες και οδηγοί τυφλών κατά μήκος όλων των τμημάτων πεζοδρόμων και πεζοδρομίων του βασικού οδικού δικτύου	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών	837.836	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027	-
		Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί, αλλά και στα παρακείμενα πεζοδρόμια στο σύνολο της περιοχής μελέτης	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών		Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027	το κόστος συμπεριλαμβάνεται στον ευρύτερο σχεδιασμό για πρόσβαση στα πεζοδρόμια

Άξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
	Αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων	Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού και αντικατάσταση φθαρμένου αστικού εξοπλισμού πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων, πεζοδρόμων και χώρων αναψυχής	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (προμήθεια & τοποθέτηση σχετικού εξοπλισμού)	Δήμος Γρεβενών		Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027	δεν κοστολογείται – απαιτείται καταγραφή των αναγκών
		Βιοκλιματική ανάπλαση της οδού Ταλιαδούρη	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	1.528.200	ΕΣΠΑ 2021-2027	-
		Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού στο βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής παρέμβασης	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών		Ίδιοι πόροι (από εξοικονόμηση)	δεν κοστολογείται - απαιτείται καταγραφή των αναγκών
Α.Π.2: Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας – στάθμευσης – αστικών εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση οδικών υποδομών	Συντήρηση και αποκατάσταση του οδικού δικτύου και του ειδικού εξοπλισμού των οδών στο βασικό οδικό δίκτυο	Αυτοψίες για καταγραφή των αναγκών - Τεχνικές μελέτες – Διαγωνισμοί ανάθεσης εργολαβιών – Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών, Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας		Ίδιοι πόροι / ΠΔΕ	δεν κοστολογείται - απαιτείται καταγραφή των αναγκών
		Ευρεία επιθεώρηση οδικής ασφάλειας στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης	Σύνταξη τευχών δημοπράτησης – Διαγωνισμός – Μελέτη – Έγκριση	Δήμος Γρεβενών	34.797	Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνει αμοιβή μελέτης
		Καθοδηγητική πληροφοριακή σήμανση για τους οδηγούς ΙΧ από και προς την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης επισκεπτών	Μελέτη εφαρμογής - Προμήθεια και τοποθέτηση πινακίδων	Δήμος Γρεβενών	1.000	Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνεται το κόστος για τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων

Αξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
		Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση των οδών Ταλιαδούρη – Εθν. Αντίστασης	Μελέτη κόμβου (Διαγωνισμός – Υλοποίηση - Έγκριση) – Κατασκευή (Διαγωνισμός – Υλοποίηση- Παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών	200.000	ΕΣΠΑ 2021-2027	περιλαμβάνεται στη συνολικότερη ανάπλαση της οδού Ταλιαδούρη
	Κυκλοφοριακή οργάνωση	Επαναδιαγράμμιση και χωροθέτηση νέων διαχωριστικών λωρίδων και οριζόντιας σήμανσης στο βασικό οδικό δίκτυο	Μελέτη εφαρμογής για καταγραφή των αναγκών – προμήθεια υλικών - υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών, Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	33.402	Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνεται κόστος για διαγράμμιση με ανακλαστική βαφή
		Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων στο βασικό οδικό δίκτυο	Μελέτη εφαρμογής για καταγραφή των αναγκών – προμήθεια υλικών - υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών, Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	22.910	Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνεται κόστος για διαγράμμιση με ανακλαστική βαφή
		Σήμανση στην είσοδο κάθε κυκλικού κόμβου για παραχώρηση προτεραιότητας στα οχήματα που κινούνται εντός του κόμβου	Έκδοση κανονιστικών αποφάσεων – Σχετικές εγκρίσεις – Προμήθεια και τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης	Δήμος Γρεβενών	1.006	Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνει κόστος για τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης
		Αμφιδρόμηση του τμήματος της οδού Εθν. Αντίστασης από την οδό Μακεδονομάχων έως την οδό Ταλιαδούρη	Κυκλοφοριακή μελέτη – Επιτροπή ποιότητας ζωής – Απόφαση δημοτικού συμβουλίου – Έκδοση κανονιστικής απόφασης – Έγκριση αποκεντρωμένης διοίκησης – ΦΕΚ Προμήθεια και τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης	Δήμος Γρεβενών	150	Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνει κόστος για τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης
		Έλεγχος και απομάκρυνση μη ισχύουσας σήμανσης από το οδικό δίκτυο	Καταγραφή των αναγκών - Απομάκρυνση μη ισχύουσας σήμανσης από το δίκτυο	Δήμος Γρεβενών		Ίδιοι πόροι	δεν κοστολογείται - απαιτείται καταγραφή των αναγκών
		Σχεδιασμός διαβάσεων πεζών με τρισδιάστατο ανάγλυφο σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου	Προμήθεια υλικών - υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	830	Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνεται κόστος για διαγράμμιση με ανακλαστική βαφή

Αξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυναμικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
		Ζώνη μειωμένης ταχύτητας 30 χλμ/ώρα και καθορισμός ανώτατου ορίου ταχύτητας 30χλμ/ώρα στο τοπικό δίκτυο	Κυκλοφοριακή μελέτη – Επιτροπή ποιότητας ζωής – Απόφαση δημοτικού συμβουλίου – Έκδοση κανονιστικής απόφασης – Έγκριση αποκεντρωμένης διοίκησης – ΦΕΚ Προμήθεια εξοπλισμού – Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	59.000	Ίδιοι πόροι	τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης στο δίκτυο & τοποθέτηση ηλεκτρονικών πινακίδων στις εισόδους της ζώνης
		Ζώνη απαγόρευσης κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων εντός της κεντρικής περιοχής	Κυκλοφοριακή μελέτη – Επιτροπή ποιότητας ζωής – Απόφαση δημοτικού συμβουλίου – Έκδοση κανονιστικής απόφασης – Έγκριση αποκεντρωμένης διοίκησης – ΦΕΚ Προμήθεια εξοπλισμού – Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	894	Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνει κόστος για τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης
	Οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό	Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης	Αλλαγή ΟΕΥ - Σύσταση Δημοτικής Αστυνομίας	Δήμος Γρεβενών, Αστυνομική Διεύθυνση Γρεβενών		-	δεν κοστολογείται διοικητικό ζήτημα
		Διάθεση όλων των νόμιμων θέσεων παρά την οδό στις τοπικές οδούς για αποκλειστική στάθμευση κατοίκων	Εφαρμογή κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης – Έκδοση σχετικού σήματος σε δικαιούχους- Συστηματική αστυνόμευση	Δήμος Γρεβενών		Ίδιοι πόροι	δεν κοστολογείται - απαιτείται καταγραφή των αναγκών
		Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης βραχυχρόνιας στάθμευσης σε επιλεγμένες οδούς του βασικού οδικού δικτύου	Μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης (διαγωνισμός – εκπόνηση – έγκριση) – Υλοποίηση (Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για ορισμό των θέσεων) (κανονιστική απόφαση) – Προμήθεια σχετικού εξοπλισμού για πληρωμή των τελών - Συστηματική αστυνόμευση	Δήμος Γρεβενών	57.040	Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνει αμοιβή μελέτης

Αξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
		Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δίκυκλων στην κεντρική περιοχή	Μελέτη εφαρμογής – Υλοποίηση (Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για ορισμό των θέσεων) (κανονιστική απόφαση)	Δήμος Γρεβενών	1.775	Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνεται η κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση
		Καθορισμός διαδρομών πρόσβασης με τη χρήση σχετικής καθοδηγητικής σήμανσης στους χώρους στάθμευσης δίκυκλων	Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) - υλοποίηση (προμήθεια και τοποθέτηση πινακίδων)	Δήμος Γρεβενών	1.510	Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνεται η τοποθέτηση πληροφοριακής σήμανσης
	Οργάνωση της στάθμευσης εκτός οδού	Διαμόρφωση των χώρων στάθμευσης (13ης Οκτωβρίου – Ταλιαδούρη & παραπλεύρως Γρεβενίτη ποταμού) σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου) (να γίνουν οι απαιτούμενες πολεοδομικές ρυθμίσεις)	Δήμος Γρεβενών	200.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027	-
		Καθορισμός διαδρομών πρόσβασης με τη χρήση σχετικής καθοδηγητικής σήμανσης στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης	Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) - υλοποίηση (προμήθεια και τοποθέτηση πινακίδων)	Δήμος Γρεβενών	1.154	Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνεται η τοποθέτηση πληροφοριακής σήμανσης
		Λειτουργία πινακίδων VMS για ενημέρωση διαθεσιμότητας θέσεων στάθμευσης στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης	Προμήθεια - τοποθέτηση πινακίδων και συστήματος εγκατάστασης συστήματος ελεγχόμενης πρόσβασης στις εισόδους εξόδους	Δήμος Γρεβενών		ΕΣΠΑ 2021-2027	σύστημα ελέγχου πρόσβασης / (δεν κοστολογείται διότι το κόστος είναι συνάρτηση της τεχνολογίας που θα επιλεγεί)
	Διαχείριση συστήματος αστικών εμπορευματικών μεταφορών	Ορισμός αποκλειστικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης σε κεντρικές οδούς	Ειδική μελέτη (Κανονιστική απόφαση) Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για ορισμό των θέσεων	Δήμος Γρεβενών	5.618	Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνεται η κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση
		Θεσμοθέτηση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης	Κανονιστική απόφαση - Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για ορισμό των θέσεων	Δήμος Γρεβενών		-	δεν κοστολογείται διοικητικό ζήτημα

Άξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
Α.Π.3: Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες	Πρώθηση ΔΑΣ	Αναβάθμιση του εξοπλισμού στο σύνολο των στάσεων / Εγκατάσταση πινακίδων πληροφόρησης	Αυτοψίες για καταγραφή των αναγκών, Προμήθεια σχετικού εξοπλισμού	Δήμος Γρεβενών, ΚΤΕΛ Γρεβενών		ΕΣΠΑ 2021-2027 / Πρόγραμμα «Φιλόδημος»	δεν κοστολογείται – απαιτείται ειδική μελέτη που θα καθορίσει τον τύπο των στεγάστρων
		Ανασχεδιασμός συστήματος αστικών λεωφορειακών γραμμών	Εκπόνηση Μελέτης Δημοσίων Συγκοινωνιών	Δήμος Γρεβενών, ΚΤΕΛ Γρεβενών	60.000	-	αμοιβή μελέτης
		Απομάκρυνση του σταθμαρχείου του ΚΤΕΛ από την κεντρική περιοχή	-	Δήμος Γρεβενών, ΚΤΕΛ Γρεβενών		-	υπό υλοποίηση
Α.Π.4: Νέες Τεχνολογίες	«Έξυπνες» Εφαρμογές	Επέκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης προς τους πολίτες	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών		ΕΣΠΑ 2021-2027	δεν κοστολογείται - το κόστος εξαρτάται από την τεχνολογία που θα χρησιμοποιηθεί
		Δημιουργία e-ΚΕΠ	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	66.130	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027	-
		Αναβάθμιση υφιστάμενης ιστοσελίδας Δήμου με πληροφόρηση για όλα τα μεταφορικά μέσα και υπηρεσίες στον Δήμο	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	5.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027	-
		Ενσωμάτωση ηλεκτρονικής πλατφόρμας εντοπισμού/ καταγραφής προβλημάτων από πολίτες	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	14.600	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027	το ετήσιο κόστος συντήρησης είναι 2480 ευρώ
		Δημιουργία εφαρμογής για τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης όπου έχει εφαρμοστεί το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	20.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027/ Ευρωπαϊκά προγράμματα	-

Αξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
	Υιοθέτηση νέων τεχνολογιών	Προμήθεια και χωροθέτηση δύο (2) σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	11.160	ΕΣΠΑ 2021-2027	-
		Δημιουργία κεντρικής πλατφόρμας διαχείρισης και παρακολούθησης των ηλεκτρικών σταθμών φόρτισης	Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	60.000	ΕΣΠΑ 2021-2027	
		Λειτουργία Συστήματος Τηλεελέγχου – Τηλεδιαχείρισης για το δίκτυο ηλεκτροφωτισμού	Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	70.000	ΕΣΠΑ 2021-2027 / Ευρωπαϊκά προγράμματα	-
		Βελτιστοποίηση δρομολογίων απορριμματοφόρων	Σχετική μελέτη - Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	7.130	Ίδιοι πόροι	αμοιβή μελέτης
Υποστηρικτικά μέτρα		Επικαιροποίηση κυκλοφοριακής μελέτης πόλης Γρεβενών	Διαγωνισμός – εκπόνηση – έγκριση	Δήμος Γρεβενών	40.000	Ίδιοι πόροι	-
		Οργάνωση δράσεων ευαισθητοποίησης και αλλαγής κουλτούρας μετακινούμενων-πρωώθησης της βιώσιμης κινητικότητας στα σχολεία	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών, Διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας & Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Π.Ε. Γρεβενών, Σύλλογοι Γονέων & Κηδεμόνων		Ίδιοι πόροι / προγράμματα χορηγιών	δεν κοστολογείται - εξαρτάται από το είδος και το μέγεθος των δράσεων
		Οργάνωση δράσεων με στόχο τη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου προς την κεντρική περιοχή	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών, Εμπορικός Σύλλογος		Ίδιοι πόροι / προγράμματα χορηγιών	δεν κοστολογείται - εξαρτάται από το είδος και το μέγεθος των δράσεων

Αξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
		Εφαρμογή πιλοτικού προγράμματος για την οικονομική - οικολογική οδήγηση (EcoDriving) σε δημοτικούς υπαλλήλους	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	4.000	Ίδιοι πόροι	-

Πίνακας 6: Προτεινόμενα μέτρα – Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

Αξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
Α.Π. 1: Δίκτυα ροών πεζών και ποδηλάτου και υποδομών ΑμεΑ	Βελτίωση υποδομών πεζών	Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου	Καταγραφή των αναγκών – Κατασκευαστικές εργασίες	Δήμος Γρεβενών		Ίδιοι πόροι	δεν κοστολογείται – απαιτείται καταγραφή των αναγκών
		Βέλτιστο πλάτος πεζοδρομίων (όπου δεν υπάρχουν) στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών	694.137	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027	-
	Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου	Διερεύνηση επέκτασης συστήματος bike sharing (κοινοχρήστων ποδηλάτων) με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα, καθώς και dockless ποδηλάτων	Αξιολόγηση υφιστάμενου συστήματος	Δήμος Γρεβενών	7.000	Ίδιοι πόροι	αμοιβή μελέτης

Άξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
	Βελτίωση υποδομών ΑμεΑ	Ράμπες και οδηγοί τυφλών κατά μήκος όλων των τμημάτων πεζοδρόμων και πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών	1.692.446	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027	-
	Αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων	Αναβάθμιση του συνόλου των παιδικών χαρών	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (προμήθεια & τοποθέτηση σχετικού εξοπλισμού)	Δήμος Γρεβενών		Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027	-
		Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών		Ίδιοι πόροι (από εξοικονόμηση)	δεν κοστολογείται - απαιτείται καταγραφή των αναγκών
		Βιοκλιματική ανάπλαση της Πλατείας Αιμιλιανού	Αρχιτεκτονικός διαγωνισμός - Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	592.000	ΕΣΠΑ 2021-2027	-
Α.Π.2: Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας – στάθμευσης – αστικών εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση οδικών υποδομών	Συντήρηση και αποκατάσταση του οδικού δικτύου και του ειδικού εξοπλισμού των οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου	Αυτοψίες για καταγραφή των αναγκών - Τεχνικές μελέτες – Διαγωνισμοί ανάθεσης εργολαβιών – Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών, Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας		Ίδιοι πόροι / ΠΔΕ	δεν κοστολογείται - απαιτείται καταγραφή των αναγκών
		Αναβάθμιση της υφιστάμενης γέφυρας στη διασταύρωση των οδών 13ης Οκτωβρίου – Λαδά	Τεχνικές μελέτες - Διαγωνισμοί ανάθεσης εργολαβιών – Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών, Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας		ΕΣΠΑ 2021-2027	δεν μπορεί να κοστολογηθεί σε αυτό το επίπεδο σχεδιασμού
		Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση 13ης Οκτωβρίου – Λαδά	Μελέτη κόμβου (Διαγωνισμός – Υλοποίηση - Έγκριση) – Κατασκευή (Διαγωνισμός – Υλοποίηση- Παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών, Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	450.000	ΕΣΠΑ 2021-2027	-
	Κυκλοφοριακή οργάνωση	Επαναδιαγράμμιση και χωροθέτηση νέων διαχωριστικών	Μελέτη εφαρμογής για καταγραφή των αναγκών – προμήθεια υλικών -	Δήμος Γρεβενών, Περιφέρεια Δυτικής	66.252	Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνεται κόστος για διαγράμμιση με

Αξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
		λωρίδων και οριζόντιας σήμανσης στο σύνολο του οδικού δικτύου	υλοποίηση	Μακεδονίας			ανακλαστική βαφή
		Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων στο σύνολο του οδικού δικτύου	Μελέτη εφαρμογής για καταγραφή των αναγκών – προμήθεια υλικών - υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών, Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	17.360	Ίδιοι πόροι	περιλαμβάνεται κόστος για διαγράμμιση με ανακλαστική βαφή
		Εφαρμογή «σχολικών δακτυλίων» γύρω από όλα τα σχολικά συγκροτήματα της περιοχής μελέτης	Μελέτες εφαρμογής - Επιτροπή ποιότητας ζωής – Απόφαση δημοτικού συμβουλίου – Έκδοση κανονιστικής απόφασης – Έγκριση αποκεντρωμένης διοίκησης – ΦΕΚ - Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών		Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027	δεν κοστολογείται - απαιτείται μελέτη εφαρμογής
		Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας στις εισόδους στο τοπικό δίκτυο από ανώτερης ιεράρχησης οδού	Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών		Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027	δεν κοστολογείται – απαιτείται καταγραφή των αναγκών
	Οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό	Εγκιβωτισμός στάθμευσης και απαγορεύσεις στάθμευσης στο σύνολο του οδικού δικτύου	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου) (κανονιστικές αποφάσεις)	Δήμος Γρεβενών		Ίδιοι πόροι	δεν κοστολογείται – απαιτείται καταγραφή των αναγκών
		Τοποθέτηση εμποδίων τύπου Π ή άλλου στις πλευρές των ΟΤ όπου ισχύει η απαγόρευση στάθμευσης	Καταγραφή των αναγκών – Προμήθεια και τοποθέτηση εξοπλισμού	Δήμος Γρεβενών		Ίδιοι πόροι	δεν κοστολογείται – απαιτείται καταγραφή των αναγκών
		Πιλοτική εφαρμογή διάθεσης δύο (2) θέσεων στάθμευσης για οχήματα κοινής χρήσης	Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για ορισμό των θέσεων (κανονιστική απόφαση)	Δήμος Γρεβενών	700	Ίδιοι πόροι	-

Αξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
	Οργάνωση της στάθμευσης εκτός οδού	Εξέταση σκοπιμότητας για τη δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης στη θέση του υπαίθριου χώρου στάθμευσης (13ης Οκτωβρίου – Ταλιαδούρη)	Μελέτη σκοπιμότητας - Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	40.000	Ίδιοι πόροι / Εθνικοί πόροι	αμοιβή μελέτης σκοπιμότητας
	Διαχείριση συστήματος αστικών εμπορευματικών μεταφορών	Διερεύνηση ανάπτυξης Αστικού Κέντρου Ομαδοποίησης Εμπορευμάτων	Μελέτη βιωσιμότητας - υλοποίηση	Ιδιωτική πρωτοβουλία		-	-
		Ενθάρρυνση διανομών με ποδήλατο (cargo bike) (για μικρές αποστάσεις) και με οχήματα "καθαρής" ενέργειας	Θέσπιση κινήτρων ή άλλων περιορισμών	Δήμος Γρεβενών,		-	-
Α.Π.3: Δημόσιες Αστικές συγκοινωνίες	Προώθηση ΔΑΣ	Λειτουργία μεταβλητών πινακίδων (VMS) στο σύνολο των στάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο	Προμήθεια σχετικού εξοπλισμού	Δήμος Γρεβενών, ΚΤΕΛ Γρεβενών		-	απαιτείται η συνεργασία του ΚΤΕΛ Γρεβενών
		Το σύνολο των αστικών λεωφορείων να είναι προσβάσιμα από ΑμεΑ	-	ΚΤΕΛ Γρεβενών		-	αρμοδιότητα ΚΤΕΛ Γρεβενών
		Δρομολόγηση λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων σε επιλεγμένες διαδρομές και ώρες	-	ΚΤΕΛ Γρεβενών		-	αρμοδιότητα ΚΤΕΛ Γρεβενών
		Εξέταση της μετατροπής των λεωφορειακών γραμμών που συνδέουν την πόλη των Γρεβενών με τους όμορους οικισμούς σε λεωφορειακές γραμμές που ανταποκρίνονται στη ζήτηση	Έρευνα μετακινήσεων και προθέσεων	Δήμος Γρεβενών, ΚΤΕΛ Γρεβενών	20.000	Ίδιοι πόροι	αμοιβή μελέτης

Άξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
Α.Π.5: Νέες Τεχνολογίες	«Έξυπνες εφαρμογές»	Επέκταση της «έξυπνης πόλης» με παροχή πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο στον μετακινούμενο για την κατάσταση στο οδικό δίκτυο στην περιοχή μελέτης	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών	-	ΕΣΠΑ 2021 – 2027 / Ευρωπαϊκά προγράμματα	το κόστος εξαρτάται από την τεχνολογία που επιλεγεί
		Σύστημα παρακολούθησης της στάθμευσης	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών		ΕΣΠΑ 2021 – 2027 / Ευρωπαϊκά προγράμματα	το κόστος εξαρτάται από την τεχνολογία που επιλεγεί και από τον αριθμό των θέσεων
	Υιοθέτηση νέων τεχνολογιών	Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας	Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών		Δανεισμός / ΕΣΠΑ 2021 - 2027	το κόστος εξαρτάται από την τεχνολογία που επιλεγεί

Πίνακας 7: Προτεινόμενα μέτρα – Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

Άξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις	
Α.Π. 1: Δίκτυα ροών πεζών και ποδηλάτου και υποδομών ΑμεΑ	Βελτίωση υποδομών πεζών	Δημιουργία περιπατητικής διαδρομής παραπλεύρως Γρεβενίτη ποταμού	Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες + κατά τόπους διανοίξεις/ διαπλατύνσεις οδών (απαλλοτριώσεις) – παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών		ΕΣΠΑ 2021 – 2027	περιλαμβάνεται στη συνολικότερη ανάπλαση των παράρθιων περιοχών του Γρεβενίτη ποταμού	
	Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου	Δημιουργία ποδηλατικής διαδρομής παραπλεύρως Γρεβενίτη ποταμού	Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες + κατά τόπους διανοίξεις/ διαπλατύνσεις οδών (απαλλοτριώσεις) – παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών		ΕΣΠΑ 2021 – 2027	περιλαμβάνεται στη συνολικότερη ανάπλαση των παράρθιων περιοχών του Γρεβενίτη ποταμού	
	Αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων	Σταδιακή κοινόχρηστη	Σταδιακή αύξηση του πράσινου στην περιοχή μελέτης	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών		ΕΣΠΑ 2021 – 2027	δεν κοστολογείται - απαιτείται καταγραφή των αναγκών
			Σταδιακή υπογειοποίηση των κάδων απορριμμάτων και των καλωδίων της ΔΕΗ	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών		ΕΣΠΑ 2021-2027	δεν κοστολογείται - εντάσσεται στα πλαίσια ευρύτερων παρεμβάσεων ανάπλασης οδών
			Ανάπλαση των παράρθιων περιοχών του Γρεβενίτη ποταμού	Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες + κατά τόπους διανοίξεις/ διαπλατύνσεις οδών (απαλλοτριώσεις) – παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών	6.000.0000	ΕΣΠΑ 2021-2027	-

Άξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
Α.Π.2: Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας – στάθμευσης – αστικών εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση οδικών υποδομών	Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση των οδών Καλαμπάκας – Περιφερειακή οδός Γρεβενών	Μελέτη κόμβου (Διαγωνισμός – Υλοποίηση - Έγκριση) – Κατασκευή (Διαγωνισμός – Υλοποίηση- Παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών, Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	450.000	ΕΣΠΑ 2021-2027	-
		Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση Αγ. Αχιλλείου – Καλαμπάκας (πλησίον Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Γρεβενών)	Μελέτη κόμβου (Διαγωνισμός – Υλοποίηση - Έγκριση) – Κατασκευή (Διαγωνισμός – Υλοποίηση- Παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών, Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	450.000	ΕΣΠΑ 2021-2027	-
		Αναβάθμιση της υφιστάμενης γέφυρας προς Καλαμπάκα	Αυτοψίες για καταγραφή των αναγκών - Τεχνικές μελέτες – Διαγωνισμοί ανάθεσης εργολαβιών – Υλοποίηση	Δήμος Γρεβενών, Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας		ΕΣΠΑ 2021-2027	δεν μπορεί να κοστολογηθεί σε αυτό το επίπεδο σχεδιασμού
		Διάνοιξη της οδού Φιλίππου	Μελέτες (Αποτυπώσεις - Κτηματογραφήσεις / Εφαρμογές ρυμοτομικών και πολεοδομικών μελετών / Κατά τόπους Σύνταξη Διαγραμμάτων και Πινάκων Αναλογισμού σε οδούς Εντός Σχεδίου) – απαλλοτριώσεις (αποζημιώσεις) - υλοποίηση (διαγωνισμός - εργασίες εκσκαφών, χωματουργικών, τεχνικών έργων και οδοποιίας – παραλαβή έργου)	Δήμος Γρεβενών		Πράσινο ταμείο	δεν μπορεί να κοστολογηθεί σε αυτό το επίπεδο σχεδιασμού καθώς οι τιμές απαλλοτρίωσης καθορίζονται από τα ελληνικά δικαστήρια
		Διανοίξεις λοιπών οδικών τμημάτων του οδικού δικτύου στις περιπτώσεις όπου είναι δυνατόν και που δεν έχει υπάρξει έως τώρα πλήρης εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου		Δήμος Γρεβενών		Πράσινο ταμείο	δεν μπορεί να κοστολογηθεί σε αυτό το επίπεδο σχεδιασμού καθώς οι τιμές απαλλοτρίωσης καθορίζονται από τα ελληνικά δικαστήρια

Αξονες Προτεραιότητας	Πακέτο μέτρων	Μέτρα	Απαιτούμενες ενέργειες	Φορείς Υλοποίησης	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Παρατηρήσεις
		Δημιουργία περιμετρικού δακτυλίου στο βόρειο τμήμα της πόλης των Γρεβενών	Προμελέτη / ΜΠΕ / Οριστική μελέτη / Κατασκευή (διαγωνισμός +υλοποίηση)	Δήμος Γρεβενών, ΥΠΟΜΕΔΙ		ΕΣΠΑ 2021-2027	δεν μπορεί να κοστολογηθεί σε αυτό το επίπεδο σχεδιασμού
	Οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό	Διερεύνηση επέκτασης θέσεων στάθμευσης για οχήματα κοινής χρήσης	Αξιολόγηση υφιστάμενου συστήματος	Δήμος Γρεβενών	5.000	Ίδιοι πόροι	αμοιβή μελέτης
Α.Π.3: Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες	Πρωώθηση ΔΑΣ	Σταδιακή αντικατάσταση έως το 2030 του στόλου των δημοσίων συγκοινωνιών από οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα	Προμήθεια νέων οχημάτων	ΚΤΕΛ Γρεβενών		-	αρμοδιότητα ΚΤΕΛ Γρεβενών
Α.Π.5: Νέες Τεχνολογίες	Υιοθέτηση νέων τεχνολογιών	Σταδιακή αντικατάσταση οχημάτων δημοτικού στόλου με οχήματα μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών ρύπων	Προμήθεια νέων οχημάτων	Δήμος Γρεβενών		Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ ή Ευρωπαϊκά προγράμματα	δεν κοστολογείται - το κόστος εξαρτάται από την τεχνολογία που θα χρησιμοποιηθεί

9. Αποτελέσματα 3^{ης} διαβούλευσης

Η 3^η δημόσια διαβούλευση στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών διεξήχθη την Πέμπτη 4 Ιουνίου 2020, στην αίθουσα «Πέτρος Σιούλης» στο Διοικητήριο Γρεβενών (κτίριο Περιφέρειας). Αντικείμενο της εκδήλωσης διαβούλευσης ήταν η παρουσίαση των σεναρίων, των στόχων και των προκαταρκτικών μέτρων του Σχεδίου Δράσης τόσο στους πολίτες και το ευρύ κοινό, όσο και στο Δίκτυο Φορέων που έχει συσταθεί στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Σκοπός της εκδήλωσης ήταν η ευρεία ευαισθητοποίηση και ενημέρωση προκειμένου να υπάρχει συνολική αποδοχή του Σχεδίου, αλλά και η καταγραφή όλων των απόψεων που θα εκφραστούν στο πλαίσιο του συμμετοχικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ.



Στο πλαίσιο της προετοιμασίας της εκδήλωσης εκδόθηκε σχετικό Δελτίο Τύπου – πρόσκληση για συμμετοχή στις 28/5/2020 το οποίο έλαβε δημοσιότητα τόσο σε τοπικά ενημερωτικά site, όσο και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης του Δήμου (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ). Δελτίου Τύπου σχετικά με τα αποτελέσματα και τις παρεμβάσεις που έγιναν στην εκδήλωση δημοσιεύθηκε και αυθημερόν στις 4/6/2020 (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ).

Περαιτέρω, στις 5/6/2020 η σχετική παρουσίαση του οράματος-σεναρίων-στόχων-προσχεδίου μέτρων αναρτήθηκε στο site του Δήμου και δόθηκε η δυνατότητα περαιτέρω παρεμβάσεων και κατάθεσης απόψεων μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, για την διαμόρφωση του τελικού ΣΒΑΚ.

Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης καταγράφηκαν παρεμβάσεις, τοποθετήσεις, προτάσεις και απόψεις από τον Δήμαρχο Γρεβενών, τον Αντιδήμαρχο Τεχνικών Έργων, καθώς και από εκπροσώπους φορέων και δη του Εμπορικού Συλλόγου, των ΚΤΕΛ, του Επιμελητηρίου Γρεβενών, της Νομαρχιακής Επιτροπής του ΤΕΕ-ΤΔΜ, συλλόγου ΑΜΕΑ, αλλά και πολίτες.

Ειδικότερα από το ΤΕΕ-ΤΔΜ Ν.Ε. Γρεβενών κατατέθηκαν κείμενα ομάδων εργασίας για δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων, αστικών λαχανόκηπων, ανάπλασης κεντρικής πλατείας, τα οποία λήφθηκαν υπόψη στο σχεδιασμό των τελικών προτεινόμενων μέτρων/ παρεμβάσεων.

Τα κύρια σημεία που προέκυψαν από την 3^η διαβούλευση και λήφθηκαν υπόψη στην τελική διαμόρφωση του ΣΒΑΚ Γρεβενών είναι τα εξής:

- Έναρξη έργου μεταφοράς σταθμαρχείου ΚΤΕΛ σε νέα κατάλληλη θέση
- Έγκριση για έργα τοποθέτησης στεγάστρων σε στάσεις λεωφορείου
- Αναμονή για κατάθεση πρότασης χρηματοδότησης για αντικατάσταση οδοφωτισμού
- Αξιοποίηση και προσέλκυση των διελεύσεων από τον άξονα της Εγνατίας στην πόλη και την αγορά των Γρεβενών
- Δημιουργία κέντρου εξυπηρέτησης τουριστικών-εμπορικών οχημάτων
- Ενοποίηση πλατειών
- Αλλαγή ωραρίου απορριματοφόρων για μείωση των κυκλοφοριακών εμπλοκών κατά τις ώρες αιχμής
- Open mall στο εμπορικό κέντρο
- Πιλοτικές πεζοδρομήσεις στο εμπορικό κέντρο για κάποιες ημέρες/ώρες
- Εντατικοποίηση αστυνόμευσης στάθμευσης με στόχο τη μείωση του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης και ιδιαίτερα των φαινομένων παράνομης στάθμευσης σε ράμπες ΑμεΑ και επί των πεζοδρομίων
- Εξασφάλιση της προσβασιμότητας των ΑΜΕΑ
- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με απομάκρυνση των υπαρχόντων εμποδίων που υποβαθμίζουν τη μετακίνηση και μειώνουν το αίσθημα ασφάλειας των μετακινούμενων
- Εξασφάλιση ασφαλών διαδρομών για πρόσβαση πεζή των μικρών μαθητών στις σχολικές μονάδες
- Υιοθέτηση νέων τεχνολογιών (εφαρμογές «έξυπνης» πόλης)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Δημοσιότητα 2^{ης} Διαβούλευσης

Δελτίο Τύπου



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ
ΔΗΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Ταχ. Δ/ση: Πλ. Ελευθερίας 1
Ταχ. Κώδικας: 511 00
Τηλέφωνο:2462 3 50830
FAX: 2462087547
E-Mail: dimarxos@dimosgrevenon.gr



Γρεβενά, 9.4.2020

ΠΡΟΣ: ΜΜΕ

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ**Ηλεκτρονική διαβούλευση Οράματος και Εναλλακτικών Σεναρίων Διαχείρισης της
κινητικότητας στο πλαίσιο του
Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Γρεβενών**

Ο Δήμος Γρεβενών λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της 1^{ης} διαβούλευσης στο πλαίσιο της αποτύπωσης της υπάρχουσας κατάστασης της κινητικότητας στην πόλη των Γρεβενών και των αναγκών και απόψεων των φορέων και κατοίκων της περιοχής, προχώρησε στην διαμόρφωση του προκαταρκτικού οράματος για την Βιώσιμη Κινητικότητα στα Γρεβενά και την κατάρτιση τριών αρχικών εναλλακτικών σεναρίων για την εξέλιξη του συστήματος κινητικότητας με χρονικό ορίζοντα το 2030.

Σας καλούμε να ενημερωθείτε σχετικά με το όραμα και τα σενάρια του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών και να εκφράσετε τις απόψεις και τα σχόλιά σας στον παρακάτω σύνδεσμο

<https://forms.gle/8jwxCmqKB6g6sdcq8> ή σκανάροντας εδώ:



Με αυτό τον τρόπο συμβάλλουμε όλοι στην επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων του Δήμου μας και στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι την **Τετάρτη 22 Απριλίου 2020**.

Επισημαίνεται ότι, μόλις οι συνθήκες δημόσιας υγείας το επιτρέψουν ο Δήμος Γρεβενών θα οργανώσει και ανοιχτή εκδήλωση για την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της ανάλυσης της υπάρχουσας κατάστασης και την συζήτηση των στόχων-μέτρων-παραρμβάσεων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Γραφείο Τύπου
Δημάρχου Γρεβενών

ΑΡΧΙΚΗ Ο ΔΗΜΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΝΟΙΚΤΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΔΣΙΘΘΕΑΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Ηλεκτρονική διαβούλευση Οράματος και Εναλλακτικών Σεναρίων Διαχείρισης της κινητικότητας στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Γρεβενών

Πέμπτη, 09 Απριλίου 2020 09:24



Ο Δήμος Γρεβενών λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της 1ης διαβούλευσης στο πλαίσιο της αποτύπωσης της υπάρχουσας κατάστασης της κινητικότητας στην πόλη των Γρεβενών και των αναγκών και απόψεων των φορέων και κατοίκων της περιοχής, προχώρησε στην διαμόρφωση του προκαταρκτικού οράματος για την Βιώσιμη Κινητικότητα στα Γρεβενά και την κατάρτιση τριών αρχικών εναλλακτικών σεναρίων για την εξέλιξη του συστήματος κινητικότητας με χρονικό ορίζοντα το 2030.

Σας καλούμε να ενημερωθείτε σχετικά με το όραμα και τα σενάρια του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών και να εκφράσετε τις απόψεις και τα σχόλιά σας στον παρακάτω σύνδεσμο

<https://forms.gle/βjwxCmαqKBθgδsdoqδ> ή σκανάροντας εδώ:

Με αυτό τον τρόπο συμβάλουμε όλοι στην επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων του Δήμου μας και στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι την Τετάρτη 22 Απριλίου 2020.

Επισημαίνεται ότι, μόλις οι συνθήκες δημόσιας υγείας το επιτρέψουν ο Δήμος Γρεβενών θα οργανώσει και ανοιχτή εκδήλωση για την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της ανάλυσης της υπάρχουσας κατάστασης και την συζήτηση των στόχων-μέτρων-παρεμβάσεων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Να συμπληρωθεί και το συνημμένο pdf αρχείο

Attachments:

Ηλεκτρονική διαβούλευση Οράματος και Εναλλακτικών Σεναρίων Διαχείρισης.docx	[]	59 Kb
ΣΒΑΚ ΓΡΕΒΕΝΩΝ ΟΡΑΜΑ-ΣΕΝΑΡΙΑ.pdf	[]	292 Kb

ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ - ΔΕΛΤΙΑ ΤΥΠΟΥ



www.dimosgrevenon.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=2423:2020-04-09-09-25-48&catid=22:2014-09-02-08-20-50&Itemid=85

Φόρμα 2ης διαβούλευσης

ΣΒΑΚ Γρεβενών - Διαβούλευση Οράματος και εναλλακτικών Σεναρίων Κινητικότητας

Ο Δήμος Γρεβενών λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της 1ης διαβούλευσης στο πλαίσιο της αποτύπωσης της υπάρχουσας κατάστασης της κινητικότητας στην πόλη των Γρεβενών και των αναγκών και απόψεων των φορέων και κατοίκων της περιοχής, προχώρησε στην διαμόρφωση του προκαταρκτικού οράματος για την Βιώσιμη Κινητικότητα στα Γρεβενά και την κατάρτιση τριών αρχικών εναλλακτικών σεναρίων για την εξέλιξη του συστήματος κινητικότητας με χρονικό ορίζοντα το 2030.

Σας καλούμε να εκφράσετε τις απόψεις και τα σχόλιά σας. Με αυτό τον τρόπο συμβάλουμε όλοι στην επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων του Δήμου μας και στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η διαδικασία συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου διαρκεί περί τα 5 λεπτά.

Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου αφορά άτομα ηλικίας άνω των 15 ετών.

Αναλυτικά μπορείτε να δείτε την παρουσίαση της λογικής του Οράματος, των Εναλλακτικών Σεναρίων και της προκαταρκτικής αξιολόγησης στον επόμενο σύνδεσμο.
https://drive.google.com/open?id=1NQph_lew8L2xM-grzYw_vWCP07nsXKEC

[Επόμενο](#)

Σελίδα 1 από 5

ΣΒΑΚ Γρεβενών - Διαβούλευση Οράματος και εναλλακτικών Σεναρίων Κινητικότητας

* Απαιτείται

Προκαταρκτικό Όραμα ΣΒΑΚ Γρεβενών

Τα Γρεβενά το 2030 ως πρότυπο υγειούς και οικονομικής κινητικότητας για την ισότιμη πρόσβαση όλων των κατοίκων της πόλης, του Δήμου και της Περιφερειακής Ενότητας στις υπηρεσίες και παροχές του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος της πόλης και την διευκόλυνση και προσέλκυση επισκεπτών.

Συμφωνείτε με την παραπάνω διατύπωση του Οράματος του ΣΒΑΚ Γρεβενών *

1 2 3 4 5

Λίγο Πολύ

Σχόλια - Παρατηρήσεις - Προσθήκες

Η απάντησή σας

[Πίσω](#)

[Επόμενο](#)

Σελίδα 2 από 5

Σενάριο 1 – Διασφάλιση της προσβασιμότητας με επίκεντρο την κυκλοφορία ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων

Το πρώτο εναλλακτικό σενάριο εξετάζει τη διασφάλιση της προσβασιμότητας με επικέντρωση στην εξυπηρέτηση και διευκόλυνση πρωτίστως της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου για μετακίνηση στην εργασία, στο σχολείο, στην αγορά, στην ψυχαγωγία, στην άθληση και στις επισκέψεις σε φίλους/ συγγενείς. Οι παρεμβάσεις που εντάσσονται σε αυτό έχουν σαν σκοπό τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας όπως η ρύπανση, ο θόρυβος, η οπτική όχληση, χωρίς όμως να περιορίζεται η κάθε αυτή κυκλοφορία των οχημάτων. Αντιθέτως, το Ι.Χ. αυτοκίνητο εξακολουθεί να παραμένει το κυρίαρχο μέσο μετακίνησης για την πλειοψηφία των μετακινήσεων και λαμβάνονται μέτρα για τη διευκόλυνση της κυκλοφοριακής ροής. Παράλληλα, στο σενάριο αυτό περιλαμβάνονται και μέτρα για την ασφαλή μετακίνηση των υπόλοιπων χρηστών της οδού. Οι σημερινές παρατηρούμενες τάσεις στην κινητικότητα κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών στην πόλη των Γρεβενών και η υπάρχουσα κατανομή των μετακινήσεων στα διάφορα εναλλακτικά μέσα διατηρούνται και ενισχύονται υπέρ των μηχανοκίνητων μέσων.

Οι κύριες επιλογές πολιτικής για τον Δήμο στο σενάριο αυτό θα είναι οι εξής:

- Διευκόλυνση της κυκλοφοριακής ροής των οχημάτων
- Ασφαλής μετακίνηση υπολοίπων χρηστών της οδού
- Χρήση έξυπνων λύσεων ΤΠΕ

Οι βασικές κατευθύνσεις και μέτρα αυτού του σεναρίου είναι:

- Επέκταση του οδικού δικτύου και διάνοιξη νέων οδών
- Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων (εγκατάσταση συστήματος φωτεινής σηματοδότησης, κατασκευή κυκλικών κόμβων)
- Ρυθμίσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης (μονοδρομήσεις, αντιδρομήσεις οδών)
- Εγκιβωτισμός και απαγορεύσεις στάθμευσης σε κρίσιμες οδούς λόγω λειτουργικού ρόλου ή γεωμετρικών χαρακτηριστικών ή συνδυασμό και των δύο
- Δημιουργία θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης παρά την οδό
- Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης
- Βελτίωση γεωμετρικών χαρακτηριστικών πεζοδρομίων στο βασικό οδικό δίκτυο με μεία για τις υποδομές προς χρήση ΑμεΑ
- Βελτίωση της στάθμευσης με υποδομές σε χώρους εκτός οδού
- Δημιουργία θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης και θεσμοθέτηση ωραρίου
- Χρήση νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης

Συμφωνείτε με το παραπάνω 1ο Εναλλακτικό Σενάριο *

	1	2	3	4	5	
Λίγο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Πολύ

Σχόλια - Παρατηρήσεις - Προσθήκες

Η απάντησή σας

[Πίσω](#)

[Επόμενο](#)

Σελίδα 3 από 5

Σενάριο 2 – Διασφάλιση της προσβασιμότητας με έμφαση στα μη μηχανοκίνητα μέσα

Το Σενάριο 2 είναι έντονα παρεμβατικό και εξετάζει μια δραστική αλλαγή της συμπεριφοράς των μετακινούμενων μέσα από την αποτροπή χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου, με σκοπό την δραστική μεταστροφή της κατανομής των μετακινήσεων υπέρ των μη-μηχανοκίνητων μέσων (πεζή, ποδήλατο). Στόχος η βελτίωση της προσβασιμότητας από/ προς το σύνολο των δυναμικών ζευγών προέλευσης – προορισμού με μη μηχανοκίνητα μέσα με ιδιαίτερα μνεία αναφορικά με την πρόσβαση από/ προς την κεντρική περιοχή όπου προτείνονται πολιτικές περιορισμού της κίνησης των ΙΧ οχημάτων και αποκλεισμός των διαμπερών μετακινήσεων. Παράλληλα προωθούνται δράσεις σχετικές με την αλλαγή συμπεριφοράς των μετακινούμενων.

Οι κύριες επιλογές πολιτικής για τον Δήμο στο σενάριο αυτό θα είναι οι εξής:

- Αποκλεισμός του ΙΧ αυτοκινήτου από το κέντρο της πόλης
- Δημιουργία «ζωνών γειτονιάς» περιφερειακά του κέντρου
- Χρήση έξυπνων λύσεων ΤΠΕ

Οι βασικές κατευθύνσεις και μέτρα αυτού του σεναρίου είναι:

- Κατασκευή εκ νέου ή βελτίωση ήδη υπαρχόντων οδικών τμημάτων προκειμένου να λειτουργήσουν ως περιφερειακές οδοί για την παράκαμψη του κέντρου και των γειτονιών με απώτερο σκοπό τη μείωση των διαμπερών μετακινήσεων
- Εισαγωγή ζωνών 30 km/h, ακόμα και σε τμήματα του κύριου οδικού δικτύου
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης περιφερειακά του κέντρου όπου οι επισκέπτες θα μπορούν να σταθμεύουν το όχημα τους και να προσεγγίζουν το κέντρο πεζή ή με ποδήλατο ή με λεωφορείο
- Εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων με καθολική απαγόρευση του αυτοκινήτου σε ένα κομμάτι της κεντρικής περιοχής
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές περιφερειακά του κέντρου
- Εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων εντός του αστικού ιστού και εξέταση σκοπιμότητας για σύνδεση με όμορους οικισμούς
- Δημιουργία συστήματος κοινοχρήστων/δημόσιων ποδηλάτων (bike sharing) για βραχυχρόνια ενοικίαση ποδηλάτων
- Ενίσχυση της ποιότητας εξυπηρέτησης της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας για σύνδεση της πόλης των Γρεβενών με τους όμορους οικισμούς
- Εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης όλων των ηλικιακών ομάδων για τα οφέλη και τα πλεονεκτήματα που επιφέρουν στην υγεία η πεζή μετακίνηση και το ποδήλατο.

Συμφωνείτε με το παραπάνω 2ο Εναλλακτικό Σενάριο *

	1	2	3	4	5	
Λίγο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Πολύ

Σχόλια - Παρατηρήσεις - Προσθήκες

Η απάντησή σας

[Πίσω](#)

[Επόμενο](#)

Σελίδα 4 από 5

Σενάριο 3 – Διασφάλιση της ισότιμης προσβασιμότητας με στόχο τη βιώσιμη ισορροπία μεταξύ των μέσων μετακίνησης

Το Σενάριο 3 εξετάζει τη διασφάλιση της προσβασιμότητας για όλους, αυξάνοντας την προσφορά βιώσιμων τρόπων μετακίνησης (δημόσιες συγκοινωνίες, ποδήλατο, πεζή μετακίνηση). Το σενάριο είναι ήπια παρεμβατικό δίνοντας την δυνατότητα επιλογής σε κατοίκους, εργαζόμενους και επισκέπτες για τον τρόπο μετακίνησης με σκοπό την επίτευξη μιας πιο βιώσιμης κατανομής των μετακινήσεων με σταδιακή μείωση του μεριδίου του ΙΧ αυτοκινήτου. Η βελτίωση και η αναβάθμιση των συνθηκών ήπιας μετακίνησης θα επιτευχθεί με τη δημιουργία υποδομών που θα προσφέρουν περισσότερο χώρο στον πεζό και τον ποδηλάτη ενώ όσον αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες έμφαση θα δοθεί σε μέτρα που σχετίζονται με τη βέλτιστη οργάνωση τους και την παροχή καλύτερης εξυπηρέτησης στους μετακινούμενους.

Οι κύριες επιλογές πολιτικής για τον Δήμο στο σενάριο αυτό θα είναι οι εξής:

- Ενίσχυση των υποδομών για τις μη μηχανοκίνητες μετακινήσεις
- Αναβάθμιση δημόσιων χώρων.
- Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών

Οι βασικές κατευθύνσεις και μέτρα αυτού του σεναρίου είναι:

- Βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου σύμφωνα με τις προδιαγραφές με ιδιαίτερη μνεία για τις υποδομές προς χρήση ΑμεΑ
- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα συνδέει στρατηγικά σημεία της πόλης που γεννούν και έλκουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων (σχολεία, υπηρεσίες, αθλητικές εγκαταστάσεις κ.ά.).
- Δημιουργία συστήματος κοινοχρήστων/δημόσιων ποδηλάτων (bike sharing) για βραχυχρόνια ενοίκιαση ποδηλάτων
- Δημιουργία υποδομών bike and ride προκειμένου να δημιουργηθούν οι απαραίτητες συνθήκες για τη μετεπιβίβαση από άλλα μέσα μεταφοράς στο ποδήλατο
- Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας
- Χωροθέτηση ζωνών μειωμένης ταχύτητας (30km/h)
- Βελτίωση δημόσιας αστικής και ενδοδημοτικής συγκοινωνίας

Συμφωνείτε με το παραπάνω 3ο Εναλλακτικό Σενάριο *

Λίγο 1 2 3 4 5 Πολύ

Σχόλια - Παρατηρήσεις - Προσθήκες

Η απάντησή σας

[Πίσω](#)

[Υποβολή](#)

Σελίδα 5 από 5

Δημοσιότητα σε ΜΜΕ

← → ↻ e-grevena.com/ηλεκτρονική-διαβούλευση-οράματος-κα/



ΣΒΑΚ ΓΡΕΒΕΝΩΝ ΟΡΑΜΑ-ΣΕΝΑΡΙΑ

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Ηλεκτρονική διαβούλευση Οράματος και Εναλλακτικών Σεναρίων Διαχείρισης της κινητικότητας στο πλαίσιο του

Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Γρεβενών

Ο Δήμος Γρεβενών λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της 1^{ης} διαβούλευσης στο πλαίσιο της αποτύπωσης της υπάρχουσας κατάστασης της κινητικότητας στην πόλη των Γρεβενών και των αναγκών και απόψεων των φορέων και κατοίκων της περιοχής, προχώρησε στην διαμόρφωση του προκαταρκτικού οράματος για την Βιώσιμη Κινητικότητα στα Γρεβενά και την κατάρτιση τριών αρχικών εναλλακτικών σεναρίων για την εξέλιξη του συστήματος κινητικότητας με χρονικό ορίζοντα το 2030.

Σας καλούμε να ενημερωθείτε σχετικά με το όραμα και τα σενάρια του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών και να εκφράσετε τις απόψεις και τα σχόλιά σας στον παρακάτω σύνδεσμο

<https://forms.gle/8jwxCmqkBθgθsdcq8> ή σκανάροντας εδώ:



Με αυτό τον τρόπο συμβάλουμε όλοι στην επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων του Δήμου μας και στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι την **Τετάρτη 22 Απριλίου 2020**.

Επισημαίνεται ότι, μόλις οι συνθήκες δημόσιας υγείας το επιτρέψουν ο Δήμος Γρεβενών θα οργανώσει και ανοιχτή εκδήλωση για την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της ανάλυσης της υπάρχουσας κατάστασης και την συζήτηση των στόχων-μέτρων-παρεμβάσεων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

ματος-κα/



ΓΡΕΒΕΝΑ - ΝΕΑ- ΕΙΔΗΣΕΙΣ - NEWS- GREVENA TV
Ο Νο 1 Ραδιοφωνικός σταθμός της Δυτικής Μακεδονίας με έδρα τα Γρεβενά

online • radio • on air

Ακούστε μας ζωντανά απ όπου
και αν βρίσκεστε μέσω internet εδώ!
ΠΑΡΟΔΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ 1,
Δευτέρα, 22 Ιου 2020, 3:32 μμ



Home
Αγαπημένα - blogs
Πρόγραμμα
Παραγωγοί
Διαφήμιση
Logo
Καιρός
Star- Photos
ΧΡΗΣΙΜΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ

Pages

- » Home
- » Αγαπημένα – blogs
- » Πρόγραμμα
- » Παραγωγοί
- » Διαφήμιση
- » Logo
- » Καιρός
- » Star- Photos
- » ΧΡΗΣΙΜΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ

Κατηγορίες

- » 10
- » Grevenatv
- » HOT-LIFESTYLE
- » ΑΓΓΕΛΙΕΣ
- » ΑΘΛΗΤΙΚΑ ▶
- » ΆΝΤΡΑΣ
- » ΑΡΘΡΟ
- » ΑΣΤΕΙΑ
- » ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟ - ΔΙΚΑΣΤΙΚΟ
- » ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ - ΜΟΤΟ
- » ΒΙΟΙ ΑΓΙΩΝ
- » ΓΡΕΒΕΝΑ
- » ΓΥΝΑΙΚΑ
- » ΔΕΚΕΓ-ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ
- » ΔΕΣΚΑΤΗ
- » ΔΗΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ
- » ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ
- » ΕΚΔΗΛΩΣΗ
- » ΕΚΛΟΓΕΣ
- » ΕΥΧΕΣ
- » ΖΩΔΙΑ
- » ΚΑΙΡΟΣ
- » ΚΑΣΤΟΡΙΑ
- » ΚΟΖΑΝΗ
- » ΚΟΣΜΟΣ
- » ΜΟΥΣΙΚΗ -ΤΑΙΝΙΑ ▶
- » ΝΕΟΙ
- » ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ▶
- » ΠΑΙΔΕΙΑ
- » ΠΑΙΔΙ

« Τη βιωσιμότητα των άμεσα πληττόμενων «δορυφορικών» επιχειρήσεων της ΔΕΗ Α.Ε., ζητάει με έγγραφο του ο Περιφερειάρχης Δυτικής Μακεδονίας από τον αρμόδιο Υπουργό

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟ "ΕΛΠΙΔΑΣ" ΣΤΗ ΛΕΣΧΗ ΦΙΛΩΝ ΠΑΟΚ ΓΡΕΒΕΝΩΝ »

Ηλεκτρονική διαβούλευση Οράματος και Εναλλακτικών Σεναρίων Διαχείρισης της κινητικότητας στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Γρεβενών

9 Απριλίου, 2020 by Χρήστος Μίμης

[Μου άρεσε!](#) [Tweet](#) [Share](#)



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΡΕΒΕΝΩΝ

Ο Δήμος Γρεβενών λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της 1^{ης} διαβούλευσης στο πλαίσιο της αποτύπωσης της υπάρχουσας κατάστασης της κινητικότητας στην πόλη των Γρεβενών και των αναγκών και απόψεων των φορέων και κατοίκων της περιοχής, προχώρησε στην διαμόρφωση του προκαταρκτικού οράματος για την βιώσιμη Κινητικότητα στα Γρεβενά και την κατάρτιση τριών αρχικών εναλλακτικών σεναρίων για την εξέλιξη του συστήματος κινητικότητας με χρονικό ορίζοντα το 2030.

Σας καλούμε να ενημερωθείτε σχετικά με το όραμα και τα σενάρια του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών και να εκφράσετε τις απόψεις και τα σχόλιά σας στον παρακάτω σύνδεσμο

<https://forms.gle/8jwxCmqKB6g6sdcq8> ή σκανάροντας εδώ:

Με αυτό τον τρόπο συμβάλουμε όλοι στην επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων του Δήμου μας και στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι την **Τετάρτη 22 Απριλίου 2020**.



ΑΚΟΥΣΤΕ ΖΩΝΤΑΝΑ

LIVE RADIO
Άκου ζωντανά Star Fm 933 με ένα κλικ
Ο ΕΔΩ
STAR 933
GREVENA - ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

Τα καλύτερα:









Αρχική | kedke.gr | Ταυτότητα

To Localit.gr στα

Ρεπορτάζ Αφιερώματα Μελέτες Διαδρομές Έρευνα Ευρωπαϊκή Τ.Α.

Αναζήτηση...

Δήμος Γρεβενών: Σε ηλεκτρονική διαβούλευση τα εναλλακτικά σενάρια διαχείρισης κινητικότητας

Αναρτήθηκε: 14.04.2020



Σε ηλεκτρονική διαβούλευση έχει θέσει ο Δήμος Γρεβενών το Όραμα και τα Εναλλακτικά Σενάρια Διαχείρισης της Κινητικότητας στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.

Όπως τονίζει, προχώρησε στην διαμόρφωση του προκαταρκτικού οράματος για την Βιώσιμη Κινητικότητα στα Γρεβενά και την κατάρτιση τριών αρχικών εναλλακτικών σεναρίων για την εξέλιξη του συστήματος κινητικότητας με χρονικό ορίζοντα το 2030, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της 1ης διαβούλευσης στο πλαίσιο της αποτύπωσης της υπάρχουσας κατάστασης της κινητικότητας στην πόλη των Γρεβενών και των αναγκών και απόψεων των φορέων και κατοίκων της περιοχής.

Στο πλαίσιο αυτό καλεί τους πολίτες της περιοχής να ενημερωθούν σχετικά με το όραμα και τα σενάρια του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών και να εκφράσουν τις απόψεις και τα σχόλιά τους στον παρακάτω σύνδεσμο

<https://forms.gle/8jwxCmqKB6g6sdcq8>

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι την Τετάρτη 22 Απριλίου 2020.

Ετικέτες: Δήμος Γρεβενών • ΣΒΑΚ



Συμφωνία δημάρχου Ηρακλείου και Ο.Λ.Η. και με τον υπ. Οικονομικών για την παραχώρηση της χερσαίας ζώνης στον δήμο

22.08.2020

Την πολιτική βούληση της κυβέρνησης να ολοκληρωθεί η παραχώρηση της χερσαίας ζώνης στον δήμο Ηρακλείου επιβεβαίωσε στον δήμαρχο Ηρακλείου Βασίλη Λαμπρινό ο υπουργός Οικονομικών Χρήστος Σταϊκούρας, στην συνάντηση που είχαν στο υπουργείο το πρωί της Δευτέρας. Στη συνάντηση όπου συμμετείχαν [...]



Ξεκίνησαν τα μαζικά τεστ για τον covid-19 στον Δήμο Κομοτηνής

22.08.2020

Από το πρωί της Δευτέρας 22 Ιουνίου 2020 ξεκίνησαν τα μαζικά τεστ για τον covid-19

Tweet

Στήλες

Ενδιαφέρουν

Ευρωπαϊκά

Εκτός Συνόρων

ΝομιμΟΤατα

Απόψεις

Οι Απέναντι

Συνεντεύξεις

Έγγραψαν

Έρευνα

Αθήνα στην εποχή της κρίσης

Άστεγοι

Βιώσιμες Πόλεις

Δημοτικές βιβλιοθήκες

Κρίση και Τοπική Αυτοδιοίκηση

Προσφυγική Κρίση

Αφιερώματα

Διαχείριση απορριμμάτων

ΕΤΗΣΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΚΕΔΕ 2017

ΕΤΗΣΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΚΕΔΕ 2018

ΕΤΗΣΙΟ ΤΑΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΚΕΔΕ 2015

ΕΤΗΣΙΟ ΤΑΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΚΕΔΕ 2016

Δημοσιότητα 3^{ης} Διαβούλευσης

Δελτίο Τύπου συμμετοχής

Γρεβενά, 28-05-2020

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Ανοικτή εκδήλωση διαβούλευσης – παρουσίασης της πρώτης έκδοσης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών

Ο Δήμος Γρεβενών διοργανώνει την 3^η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου, με σκοπό την παρουσίαση των σεναρίων, των στόχων, και των εναλλακτικών μέτρων του Σχεδίου Δράσης τόσο στους πολίτες και το ευρύ κοινό, όσο και στο Δίκτυο Φορέων που έχει συσταθεί για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

Στόχος είναι η ευρεία ευαισθητοποίηση και ενημέρωση προκειμένου να υπάρχει συνολική αποδοχή αλλά και η καταγραφή όλων των απόψεων που θα εκφραστούν στο πλαίσιο του συμμετοχικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ.

Η εκδήλωση θα λάβει χώρα την **Πέμπτη 4 Ιουνίου 2020 και ώρα 11.00 π.μ. στην αίθουσα «Πέτρος Σιούλης» στο Διοικητήριο Γρεβενών** (κτίριο Περιφέρειας).

Για την καλύτερη οργάνωση της εκδήλωσης στο πλαίσιο της προστασίας της δημόσιας υγείας από τον COVID19 **παρακαλούμε να δηλώσετε την συμμετοχή σας**

στον παρακάτω σύνδεσμο:

<https://forms.gle/4KWJwqfP6rrHQFmLA>

ή σκανάροντας με το κινητό σας το παρακάτω



Φόρμα συμμετοχής

Δήλωση συμμετοχής στην 3η Δημόσια Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Γρεβενών

Ο Δήμος Γρεβενών διοργανώνει την 3η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου, με σκοπό την παρουσίαση των σεναρίων, των στόχων, και των εναλλακτικών μέτρων του Σχεδίου Δράσης τόσο στους πολίτες και το ευρύ κοινό, όσο και στο Δίκτυο Φορέων που έχει συσταθεί για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

Στόχος είναι η ευρεία ευαισθητοποίηση και ενημέρωση προκειμένου να υπάρχει συνολική αποδοχή αλλά και η καταγραφή όλων των απόψεων που θα εκφραστούν στο πλαίσιο του συμμετοχικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ.

Η εκδήλωση θα λάβει χώρα την Πέμπτη 4 Ιουνίου 2020 και ώρα 11.00 π.μ. στην αίθουσα... του Δήμου, οδός...

Για την καλύτερη οργάνωση της εκδήλωσης στο πλαίσιο της προστασίας της δημόσιας υγείας από τον COVID19 παρακαλούμε να δηλώσετε την συμμετοχή σας.

* Απαιτείται



Όνοματεπώνυμο *

Η απάντησή σας

E-mail *

Η απάντησή σας

Φορέας

Η απάντησή σας

Απολογιστικό Δελτίο Τύπου

dimosgrevenon.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=2466-3-&catid=22:2014-09-02-08-20-59&Itemid=65

Πραγματοποιήθηκε η 3η Δημόσια Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του Δήμου
Γρεβενών

Πέμπτη, 04 Ιουνίου 2020 14:09

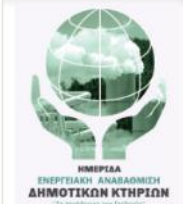


Η 3^η Δημόσια Διαβούλευση για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών πραγματοποιήθηκε το μεσημέρι της Πέμπτης 4 Ιουνίου 2020 στην Αίθουσα «Πέτρος Σιούλης» στο Διοικητήριο των Γρεβενών παρουσία όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης έγινε η παρουσίαση των προτάσεων που έχουν διαμορφωθεί μέχρι σήμερα από τους μελετητές του έργου και το οποίο χρηματοδοτείται από πόρους του Πράσινου Ταμείου μετά από πρόταση του Δήμου Γρεβενών.

Στον σύντομο χαιρετισμό του ο Δήμαρχος Γρεβενών κ.Γιώργος Δασταμάνης τόνισε ότι «καταγράψαμε με προσοχή όλες οι παρατηρήσεις και οι απόψεις που κατατεθήκαν στο πλαίσιο του συμμετοχικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ και οι οποίες θα ληφθούν σοβαρά υπόψη στην κατάρτιση του τελικού στρατηγικού σχεδίου». Ωστόσο, ο κ.Δασταμάνης σχολίασε το γεγονός ότι «αν και περιμέναμε μεγαλύτερη συμμετοχή των φορέων» τελικά, όπως συνέχισε, «οι προτάσεις που μας ήρθαν δεν ήταν αρκετές» εξηγώντας ότι πιθανότατα δεν έγινε πλήρως αντιληπτή η σημασία της όλης διαδικασίας. Μιας διαδικασίας που όπως υποστήριξε θ'αποτελέσει τον «μούσουλα» για την Επόμενη Ημέρα του Δήμου Γρεβενών αναφορικά με τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της ποιότητας ζωής.

Από την πλευρά του ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων του Δήμου Γρεβενών κ.Χρήστος Τριγώνης τόνισε ότι «η υλοποίηση του ΣΒΑΚ θα δώσει μια άλλη προοπτική στην μετακίνηση των πεζών και στην κίνηση των οχημάτων». Μάλιστα έφερε ως παράδειγμα τον νέο σταθμό των ΚΤΕΛ Γρεβενών που θα είναι έτοιμος την τρέχουσα χρονιά, επισημαίνοντας ότι «ο προγραμματισμός που έχουμε καταρτίσει σιγά-σιγά γίνεται πράξη».

Σημειώνεται, ότι ο διάλογος παραμένει ανοικτός και προτάσεις θα συνεχίσουν να γίνονται δεκτές ενώ η παρουσίαση της 3^{ης} διαβούλευσης θα αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του Δήμου Γρεβενών.



Κάλεσμα κατάθεσης προτάσεων

dimosgrevenon.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=2468:2020-06-05-11-45-45&catid=22:2014-09-02-08-20-59&Itemid=65

Κάλεσμα του Δήμου Γρεβενών προς τους Πολίτες για Συμμετοχή στην Εκπόνηση του ΣΒΑΚ-Μέχρι τις 15 Ιουνίου 2020 η κατάθεση προτάσεων και παρατηρήσεων

Παρασκευή, 05 Ιουνίου 2020 11:42



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΡΕΒΕΝΩΝ

Στο πλαίσιο της αμφίδρομης επικοινωνίας και του ανοικτού διαλόγου που αναπτύσσει ο Δήμος Γρεβενών με τους πολίτες, γίνεται γνωστό ότι δημότες και φορείς έχουν χρονικό περιθώριο μέχρι και τη Δευτέρα 15 Ιουνίου 2020, προκειμένου να αποστείλουν τις προτάσεις και παρατηρήσεις τους στο info@pr4.gr για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Γρεβενών αποτελεί το Στρατηγικό Σχέδιο πάνω στο οποίο θα κινηθεί η πολιτική του Δήμου για τα επόμενα χρόνια σε θέματα κυκλοφορίας και μετακίνησης με στόχο την ουσιαστική αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών για την καλύτερη προσαρμοστικότητα κατοίκων και επισκεπτών.

Ανοίγοντας τον συνημμένο φάκελο PDF θα έχετε τη δυνατότητα να ενημερωθείτε αναλυτικά για τα σενάρια, τους στόχους αλλά και τα μέτρα που έχουν ήδη τεθεί στην 3^η Δημόσια Διαβούλευση με γνώμονα τη βελτίωση του επιπέδου ζωής μέσα σε ένα αναμορφωμένο και ανθρωποκεντρικό αστικό περιβάλλον που θα προκύψει με την υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Οι δράσεις και τα έργα του ΣΒΑΚ Γρεβενών περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, 1. παρεμβάσεις αξιοποίησης του φυσικού περιβάλλοντος και ενίσχυσης των δημόσιων συγκοινωνιών, 2. βελτίωση κυκλοφορίας-στάθμευσης των αστικών-εμπορευματικών μεταφορών και εφαρμογή νέων τεχνολογιών, 3. δημιουργία δικτύων ροών για πεζούς-ποδηλάτες και στήριξης δομών ΑμεΑ.

Σημειώνεται, ότι η δημόσια διαβούλευση έχει ξεκινήσει από τον Απρίλιο του 2019 και ο Δήμος Γρεβενών διοργάνωσε αρκετές ενημερωτικές ημερίδες για την καλύτερη ενημέρωση των εμπλεκόμενων πλευρών. Ωστόσο, η συμβολή σας στο σημαντικό αυτό εγχείρημα θεωρείται απαραίτητη ώστε να καταγράψουν με προσοχή όλες οι λεπτομέρειες που χρειάζονται και που πιθανότατα δεν έχουν ακόμη συμπεριληφθεί στον εν εξελίξει αναστάσιο των στρατηγικών στόχων. Ο Δήμος Γρεβενών κάνει έκκληση, λοιπόν, για ενεργητική συμμετοχή των δημοτών στην όλη διαδικασία που θα ορίσει την αρτιότερη και αποδοτικότερη μορφή της πόλης μας στο άμεσο μέλλον. Συμμετοχή που θα οριστικοποιήσει το τελικό Στρατηγικό Σχέδιο του ΣΒΑΚ με την προσωπική συνεισφορά του καθενός και καθημέρας μας.

Γραφείο Τύπου
Δημάρχου Γρεβενών

Attachments:
 ΟΡΑΜΑ-ΣΤΟΧΟΙ-ΜΕΤΡΑ ΣΒΑΚ ΓΡΕΒΕΝΩΝ [] 1042 Kb







Δημοσιότητα σε ΜΜΕ

greveniotis.gr/γρεβενά/item/23372-σχεδίου-βιώσιμης-αστικής-κινητικότητας

Πέμπτη, 28 Μάιος 2020 13:11

“Ανοικτή εκδήλωση διαβούλευσης - παρουσίασης της πρώτης έκδοσης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών”

ΤΟΠΙΚΑ ΝΕΑ



Ο Δήμος Γρεβενών διοργανώνει την 3^η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου, με σκοπό την παρουσίαση των σεναρίων, των στόχων, και των εναλλακτικών μέτρων του Σχεδίου Δράσης τόσο στους πολίτες και το ευρύ κοινό, όσο και στο Δίκτυο Φορέων που έχει συσταθεί για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

Στόχος είναι η ευρεία ευαισθητοποίηση και ενημέρωση προκειμένου να υπάρχει συνολική αποδοχή αλλά και η καταγραφή όλων των απόψεων που θα εκφραστούν στο πλαίσιο του συμμετοχικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ.

Η εκδήλωση θα λάβει χώρα την **Πέμπτη 4 Ιουνίου 2020** και ώρα **11.00 π.μ.** στην αίθουσα «Πέτρος Σιούλης» στο **Διοικητήριο Γρεβενών** (κτίριο Περιφέρειας).

Στο πλαίσιο αυτό καλούνται εμπλεκόμενοι φορείς πολίτες και κάθε ενδιαφερόμενος να λάβουν μέρος στη διαβούλευση καταθέτοντας τις απόψεις - προτάσεις τους προκειμένου να επιτευχθεί το καλύτερο δυνατό και ευρέως αποδεκτό αποτέλεσμα.

Για την καλύτερη οργάνωση της εκδήλωσης στο πλαίσιο της προστασίας της δημόσιας υγείας από του COVID19 **παρακαλούμε να δηλώσετε την συμμετοχή σας**

στον παρακάτω σύνδεσμο:

<https://forms.gle/4KWJwqP6rrHQFmLA>

ή σκανάροντας με το κινητό σας το παρακάτω



polispост.com/2020/05/29/3i-dimorgia-diavoulefsi-sto-plaisio-ekponisis-tou-schediou-viosimis-astikis-kinitikotitas-tou-dimou/
Προβολή πληροφοριών τοποθεσίας

Αρχική Ελλάδα ▼ Κόσμος Πολιτισμός ▼ Sports ▼ Polis & Life ▼ Υγεία Επιστήμη ▼ Γνώμες

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Νομός Γρεβενών

3η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου

Από POLISPOST - 10:38 29/05/2020

”Ανοικτή εκδήλωση διαβούλευσης – παρουσίασης της πρώτης έκδοσης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών”

Ο Δήμος Γρεβενών διοργανώνει την **3^η Δημόσια Διαβούλευση** στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου, με σκοπό την παρουσίαση των σεναρίων, των στόχων, και των εναλλακτικών μέτρων του Σχεδίου Δράσης τόσο στους πολίτες και το ευρύ κοινό, όσο και στο Δίκτυο Φορέων που έχει συσταθεί για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

Στόχος είναι η ευρεία ευαισθητοποίηση και ενημέρωση προκειμένου να υπάρχει συνολική αποδοχή αλλά και η καταγραφή όλων των απόψεων που θα εκφραστούν στο πλαίσιο του συμμετοχικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ.

Η εκδήλωση θα λάβει χώρα την **Πέμπτη 4 Ιουνίου 2020 και ώρα 11.00 π.μ. στην αίθουσα «Πέτρος Σιούλης» στο Διοικητήριο Γρεβενών** (κτίριο Περιφέρειας).

Στο πλαίσιο αυτό καλούνται εμπλεκόμενοι φορείς, πολίτες και κάθε ενδιαφερόμενος να λάβουν μέρος στη διαβούλευση καταθέτοντας τις απόψεις – προτάσεις τους προκειμένου να επιτευχθεί το καλύτερο δυνατό και ευρέως αποδεκτό αποτέλεσμα.

ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΝΕΑ

Κορωνοϊός: Η Ευρώπη εκπαιδεύει έν «στρατό» από γιατρούς φοβούμενη έ δεύτερο κύμα
10:21 22/06/2020


Η ΑΕΚ με αλλαγές κόντρα στον Άρη
10:18 22/06/2020

La Liga: Διπλό τίτλου (1-2) με Σοσιεδ για τη Ρεάλ Μαδρίτης

ert.gr/perifereiakoi-stathmoi/kozani/grevena-paroysiasthike-to-schedio-viosimis-astikis-kinitikottas/

f t v e EΤΑΙΡΕΙΑ ΑΡΧΕΙΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ WEBTV WEBRADIO HYBRID ΔΕΛΤΙΑ ΤΥΠΟΥ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ

EPT ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΟΡΑΣΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ LIVE INTERNATIONAL



Γρεβενά: Παρουσιάστηκε το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας

5 ΙΟΥΝΙΟΥ 2020
12:27 μμ

Με την παρουσίαση των προτάσεων που έχουν διαμορφωθεί μέχρι σήμερα από τους μελετητές του έργου που χρηματοδοτείται από πόρους του Πράσινου Ταμείου μετά από πρόταση του Δήμου, πραγματοποιήθηκε χθες η 3^η Δημόσια Διαβούλευση, για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Σ.Β.Α.Κ- του Δήμου Γρεβενών.

«Το σχέδιο θα αποτελέσει τον οδηγό για την Επόμενη Ημέρα του Δήμου Γρεβενών, αναφορικά με τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της ποιότητας ζωής», τόνισε μεταξύ άλλων, ο Δήμαρχος Γρεβενών, Γιώργος Δασταμάνης, διευκρινίζοντας ότι «ο διάλογος παραμένει ανοιχτός και προτάσεις θα συνεχίσουν να γίνονται δεκτές, ενώ η παρουσίαση της 3^{ης} διαβούλευσης θα αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του Δήμου Γρεβενών».

EPT ΚΟΖΑΝΗΣ-ΣΥΝΤΑΞΗ: Αντώνης Μαυρίδης

ακούστε live

09:00 09:00

LiveRadio σε νέο παράθυρο

πρόγραμμα ραδιοφώνου

τώρα ακούτε

Δημοσιότητα σε social media

Δήμος Γρεβενών- Municipality of Grevena
1 Ιουνίου στις 6:43 μ.μ. · 🌐

Ο Δήμος Γρεβενών διοργανώνει την 3η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου, με σκοπό την παρουσίαση των σεναρίων, των στόχων, και των εναλλακτικών μέτρων του Σχεδίου Δράσης τόσο στους πολίτες και το ευρύ κοινό, όσο και στο Δίκτυο Φορέων που έχει συσταθεί για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

Στόχος είναι η ευρεία ευαισθητοποίηση και ενημέρωση προκειμένου να υπάρχει συνολική αποδοχή αλλά και η καταγραφή όλων των απόψεων που θα εκφρ... [Δείτε περισσότερα](#)

Δήλωση συμμετοχής στην 3η Δημόσια Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Γρεβενών

Ο Δήμος Γρεβενών διοργανώνει την 3η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου, με σκοπό την παρουσίαση των σεναρίων, των στόχων, και των εναλλακτικών μέτρων του Σχεδίου Δράσης τόσο στους πολίτες και το ευρύ κοινό, όσο και στο Δίκτυο Φορέων που έχει συσταθεί για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

Στόχος είναι η ευρεία ευαισθητοποίηση και ενημέρωση προκειμένου να υπάρχει συνολική αποδοχή αλλά και η καταγραφή όλων των απόψεων που θα εκφραστούν στο πλαίσιο του συμμετοχικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ.
Η εκδήλωση θα λάβει χώρα την Πέμπτη 4 Ιουνίου 2020 και ώρα 11.00 π.μ. στην αίθουσα... του Δήμου, οδός...

Για την καλύτερη οργάνωση της εκδήλωσης στο πλαίσιο της προστασίας της δημόσιας υγείας από τον COVID19 παρακαλούμε να δηλώσετε την συμμετοχή σας.

* Required

DOCS.GOOGLE.COM

Δήλωση συμμετοχής στην 3η Δημόσια Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Γρεβενών

👍 Εσείς και 3 ακόμη

Δήμος Γρεβενών- Municipality of Grevena
5 Ιουνίου στις 10:18 μ.μ. · 🌐

http://www.dimosgrevenon.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=2466:-3-&catid=22:2014-09-02-08-20-59&Itemid=65



DIMOSGREVENON.GR

Πραγματοποιήθηκε η 3η Δημόσια Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του Δήμου Γρεβενών

👍 Εσείς και 6 ακόμη

Δήμος Γρεβενών- Municipality of Grevena
5 Ιούνιος στις 10:19 μ.μ.

http://www.dimosgrevenon.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=2468:2020-06-05-11-45-45&catid=22:2014-09-02-08-20-59&Itemid=65

**ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ
ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΔΗΜΟΥ ΓΡΕΒΕΝΩΝ**

ΔΗΜΟΣ
ΓΡΕΒΕΝΩΝ

DIMOSGREVENON.GR

Η Αναλυτική Παρουσίαση για το ΣΒΑΚ ΓΡΕΒΕΝΩΝ
Η ιστοσελίδα του δήμου Γρεβενών

Εσείς, Limnios Chris και 6 ακόμη 5 κοινοποιήσεις