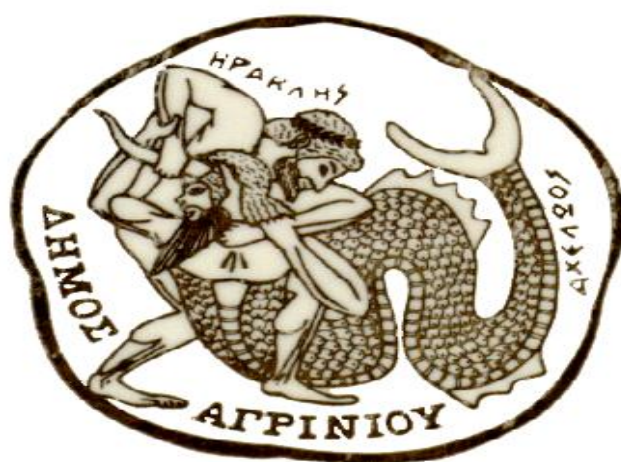


ΔΗΜΟΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΤΜΗΜΑ : ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΔΕΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



«ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ»

ΑΓΡΙΝΙΟ 2020
ΑΡ.ΜΕΛΕΤΗΣ: 8/05-02-2020

**ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ (ΤΤΔ)
ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ
ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
(ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΓΡΙΝΙΟΥ**

Table of Contents

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
1.1	Γενικά	5
1.2	Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων	6
1.2.1	Θέση και Ρόλος του Δήμου	6
1.2.2	Χτίζοντας το όραμα της πόλης	6
1.3	Σκοπιμότητα της Μελέτης	6
2	Τεχνικό Αντικείμενο	10
2.1	ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	10
2.1.1	Δημοτική Ενότητα Αγγελοκάστρου	10
2.1.2	Δημοτική Ενότητα Αγρινίου	10
2.1.3	Δημοτική Ενότητα Αρακύνθου	10
2.1.4	Δημοτική Ενότητα Θεοσιέων	12
2.1.5	Δημοτική Ενότητα Μακρύνειας	12
2.1.6	Δημοτική Ενότητα Νεάπολης	12
2.1.7	Δημοτική Ενότητα Παναιτωλικού	12
2.1.8	Δημοτική Ενότητα Παραβόλας	13
2.1.9	Δημοτική Ενότητα Παρακαμπυλίων	13
2.1.10	Δημοτική Ενότητα Στράτου	13
2.2	Δομή της Μελέτης	14
2.2.1	ΣΤΑΔΙΟ 0: Υποστήριξη διαδικασιών ανάπτυξης ΣΒΑΚ	14
2.2.2	ΣΤΑΔΙΟ Ι : Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης	14
2.2.3	ΣΤΑΔΙΟ ΙΙ: Ανάπτυξη προκαταρκτικών προτάσεων	15
2.2.4	ΣΤΑΔΙΟ ΙΙΙ: Συγκεκριμενοποίηση μέτρων και εγκεκριμένο ΣΒΑΚ	15
3	Αναλυτική Περιγραφή Εργασιών ανά Στάδιο	16
3.1	ΣΤΑΔΙΟ 0. Υποστήριξη Διαδικασιών ΣΒΑΚ	16
3.1.1	Σύνταξη Συμφώνου Συμμετοχής	16
3.1.2	Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ	16
3.1.3	Λογότυπο ΣΒΑΚ	17
3.1.4	Ανάπτυξη Κοινού Οράματος	17
3.1.5	Ανάπτυξη δεικτών - στόχων	17

3.1.6	Οργάνωση Διαβουλεύσεων.....	19
3.2	ΣΤΑΔΙΟ Ι – Υφιστάμενη Κατάσταση	21
3.2.1	Συλλογή - Αξιολόγηση υφιστάμενων στοιχείων και παρεμβάσεων	21
3.2.2	Καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης	22
3.2.3	Σύνταξη αρχικού πλαισίου και καθορισμός στόχων ΣΒΑΚ.....	25
3.3	Στάδιο ΙΙ.....	25
3.3.1	Ανάπτυξη κυκλοφοριακού προτύπου.	25
3.3.2	Προσδιορισμός και αξιολόγηση σεναρίων.....	26
3.3.3	Προκαταρκτικές προτάσεις – γένεση επιλογών	26
3.4	ΣΤΑΔΙΟ ΙΙΙ.....	28
3.4.1	Διαμόρφωση οριστικών σεναρίων ΣΒΑΚ.....	28
3.4.2	Προετοιμασία Σχεδίου Δράσης και προϋπολογισμού –Πρώτη Έκδοση ΣΒΑΚ	28
3.4.3	Τελική Έκδοση ΣΒΑΚ	29
4	Παραδοτέα Μελέτης.....	30
4.1	Κείμενα - Τεύχη.....	30
4.1.1	Παραδοτέο Σταδίου 0 (Παραδοτέο Α).....	30
4.1.2	Παραδοτέο Σταδίου Ι (Παραδοτέο Β).....	32
4.1.3	Παραδοτέο Σταδίου 2 (Παραδοτέο Γ)	35
4.1.4	Παραδοτέο Σταδίου 3 (Παραδοτέο Δ).....	36
4.2	Θεματικοί Χάρτες.....	37
5	Χρονοδιάγραμμα Μελέτης	39
6	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΟΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ	40

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μια από τις σημαντικότερες επιταγές της σημερινής πραγματικότητας για τις σύγχρονες πόλεις είναι η συμπερίληψή τους στο δίκτυο των Έξυπνων και Βιώσιμων Πόλεων, των ενεργειακά αποδοτικών και των τεχνολογικά αναπτυγμένων. Ο Δήμος Αγρινίου, ως ένας σύγχρονος Δήμος που ακολουθεί την αναπτυξιακή αυτή τάση, καλείται να κερδίσει μια θέση ανάμεσα στις Έξυπνες και Βιώσιμες Ευρωπαϊκές Πόλεις επανασχεδιάζοντας την πολιτική των μεταφορών του, αντιμετωπίζοντας σφαιρικά τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη και το υπάρχον σύστημα μεταφορών αλλά και λαμβάνοντας υπόψη τις σύγχρονες και μελλοντικές τάσεις και εξελίξεις.

Βασικό μέσο για την επίτευξη των παραπάνω στόχων είναι η δημιουργία και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που θα λάβει υπόψη τις πραγματικές ανάγκες (του συνόλου των πολιτών), το αναπτυξιακό όραμα και τους στόχους της πόλης καθώς και τις ιδιαιτερότητες της περιοχής.

Στη συνέχεια, λαμβάνοντας υπόψη τις υπάρχουσες μελέτες που διαθέτει ο Δήμος και τα στοιχεία που αυτές διαθέτουν, τα κυκλοφοριακά δεδομένα που συλλέγονται από τους διάφορους τοπικούς φορείς καθώς και τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν και αφορούν στην κυκλοφορία, στο περιβάλλον και στην αστική ανάπτυξη, προσαρμόζονται και εξειδικεύονται οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές του ELTIS ώστε να διασφαλιστεί η δημιουργία ενός ΣΒΑΚ που θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις και τις ανάγκες των Φορέων και των Πολιτών του Δήμου.

1.1 ΓΕΝΙΚΑ

Ο διαγωνισμός για την ανάθεση εκπόνησης της μελέτης με τίτλο «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Αγρινίου» ακολουθεί τη διαδικασία όπως αυτή ορίζεται σύμφωνα με την πρότυπη διακήρυξη της Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. (Ελληνική Δημοκρατία, Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων) για τη σύναψη ηλεκτρονικών δημοσίων συμβάσεων μελετών κάτω των ορίων του Ν.4412/2016. Το παρόν τεύχος περιλαμβάνει:

- Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων του υπό μελέτη έργου αποτελείται από την τεκμηρίωση της σκοπιμότητας υλοποίησης του αντικειμένου της μελέτης, την τεχνική περιγραφή του αντικειμένου της σύμβασης με τα κύρια λειτουργικά χαρακτηριστικά του έργου, αναφορά στα διαθέσιμα στοιχεία και προηγούμενες μελέτες που σχετίζονται με την υπό ανάθεση μελέτη καθώς και αναφορά στις τοπικές συνθήκες και τις ιδιαιτερότητες του έργου και της ευρύτερης περιοχής.
- Περιγραφή των απαιτούμενων εργασιών για την ολοκλήρωση του αντικειμένου της σύμβασης και προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα.
- Προεκτίμηση αμοιβής της σύμβασης μελέτης και τεκμηρίωσή της, που περιλαμβάνει τις προβλεπόμενες αμοιβές των επί μέρους μελετών και τεχνικών υπηρεσιών που απαρτίζουν τη σύμβαση συμπεριλαμβανόμενης πρόβλεψης 15 % για απρόβλεπτες δαπάνες.

1.2 ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

1.2.1 Θέση και Ρόλος του Δήμου

Ο Δήμος Αγρινίου είναι δήμος της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, που συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης από την συνένωση των προ υπαρχόντων δήμων της Αιτωλίας: Αγρινίου, Αγγελοκάστρου, Αρακύνθου, Θεσιέων, Μακρυνείας, Νεάπολης, Παναιτωλικού, Παραβόλας, Παρακαμπυλίων και Στράτου. Η έκτασή του ανέρχεται σε 1.246,65 τ.χλμ. και ο πληθυσμός σε 94.181 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011.

Έδρα του δήμου είναι η μοναδική πόλη του, το Αγρίνιο. Σε απόσταση από το Αγρίνιο διέρχεται η Ιόνια Οδός ενώνοντας το, μέσω της Ε.Ο. Αγρινίου -Αντιρρίου, με όλη την Δυτική Ελλάδα αλλά και βόρεια με την Ήπειρο και νότια με την Πελοπόννησο. Το αστικό ΚΤΕΛ Αγρινίου εκτελεί δρομολόγια εντός πόλεως ενώ τη συνδέει και με όλους τους βασικούς περιφερειακούς οικισμούς του Δήμου. Το υπεραστικό ΚΤΕΛ εκτελεί δρομολόγια προς τις άλλες πόλεις του Νομού καθώς και προς τις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, κλπ.). Το Αγρίνιο εξυπηρετείται αεροπορικώς από το αεροδρόμιο του Ακτίου.

1.2.2 Χτίζοντας το όραμα της πόλης

Στο πλαίσιο της νέας προγραμματικής περιόδου 2021-2027, ο Δήμος Αγρινίου οφείλει να κερδίσει το στοίχημα της βιώσιμης ανάπτυξης η οποία είναι άμεσα συνδεδεμένη με την βιώσιμη κινητικότητα. Η στρατηγική του Δήμου για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη ανέδειξε την ανάγκη για ανάπτυξη ισχυρών συνεργασιών, όπου εμπλέκονται οι τοπικοί πολίτες, η κοινωνία των πολιτών, η τοπική οικονομία και τα διάφορα επίπεδα της κυβέρνησης. Το όραμα του Δήμου Αγρινίου όσον αφορά την Αστική Ανάπτυξη αποτυπώθηκε στην υπάρχουσα πρόταση «ΑΓΡΙΝΙΟ ΔΗΜΟΣ ΜΕ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ – ΤΟΠΟΣ ΝΑ ΖΕΙΣ». Με αυτό το όραμα ο Δήμος Αγρινίου, εργάζεται ώστε να καταφέρει να αναδείξει το Αγρίνιο:

- Ως «πράσινη» πόλη, με αξιοποίηση ενεργειακών τεχνολογιών στις δημόσιες υποδομές και λειτουργίες και συμβολή στην ενεργειακή αναβάθμιση του κτιριακού αποθέματος, σε συνδυασμό με παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Ως «έξυπνη» Πόλη, με ανάπτυξη και υιοθέτηση νέων τεχνολογιών που βελτιώνουν τις υπηρεσίες προς τους πολίτες, τους επισκέπτες, τις επιχειρήσεις κ.λπ., προσελκύουν τους νέους και δημιουργούν νεοφυείς επιχειρήσεις.
- Ως «Βιώσιμη» Πόλη, κάτω από την αλληλεπίδραση περιβαλλοντικών, κυκλοφοριακών και κοινωνικών παρεμβάσεων και υπηρεσιών

Τα παραπάνω θα αποτελέσουν και τη βάση ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας καθώς αυτό θα μπορέσει να συμβάλει σε όλους τους παραπάνω στόχους και να σχεδιάσει παράλληλα με τα όσα προτείνει το ΣΒΑΑ της πόλης.

1.3 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο Αγρινίου, προέκυψε από την ανάγκη επίλυσης ζητημάτων που άπτονται της κινητικότητας ανθρώπων και αγαθών και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης.

Ο Δήμος Αγρινίου, όντας ένα αστικό κέντρο μεγάλου μεγέθους αλλά και πληθυσμού αντιμετωπίζει κυκλοφοριακά προβλήματα που προκύπτουν καθαρά από τη διαχείριση της κινητικότητας αλλά σχετίζονται (άπτονται, προκαλούνται, επηρεάζουν ή/και επηρεάζονται) επιπλέον και με την οργάνωση σε άλλους τομείς (χωρική ανάπτυξη, τοπική ανάπτυξη, ενέργεια, περιβάλλον).

Τα βασικότερα προβλήματα κινητικότητας του Δήμου Αγρινίου όπως καταγράφονται μέσα από τις Κυκλοφοριακές Μελέτες, το Σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης και το Επιχειρησιακό Σχέδιο 2015-2019, αφορούν σε:

- Ανεπαρκή και -κατά περίπτωση- ακριβή αστική συγκοινωνία μεταξύ του κέντρου και των απομακρυσμένων -κυρίως, αλλά όχι μόνο- περιοχών.
- Μη ολοκληρωμένη διαχείριση στάθμευσης μετά την θέση σε λειτουργία της α' φάσης Σ.Ε.Σ, με κατά τόπους έντονα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου, που οφείλονται στην ανεπαρκή αστυνόμευση.
- Περιορισμένες βελτιώσεις προσβασιμότητας για Αμεα στην περιφέρεια, κυρίως, της πόλης.
- Μη ολοκληρωμένες παρεμβάσεις και έργα διευκόλυνσης της κινητικότητας (π.χ. μη ολοκληρωμένο δίκτυο πεζοδρόμων-οδών ήπιας κυκλοφορίας, μη υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων).
- Μη ικανοποιητική χρήση πεζής μετακίνησης, ποδηλάτου, ΜΜΜ και εναλλακτικών μοτίβων μετακίνησης (π.χ. συνεπιβατισμός).
- Φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης στο κέντρο κατά τις περιόδους αιχμής και οξυμένη -κατά τόπους- περιβαλλοντική υποβάθμιση σε συνδυασμό με την παράνομη στάθμευση.
- Μη τήρηση του κανονισμού Φ/Ε με συνέπειες την επιβάρυνση των καθυστερήσεων και της συμφόρησης στο εμπορικό κέντρο της πόλης.
- Έλλειψη ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού σε επίπεδο Καλλικρατικού Δήμου
- Έλλειψη συντονισμού των φορέων που εμπλέκονται (άμεσα και έμμεσα) της βιώσιμης ανάπτυξης της πόλης.
- Έλλειψη επαρκούς ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα βιωσιμότητας

Είναι γεγονός, πάντως, ότι ο Δήμος έχει προχωρήσει σε μερική εφαρμογή της παλαιάς (1997) και της επικαιροποιημένης (2007) Κυκλοφοριακής Μελέτης, ενώ έχει εκπονήσει και βρίσκεται στη διαδικασία υλοποίησης των προβλεπόμενων παρεμβάσεων της νέας επικαιροποιημένης (2017) Κυκλοφοριακής Μελέτης στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου της πόλης. Τα αποτελέσματα των εφαρμογών, αλλά και οι δυσκολίες που δεν επέτρεψαν -ή και δεν επιτρέπουν- την προώθηση άλλων, θα αποτελέσουν κύριο αντικείμενο της παρούσης μελέτης δημιουργώντας μια στέρεη βάση για την προώθηση μέτρων στον τομέα μεταφορών μελλοντικά. Ταυτόχρονα οι μέχρι τώρα εφαρμογές και προτάσεις θα πρέπει να ενταχθούν σε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο κυκλοφοριακού – πολεοδομικού σχεδιασμού αλλάζοντας την εικόνα του Δήμου σε βάθος χρόνου.

Η αναγνωρισμένη, πλέον, ανάγκη για την αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς καθώς και των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, όπως το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση, σε συνδυασμό με την ανάγκη για μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων, ενισχύει τη θέση ότι πρέπει άμεσα να γίνει η υλοποίηση ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων (π.χ. επέκταση πεζοδρομήσεων στο κέντρο της πόλης) που θα κάνουν ελκυστικούς τους εναλλακτικούς αυτούς τρόπους μετακίνησης διασφαλίζοντας την απρόσκοπτη και ασφαλή μετακίνηση όλων των

ατόμων χωρίς διάκριση, μεταξύ των οποίων των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και των Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ) εστιασμένων στην ανάπτυξη ενός βιώσιμου περιβάλλοντος.

Συνεπώς, κρίνεται απαραίτητη η διαμόρφωση ενός Ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Αγρινίου με την καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων οδικών υποδομών και παρεμβάσεων, σε συμφωνία με το υφιστάμενο πλαίσιο κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού, για την βελτιστοποίηση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Μια τέτοια διαδικασία στοχεύει:

- Στην ορθολογική και χρονικά ιεραρχημένη πρόταση μέτρων για τη βελτίωση της βιώσιμης κινητικότητας: i) όλων των πεζών συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ και ΑΜΚ, με κυριότερο μέλημα τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας με τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και προσβάσιμων πεζοδρομίων, ii) των ποδηλατιστών με τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων όπου η μορφολογία του εδάφους το επιτρέπει, καθώς και iii) την ενίσχυση της χρήσης των ΜΜΜ.
- Στην βελτίωση της κινητικότητας των μετακινούμενων καθώς και στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- Στην διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών στην πόλη.
- Στην αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού, με την ολοκλήρωση της διαχείρισης της στάθμευσης με την παράλληλη αποτροπή φαινομένων παράνομης στάθμευσης, την καθιέρωση δίκαιης τιμολογιακής πολιτικής και την εύρεση εναλλακτικών λύσεων στάθμευσης και μετεπιβίβασης περιφερειακά του Δήμου.
- Στη γενικότερη αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών του Δήμου.

Η ανάπτυξη του ΣΒΑΚ προϋποθέτει μια δομημένη μεθοδολογία που αποτελείται από τα ακόλουθα βήματα:

- Καθορισμό της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του Σχεδίου.
- Καλή προετοιμασία για τη διαδικασία του σχεδιασμού με ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και συλλογή όλων των απαραίτητων δεδομένων που θα καθορίσουν τις ελλείψεις της πόλης, τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα αλλά και τις ευκαιρίες που υπάρχουν και δεν πρέπει να μείνουν ανεκμετάλλευτες. Ο μελετητής θα βασιστεί για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης στα ήδη υπάρχοντα δεδομένα από την τελευταία κυκλοφοριακή μελέτη του 2017, επικαιροποιώντας τα δεδομένα και συμπληρώνοντας με κάποιες επιπλέον καταγραφές και έρευνες.
- Ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικών εξελίξεων και παρεμβάσεων .
- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.
- Θέσπιση και ιεράρχηση λογικών στόχων που ο Δήμος Αγρινίου θέλει να πετύχει. Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης θα καθορίσει τις προτεραιότητες και τους μετρήσιμους στόχους που ο Δήμος πρέπει να επιτύχει και θα οδηγήσει στον προσδιορισμό των κατάλληλων ενεργειών και μέτρων που πρέπει να παρθούν, προκειμένου να εξυπηρετηθεί το κοινό όραμα για την κινητικότητα. Το βήμα αυτό προϋποθέτει μια σειρά διαβουλεύσεων με την ενεργό συμμετοχή εκπροσώπων της τοπικής αυτοδιοίκησης, συμβούλων ειδικών σε θέματα κινητικότητας, πολιτών, δημόσιων και ιδιωτικών φορέων.

- Προσδιορισμός κατάλληλων ενεργειών και μέτρων για την εξυπηρέτηση του κοινού οράματος. Οι ενέργειες αυτές θα λάβουν υπόψη τα όσα έχουν προταθεί στην Κυκλοφοριακή Μελέτη του Δήμου.
- Εκπόνηση ΣΒΑΚ με ανάθεση ευθυνών, κατανομή χρηματοδότησης, ετοιμασία του σχεδίου δράσης και του εκτιμώμενου προϋπολογισμού, ενσωμάτωση παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου και τελική υιοθέτηση (εγκεκριμένο/ολοκληρωμένο έγγραφο ΣΒΑΚ).
- Εφαρμογή ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση κι εμπλοκή πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων.

Η υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ είναι μια συνεχής διαδικασία, στην οποία, κάτω από τον συντονιστικό ρόλο του Δήμου, εμπλέκονται μια πληθώρα φορέων και επιστημόνων, αλλά και το ευρύ κοινό και όργανα εκπροσώπησης αυτού. Η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ έχει δύο σκέλη:

1. Ένα στρατηγικό σκέλος που βασίζεται -κατ' εξοχήν- στην ικανοποίηση των αναγκών κινητικότητας ανθρώπων και επιχειρήσεων σε αστικά κέντρα πόλεων και τα προάστιά τους, με απώτερο σκοπό την περιβαλλοντική τους αναβάθμιση, την αύξηση της οδικής ασφάλειας, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών τους και τέλος τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους και της πρόσβασής τους σε συγκεκριμένα χρηματοδοτούμενα προγράμματα. Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μέτρα και δράσεις που οδηγούν σε έναν ενιαίο χωροταξικό, πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό και σε μια αποτελεσματικότερη διαχείριση της κυκλοφορίας. Παράλληλα, πρέπει να προωθούνται τεχνολογίες και μέτρα για το περιβάλλον με ταυτόχρονη ανάπλαση του αστικού χώρου και απόδοση περισσότερου χώρου στις ήπιες μορφές μετακίνησης.
2. Ένα επιχειρησιακό σκέλος που περιλαμβάνει την μελέτη των μέτρων που συναποτελούν το Σχέδιο, σε επίπεδο που είναι εφικτός ο προσδιορισμός του κόστους εφαρμογής τους¹. Με τον τρόπο αυτό και μέσω ανάλυσης κόστους - κοινωνικού οφέλους διασφαλίζεται ότι οι αποφάσεις των Δημοτικών Συμβουλίων ως προς την διάθεση πόρων οδηγούν σε μετρήσιμο κοινωνικό όφελος.

Σημειώνεται ότι, στην περίπτωση του Αγρινίου, το ΣΒΑΚ εκπονείται σε μια πόλη που έχει ήδη προχωρήσει σε μελέτες και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας – καλείται επομένως το ΣΒΑΚ, κατά περίπτωση, να 'χτίσει' πάνω σ' αυτές και όχι να εκπονήσει μια μελέτη 'όλων από την αρχή'.

¹ Π.χ. στάδιο αναγνωριστικής μελέτης σύμφωνα με στάδια μελετών που έχουν καθιερωθεί στη χώρα μας.

2 ΤΕΧΝΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

2.1 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο Δήμος Αγρινίου διαιρείται σε 10 Δημοτικές Ενότητες που φαίνονται στο χάρτη που ακολουθεί. Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αγρινίου θα καλύπτει το σύνολο των Δημοτικών Ενοτήτων όσον αφορά στην καταγραφή των μετακινήσεων, στην κυκλοφορία που παράγεται προς την Δ.Ε. Αγρινίου και στην εξυπηρέτησή τους με Δημόσια Συγκοινωνία ενώ ο βασικός σχεδιασμός θα αφορά στην Δ.Ε. Αγρινίου και την Δ.Ε. Αγίου Κων/νου που λειτουργούν ως μητροπολιτική περιοχή.

2.1.1 Δημοτική Ενότητα Αγγελοκάστρου

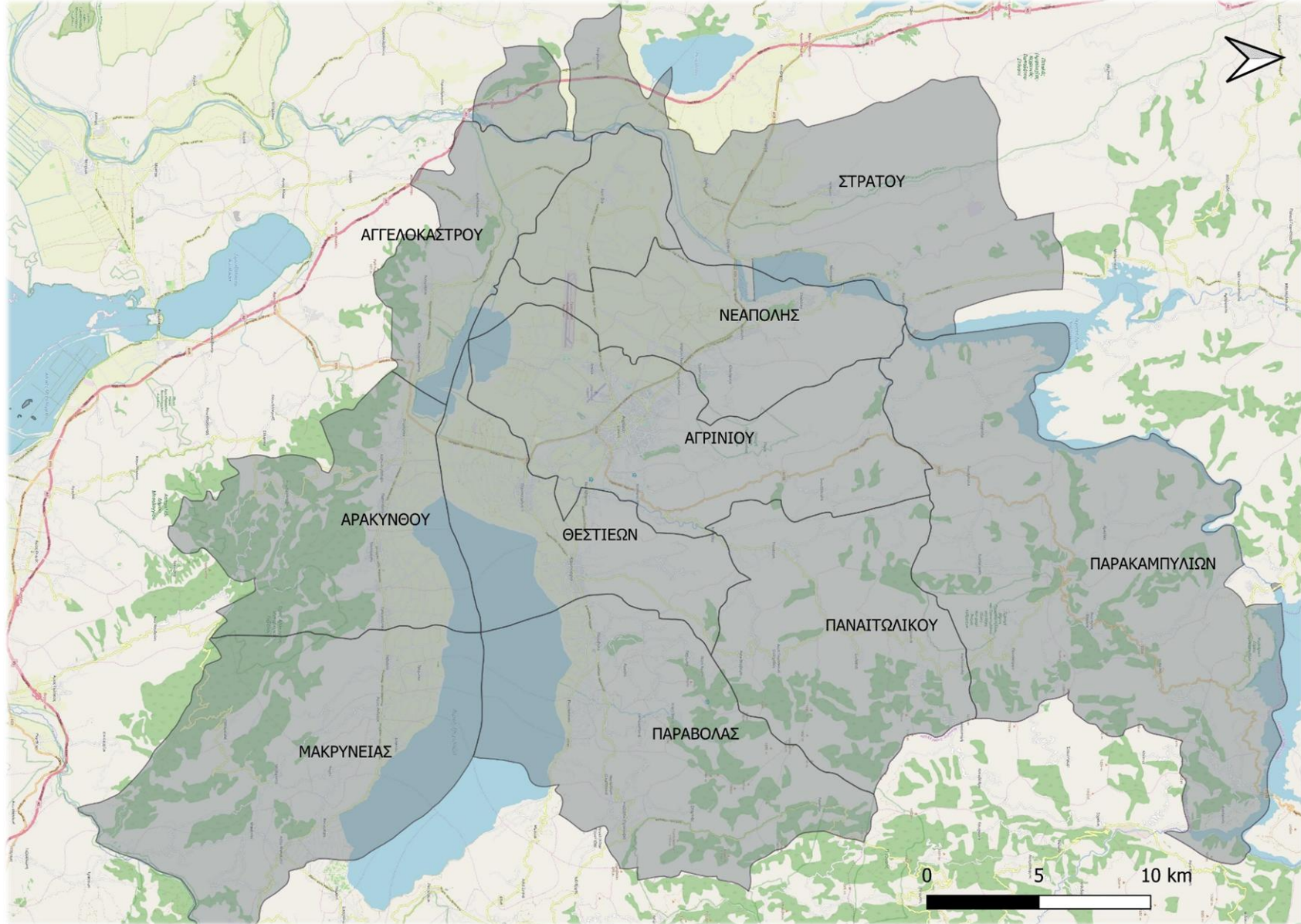
Η Δ.Ε. Αγγελοκάστρου ήταν μικρός δήμος της Αιτωλοακαρνανίας, γειτονικός στο Αγρίνιο. Συστάθηκε με το πρόγραμμα Καποδίστριας από τη συνένωση παλαιότερων κοινοτήτων της περιοχής, που αποτέλεσαν στη συνέχεια τα δημοτικά διαμερίσματα του δήμου. Λειτουργήσε την περίοδο 1999 -2010 οπότε και καταργήθηκε με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης και εντάχθηκε στον νέο Δήμο Αγρινίου.

2.1.2 Δημοτική Ενότητα Αγρινίου

Η Δ.Ε. Αγρινίου περιλαμβάνει την μεγαλύτερη πόλη του νομού, το Αγρίνιο. Βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα του νομού και στο μεγαλύτερο τμήμα του είναι πεδινός. Ο δήμος αποτελούνταν από επτά δημοτικά διαμερίσματα και είχε πληθυσμό 54.253 κατοίκους. Η έκτασή του ήταν 162,7 τ. χλμ. Από την 1/1/2011, με τη διοικητική μεταρρύθμιση Καλλικράτης, ο δήμος Αγρινίου συμπεριέλαβε και τους γειτονικούς δήμους κι έχει πλέον έκταση 1247 km² και πληθυσμό 96.321 κατοίκους .

2.1.3 Δημοτική Ενότητα Αρακύνθου

Η Δ.Ε. Αρακύνθου ήταν δήμος της Αιτωλοακαρνανίας, ο ένας από τους δύο δήμους του σχεδίου Καποδίστριας που αποτελούσαν την περιοχή της Μακρυνείας, όπως ονομάζονται τα νότια παράλια της λίμνης Τριχωνίδας. Συστάθηκε με το πρόγραμμα Καποδίστριας από τη συνένωση παλαιότερων κοινοτήτων της περιοχής, που αποτέλεσαν στη συνέχεια τα δημοτικά διαμερίσματα του δήμου. Λειτουργήσε την περίοδο 1999 -2010 οπότε και καταργήθηκε με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης και εντάχθηκε στον νέο δήμο Αγρινίου. Σύμφωνα με την απογραφή του 2001 είχε 6.448 κατοίκους και η συνολική του έκταση είναι 99.717 στρέμματα.



2.1.4 Δημοτική Ενότητα Θεοσιέων

Η Δ.Ε. Θεοσιέων Αιτωλοακαρνανίας συστάθηκε ως Δήμος με το νόμο 2539/97 και έπαψε να υφίσταται το 2010 με την ψήφιση και εφαρμογή του νόμου για την τοπική αυτοδιοίκηση με την ονομασία "Καλλικράτης". Αρχικά από το 1994, με το νόμο 1416/86, είχαν συσταθεί σε δήμο οι κοινότητες Καινούριου και Προσηλίων, οι οποίες παρέμειναν ως δημοτικά διαμερίσματα και στις οποίες προστέθηκαν, και οι κοινότητες Παναιτωλίου και Νέας Αβόρανης. Όλα τα δημοτικά διαμερίσματα του τέως Δήμου Θεοσιέων, εντάχθηκαν στον διευρυμένο Δήμο Αγρινίου. Σύμφωνα με την απογραφή του 2001 είχε 7594 κατοίκους και η συνολική του έκταση είναι 75078 στρέμματα.

2.1.5 Δημοτική Ενότητα Μακρυνείας

Η Δ.Ε. Μακρυνείας ήταν δήμος της Αιτωλοακαρνανίας, νότια της Τριχωνίδας. Μαζί με τον δήμο Αρακύνθου αποτελούσαν την ευρύτερη περιοχή της Μακρυνείας. Έδρα του δήμου ήταν η Γαβαλού.

Ο δήμος συστάθηκε με το πρόγραμμα Καποδίστριας από τη συνένωση παλαιότερων κοινοτήτων της περιοχής, που αποτέλεσαν στη συνέχεια τα δημοτικά διαμερίσματα του δήμου. Λειτούργησε την περίοδο 1999 -2010 οπότε και καταργήθηκε με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης και εντάχθηκε στον νέο δήμο Αγρινίου.

Η περιοχή που καταλάμβανε ο δήμος έχει τόσο ορεινές - ημιορεινές εκτάσεις, όσο και πεδινές, γύρω από τη λίμνη. Σύμφωνα με την απογραφή του 2001 έχει 5.235 κατοίκους και η συνολική του έκταση είναι 149.687 στρέμματα.

2.1.6 Δημοτική Ενότητα Νεάπολης

Η Δ.Ε. Νεάπολης ήταν δήμος του νομού Αιτωλοακαρνανίας. Προέκυψε από την 1^η στην Ελλάδα εθελοντική συνένωση των κοινοτήτων Νεάπολη, Ελαιόφυτο (Τριανταίικα) και Μεγάλη Χώρα. Στη συνέχεια με το πρόγραμμα Καποδίστριας στον αρχικό Δήμο εντάχθηκε η κοινότητα Σπολάιτας, και οι πρώην κοινότητες αποτέλεσαν δημοτικά διαμερίσματα του Καποδιστριακού Δήμου. Λειτούργησε την περίοδο 1999 -2010 οπότε και καταργήθηκε με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης και εντάχθηκε στον νέο δήμο Αγρινίου. Βρισκόταν στο κεντρικό τμήμα του νομού και είχε πληθυσμό 5.052 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 2001.

Ο Δήμος Νεάπολης, βρίσκεται ακριβώς δίπλα στην πόλη του Αγρινίου της οποίας αποτελεί ουσιαστικά προέκταση.

2.1.7 Δημοτική Ενότητα Παναιτωλικού

Η Δ.Ε. Παναιτωλικού ήταν ορεινός δήμος της Αιτωλοακαρνανίας στα βορειοανατολικά του Αγρινίου με έδρα το χωριό Σκουτερά. Είχε πάρει την ονομασία του από το όρος Παναιτωλικό που βρίσκεται εντός των ορίων του.

Συστάθηκε με το πρόγραμμα Καποδίστριας από τη συνένωση παλαιότερων κοινοτήτων της περιοχής, που αποτέλεσαν στη συνέχεια τα δημοτικά διαμερίσματα του δήμου. Λειτούργησε την περίοδο 1999 -2010 οπότε και καταργήθηκε με την εφαρμογή του προγράμματος

Καλλικράτης και εντάχθηκε στον νέο δήμο Αγρινίου. Σύμφωνα με την απογραφή του 2001 είχε 2.062 κατοίκους και η έκτασή του είναι 105.976 στρέμματα.

2.1.8 Δημοτική Ενότητα Παραβόλας

Η Δ.Ε. Παραβόλας ήταν δήμος της Αιτωλοακαρνανίας, στη βόρεια πλευρά της Τριχωνίδας. Έδρα του δήμου και μεγαλύτερος οικισμός ήταν η Παραβόλα.

Συστάθηκε με το πρόγραμμα Καποδίστριας από τη συνένωση παλαιότερων κοινοτήτων της περιοχής, που αποτέλεσαν στη συνέχεια τα δημοτικά διαμερίσματα του δήμου. Λειτούργησε την περίοδο 1999 -2010 οπότε και καταργήθηκε με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης και εντάχθηκε στον νέο δήμο Αγρινίου.

Ο δήμος ήταν κυρίως ημιορεινός και σύμφωνα με την απογραφή του 2001 είχε 4.482 κατοίκους και η συνολική του έκταση ήταν 135.373 στρέμματα.

2.1.9 Δημοτική Ενότητα Παρακαμπυλίων

Η Δ.Ε Παρακαμπυλίων ήταν ορεινός κυρίως δήμος της Αιτωλοακαρνανίας, που βρισκόταν βόρεια του Αγρινίου και εκτεινόταν ως τα σύνορα του νομού με την Ευρυτανία, στην περιοχή με την τεχνητή λίμνη Κρεμαστών.

Συστάθηκε με το πρόγραμμα Καποδίστριας από τη συνένωση παλαιότερων κοινοτήτων της περιοχής, που αποτέλεσαν στη συνέχεια τα δημοτικά διαμερίσματα του δήμου. Λειτούργησε την περίοδο 1999 -2010 οπότε και καταργήθηκε με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης και εντάχθηκε στον νέο δήμο Αγρινίου. Σύμφωνα με την απογραφή του 2001 έχει 2.757 κατοίκους

2.1.10 Δημοτική Ενότητα Στράτου

Η Δ.Ε. Στράτου βρισκόταν στην Αιτωλοακαρνανία και όφειλε το όνομά του στη Στράτο, την πάλαι ποτέ πρωτεύουσα της αρχαίας Ακαρνανίας. Συστάθηκε με το πρόγραμμα Καποδίστριας από τη συνένωση παλαιότερων κοινοτήτων της περιοχής, που αποτέλεσαν στη συνέχεια τα δημοτικά διαμερίσματα του δήμου. Λειτούργησε την περίοδο 1997-2010 οπότε καταργήθηκε με την εφαρμογή του Προγράμματος «Καλλικράτης» και εντάχθηκε στον νέο δήμο Αγρινίου. Ο συνολικός πληθυσμός του δήμου σύμφωνα με την απογραφή του 2001 ήταν 6.144 μόνιμοι κάτοικοι και η έκτασή του ήταν 153.307 στρέμματα.

2.2 ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Στόχος της μελέτης είναι η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τον Δήμο Αγρινίου, μέσω της υλοποίησης των παρακάτω δράσεων με αντιστοίχιση δράσεων με τα Στάδια της Μελέτης:

2.2.1 ΣΤΑΔΙΟ 0: Υποστήριξη διαδικασιών ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Πρόκειται για οριζόντια δράση που εκτείνεται σε όλη τη διάρκεια της μελέτης. Οι εργασίες που περιλαμβάνονται στο στάδιο αυτό θα διασφαλίσουν μεγάλο μέρος των απαιτήσεων της νομοθεσίας για την έγκριση του ΣΒΑΚ ως 'ολοκληρωμένου'. Εστιάζεται κυρίως στην οργάνωση των συμμετοχικών διαδικασιών και την δημοσιοποίηση του έργου. Ο στόχος των δημόσιων διαβουλεύσεων, οι οποίες θα διοργανωθούν από τον Ανάδοχο σε πλήρη συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή σε τρεις φάσεις (η 1^η στην αρχή το έργου, η 2^η πριν την διαμόρφωση του τελικού σεναρίου και η 3^η μετά την ολοκλήρωση του σχεδίου δράσης) είναι η δημόσια συμμετοχή στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, δηλαδή η συμμετοχή είτε των φορέων που εμπλέκονται με οποιοδήποτε τρόπο στην άσκηση συγκοινωνιακού έργου, είτε συλλογικών οργάνων που εκπροσωπούν οργανωμένα και νόμιμα την ευρύτερη κοινωνία της περιοχής μελέτης, είτε, τέλος, μεμονωμένων πολιτών (κάτοικοι, εργαζόμενοι, επισκέπτες).

Από τη διαδικασία της διαβούλευσης θα προκύψουν οι προτάσεις και παρατηρήσεις φορέων και πολιτών σχετικά τόσο με τα προβλήματα και την υφιστάμενη κατάσταση, όσο και με τις προκαταρκτικές προσεγγίσεις, οι οποίες θα συμβάλουν στις προτάσεις του Ανάδοχου. Ταυτόχρονα, η διαδικασία της διαβούλευσης θα λειτουργήσει και ως εργαλείο δημιουργίας σύμπνοιας και αποδοχής των προτεινόμενων μέτρων του ΣΒΑΚ καθώς όλοι οι συμμετέχοντες θα εκφράσουν τις απόψεις και αντιρρήσεις τους. Τέλος, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς θα κληθούν να αποδεχτούν το τελικό ΣΒΑΚ. Αναλυτική περιγραφή των περιεχομένων του Σταδίου παρουσιάζεται στη συνέχεια.

2.2.2 ΣΤΑΔΙΟ Ι : Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

Περιλαμβάνει τη συλλογή στοιχείων και την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης. Κατά το στάδιο αυτό θα πραγματοποιηθεί επικαιροποίηση και συμπλήρωση των στοιχείων της Κυκλοφοριακής Μελέτης του Δήμου (2017) με δεδομένα που θα αφορούν στην υφιστάμενη κατάσταση χρήσεων γης, κυκλοφορίας, στάθμευσης και εξυπηρέτησης των μετακινούμενων (αξιοποίηση υπαρχουσών σχετικών μελετών, πραγματοποίηση μετρήσεων και έρευνας ερωτηματολογίου), ανάλυση και αξιολόγηση των στοιχείων αυτών και εντοπισμός των υπαρχόντων προβλημάτων κινητικότητας.

Ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί στην αξιολόγηση των παρεμβάσεων που έχουν ήδη υλοποιηθεί. Θα αναλυθεί ο βαθμός επίτευξης των αρχικών στόχων ή η αποτυχία επίτευξής τους ή μερική επίτευξή τους και θα αναζητηθούν οι λόγοι που έχουν οδηγήσει στην σημερινή κατάσταση. Θα αναζητηθούν επίσης οι λόγοι για τους οποίους παρεμβάσεις που ήδη έχουν προταθεί και εγκριθεί δεν έχουν προχωρήσει σε υλοποίηση. Θα δημιουργηθεί επομένως μια γνωστική βάση σε θέματα υλοποίησης που θα είναι πολύτιμη στην τελική διαμόρφωση του ΣΒΑΚ. Αναλυτική περιγραφή των περιεχομένων του Σταδίου παρουσιάζεται στη συνέχεια.

2.2.3 ΣΤΑΔΙΟ II: Ανάπτυξη προκαταρκτικών προτάσεων

Στο Στάδιο II θα αναπτυχθούν σενάρια μελλοντικών εξελίξεων εξωτερικών παραγόντων (π.χ. τεχνολογία οχημάτων) δηλαδή παραγόντων που δεν μπορούν να επηρεαστούν από τον Δήμο. Τα σενάρια θα έχουν ορίζοντα 10ετίας και θα αποτελέσουν τη βάση σύγκρισης της αποτελεσματικότητας των μέτρων και παρεμβάσεων που θα ενταχθούν στο ΣΒΑΚ. Θα διατυπωθούν 2 μελλοντικά σενάρια με διαφορετικές παραδοχές τεχνολογικών εξελίξεων και εξέλιξης του πληθυσμού της πόλης (σενάρια BAU – Business as Usual). Θα αναπτυχθεί κυκλοφοριακό πρότυπο με στόχο την εκτίμηση των επιπτώσεων της κυκλοφορίας στην υφιστάμενη κατάσταση και τα σενάρια.

Θα αναπτυχθούν επιλογές αντιμετώπισης των προβλημάτων που έχουν διαπιστωθεί από την αξιολόγηση, τόσο για την υφιστάμενη κατάσταση όσο και για τα σενάρια BAU. Η γένεση επιλογών θα αναφέρεται σε όλα τα μέσα μετακίνησης και διαφορετικές κλίμακες παρέμβασης. Η γένεση επιλογών θα βασιστεί σε αναλύσεις μέσω:

- Συστήματος Γεωγραφικών Πληροφοριών (GIS).
- Του Κυκλοφοριακού πρότυπου που θα έχει αναπτυχθεί.
- Αναλύσεων προσπελασιμότητας και αξιοποίησης εργαλείων ανάλυσης προσπελασιμότητας.
- Αναλύσεων των ερωτηματολογίων.
- Βιβλιογραφικής τεκμηρίωσης αποτελεσματικότητας, δαπανών και δεικτών κόστους οφέλους με βάση την διεθνή και ειδικότερα την Ευρωπαϊκή βιβλιογραφία.
- Αξιοποίησης διαθέσιμων απλών μοντέλων ανάλυσης και λήψης αποφάσεων.

Η δεύτερη διαβούλευση θα πραγματοποιηθεί μετά την αρχική επιλογή μέτρων και παρεμβάσεων ανά σενάριο, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η γνώμη των φορέων και πολιτών στην διατύπωση της οριστικής πρότασης. Κατά τη δεύτερη διαβούλευση θα παρουσιαστούν οι εναλλακτικές προσεγγίσεις, η μεθοδολογία αξιολόγησης τους και τα τελικά αποτελέσματα αυτής ενώ ως αποτέλεσμα της διαβούλευσης θα είναι η επιλογή μεταξύ των μέτρων και παρεμβάσεων που παρουσιάστηκαν για επεξεργασία στο Στάδιο III. Αναλυτική περιγραφή των περιεχομένων του Σταδίου παρουσιάζεται στη συνέχεια.

2.2.4 ΣΤΑΔΙΟ III: Συγκεκριμενοποίηση μέτρων και εγκεκριμένο ΣΒΑΚ

Κατά το τρίτο Στάδιο του έργου (ΣΤΑΔΙΟ III), θα ακολουθήσει η μελέτη των παρεμβάσεων που έχουν επιλεγεί σε επίπεδο που είναι εφικτός ο προσδιορισμός του κόστους εφαρμογής τους². Το κοινωνικό όφελος από κάθε μέτρο θα εκτιμηθεί μέσω ανάλυσης κόστους – οφέλους ή πολυκριτηριακή ανάλυση, αξιοποιώντας το κυκλοφοριακό πρότυπο ή άλλες μεθόδους.

Τέλος, το Στάδιο αυτό θα περιλαμβάνει την ετοιμασία του σχεδίου δράσης για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων – δηλαδή το ολοκληρωμένο ΣΒΑΚ.

Μια τρίτη διαβούλευση θα πραγματοποιηθεί μετά την ολοκλήρωση του σχεδίου δράσης και θα έχει ως στόχο την τελική αποδοχή του ΣΒΑΚ από τους συμμετέχοντες φορείς και πολίτες. Αναλυτική περιγραφή των περιεχομένων του Σταδίου παρουσιάζεται στη συνέχεια.

² Π.χ. στάδιο αναγνωριστικής μελέτης σύμφωνα με στάδια μελετών που έχουν καθιερωθεί στη χώρα μας.

3 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΑΝΑ ΣΤΑΔΙΟ

3.1 ΣΤΑΔΙΟ 0. ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΣΒΑΚ.

Πρόκειται, όπως προαναφέρθηκε, για οριζόντια δράση που εκτείνεται σε όλη τη διάρκεια της μελέτης. Σκοπός είναι η υποστήριξη του Δήμου στις διαδικασίες που απαιτούνται για την εκπόνηση ενός 'ολοκληρωμένου', σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, ΣΒΑΚ. Περιλαμβάνει, όχι περιοριστικά, τα ακόλουθα:

3.1.1 Σύνταξη Συμφώνου Συμμετοχής.

Υποστήριξη του Δήμου στον συντονισμό επαφών με τους λοιπούς Δήμους του Νομού Αιτωλοακαρνανίας, την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας την Περιφερειακή Ενότητα Αιτωλοακαρνανίας, την ΕΛ.ΣΤΑΤ., τα ΚΤΕΛ Αγρινίου, τα σωματεία Ταξί, τα πρακτορεία αστικών διανομών, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο, το Τεχνικό Επιμελητήριο, , την Τροχαία, τους τουριστικούς πράκτορες αλλά και όποιους άλλους οικονομικούς και κοινωνικούς φορείς διαθέτουν στοιχεία και μπορούν να συμβάλουν στην αρτιότητα της μελέτης. Σύμφωνα με την Παράγραφο 8 του Άρθρου 22 του Ν. 4599/2019 (ΦΕΚ Α' 40/04.03.2019), ο Δήμος καλείται να καταρτίσει Σύμφωνο Συμμετοχής για τον σκοπό της συνεργασίας μεταξύ του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ και του δικτύου φορέων και περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανά στάδιο ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

3.1.2 Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ.

Υποστήριξη του Δήμου στην δημιουργία σχετικής ιστοσελίδας ΣΒΑΚ. Μέσα στην ιστοσελίδα αυτή θα παρουσιάζονται όλες οι δράσεις και τα αποτελέσματα του έργου. Για την ευρεία διάδοση της ιστοσελίδας και την καλύτερη πληροφόρηση του κοινού, ο Ανάδοχος θα υποστηρίζει την σύνδεση της ιστοσελίδας με όλα τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης (facebook, twitter, Instagram κ.α.) καθώς και με τις ιστοσελίδες του Δήμου, της Περιφέρειας, των Φορέων Δ.Σ. κτλ. Σκοπός της ιστοσελίδας αυτής, είναι να ξεκινήσει ένας ουσιαστικός διάλογος με τους πολίτες και τους φορείς, οι οποίοι θα μπορούν να καταθέσουν τις απόψεις τους σε σχετικά ερωτήματα που θα σχεδιάζει και θα αναρτά ο Ανάδοχος σε συνεργασία με τον Δήμο ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

Τα ερωτήματα θα σχετίζονται με τον καθορισμό των προβλημάτων κινητικότητας της πόλης, την πρόταση πιθανών λύσεων, το πώς βλέπουν κάτοικοι τον Δήμο τους σήμερα και πως επιθυμούν να τον δουν να διαμορφώνεται στο μέλλον. Μέσα από τη διαδικασία αυτή οι πολίτες θα συμβάλλουν δυναμικά στη διαμόρφωση του οράματος και των στόχων που θέλει να επιτύχει ο Δήμος, πετυχαίνοντας έτσι τη συμμετοχική προσέγγιση που είναι και το ζητούμενο κάθε ΣΒΑΚ. Η σελίδα θα πρέπει να εμπλουτίζεται διαρκώς με νέο υλικό (νέα ερωτήματα, γεγονότα και δράσεις που σχετίζονται άμεσα με τη βιώσιμη κινητικότητα στην πόλη, κλπ.). Η ιστοσελίδα θα πρέπει να έχει δημιουργηθεί σε ένα (1) μήνα μετά την έναρξη

του έργου και θα ενσωματώνει όλο το πληροφοριακό υλικό για το έργο. Συγχρόνως θα έχει δημιουργηθεί το πρώτο ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο με στόχο την καταγραφή των βασικών προβλημάτων των πολιτών και επισκεπτών του Δήμου αλλά και την άποψη τους για την ιεράρχηση των δράσεων που θα επιθυμούσαν να πραγματοποιηθούν και αφορούν στη βιώσιμη κινητικότητα.

3.1.3 Λογότυπο ΣΒΑΚ.

Ο Ανάδοχος καλείται, σε συνεργασία με το Δήμο, να σχεδιάσει ένα λογότυπο για το ΣΒΑΚ του Δήμου το οποίο θα συνοδεύεται από ένα σχετικό σλόγκαν, τα οποία θα χρησιμοποιήσει στη σχεδίαση της ιστοσελίδας και των ενημερωτικών φυλλαδίων του έργου.

3.1.4 Ανάπτυξη Κοινού Οράματος.

Μέσα από την ανάλυση των προηγούμενων μελετών αλλά και των δεδομένων που θα συλλεχθούν και θα αναλυθούν, θα προκύψουν οι τάσεις του Δήμου όσον αφορά στην αστική ανάπτυξη, το περιβάλλον, την κυκλοφορία, την οικονομία, την καινοτομία κ.α. Συγχρόνως, η ανάλυση των συλλεχθέντων κυκλοφοριακών δεδομένων, τα αποτελέσματα της πρώτης διαβούλευσης και τα ερωτηματολόγια που θα καταγράψουν απόψεις πολιτών, θα επισημάνουν τα σχετικά προβλήματα, τα οποία χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης καθώς επίσης και τις λύσεις βελτίωσης που έχουν προταθεί κατά καιρούς μέσα από προηγούμενες μελέτες. Τα προβλήματα και οι ώριμες προτάσεις για τη λύση αυτών στα οποία θα καταλήξει ο Ανάδοχος, θα παρουσιαστούν στην επιτροπή ΣΒΑΚ του Δήμου (κλειστή ομάδα εργασίας που θα έχει συσταθεί από τον Δήμο με απόφαση Δημάρχου και θα περιλαμβάνει δημοτικούς υπαλλήλους από διαφορετικά τμήματα του Δήμου που σχετίζονται άμεσα με το αντικείμενο του ΣΒΑΚ). Μέσα από τη συνάντηση αυτή θα καθοριστούν οι βασικές προσδοκίες που έχει θέσει ο Δήμος την ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας, θα διαμορφωθεί ένα πρώτο όραμα και οι βασικοί στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν μέσα από τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Μετά τη διαμόρφωση του κοινού οράματος, ο Ανάδοχος θα πρέπει να ενημερώσει εκ νέου τους πολίτες, ώστε αυτοί να κατανοήσουν πλήρως τους στόχους που αυτό εξυπηρετεί. Η συμμετοχή και η παρέμβαση των πολιτών σε περίπτωση που δε συμφωνούν με το όραμα του ΣΒΑΚ κρίνεται απαραίτητη. Για τον λόγο αυτό το όραμα θα επικοινωνηθεί και μέσα από την ιστοσελίδα και τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης ενώ θα δημιουργηθεί ειδικά διαμορφωμένος χώρος διαλόγου ο οποίος θα βοηθήσει στην αποτύπωση των σχολίων και στη διαμόρφωση ενός τελικού οράματος που θα εκφράζει την πλειοψηφία των πολιτών και των Φορέων. Επιπρόσθετα, ο Ανάδοχος θα υποστηρίξει τον Δήμο να προωθήσει το κοινό όραμα μέσα από Δελτία Τύπου και αναφορές στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης.

3.1.5 Ανάπτυξη δεικτών - στόχων

Μετά τον καθορισμό του οράματος και την αποδοχή του από το Δημοτικό Συμβούλιο, ο Ανάδοχος, σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή, θα καθορίσει μετρήσιμους, έξυπνους στόχους που θα επιτρέψουν την αξιολόγηση των επιπτώσεων των μέτρων που θα προταθούν και την αξιολόγηση των παρεμβάσεων μετά την εφαρμογή των μέτρων. Η

διαδικασία που θα ακολουθηθεί για τον προσδιορισμό των στόχων, την ιεράρχησή τους και την τελική επιλογή τους θα πρέπει να διασφαλίζει ότι οι στόχοι θα είναι σε απόλυτη συμφωνία με το κοινό όραμα που αποτελεί και τον απώτερο σκοπό του ΣΒΑΚ. Η επιλογή τους θα προκύψει μέσα από τη διαδικασία ιεράρχησης των προσδοκιών (προσδοκίες -> ένταξη προσδοκίας σε περιγραφικό στόχο -> για κάθε περιγραφικό στόχο τίθεται αντίστοιχος ποσοτικός στόχος, μονάδα μέτρησης και έτος στόχος). Η συνεχής εμπλοκή των ενδιαφερόμενων μερών είναι απαραίτητη.

Η ανάπτυξη στόχων (συγκεκριμένων, μετρήσιμων και ρεαλιστικών) επιτρέπει την παρακολούθηση της προόδου της επίτευξης των σκοπών του ΣΒΑΚ και καθορίζει το βασικό σημείο αναφοράς για την αξιολόγηση της αποδοτικότητας των μέτρων. Οι στόχοι θα πρέπει να είναι ακριβείς κάνοντας χρήση ποσοτικών και ποιοτικών όρων και εύκολα κατανοητοί, μετρήσιμοι κι εφικτοί, ενώ πολύ βασικούς παράγοντας που θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη είναι τα χρονικά διαστήματα μέσα στα οποία και θα πρέπει να επιτευχθούν. Ο Ανάδοχος θα πρέπει να επιλέξει/συνθέσει τους στόχους και να αναπτύξει τη μεθοδολογία αξιολόγησής τους. Παραδείγματα στόχων παρουσιάζονται στον πίνακα 2 που ακολουθεί.

Πίνακας 2: Παραδείγματα στόχων του ΣΒΑΚ

Περιγραφή Στόχου	Ποσοτικοποίηση Στόχου	Μονάδα Μέτρησης	Τιμή Στόχος	Έτος στόχος
Αναβάθμιση της αστικής οδικής ασφάλειας	Μείωση των ατυχημάτων που αφορούν στην παράσυρση πεζού στο αστικό οδικό δίκτυο.	Ατυχήματα	50%	10ετία
Αύξηση της προσβασιμότητας	Αύξηση των διαδρομών που μπορούν να γίνονται ανεμπόδιστα από ανθρώπους με κινητικά προβλήματα.	χλμ.	80%	10ετία
Μείωση των περιβαλλοντικών ρύπων	Μείωση του CO2 εντός του αστικού κέντρου	χλγρ.	10%	10ετία
Αύξηση της χρήσης Δ.Σ.	Αύξηση του ποσοστού χρήσης των αστικών Δημοσίων Συγκοινωνιών με τελικό προσορισμό το κέντρο της πόλης	Μετακινήσεις	30%	10ετία

Αύξηση των ήπιων μεταφορικών υποδομών	Αύξηση του μήκος προσβάσιμων πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων	χλμ.	60%	10ετία
---------------------------------------	---	------	-----	--------

Η διατύπωση των στόχων και δεικτών θα προσαρμόζεται στην πορεία του εργασιών και η τελική τους έκδοση θα περιληφθεί στο παραδοτέο του Σταδίου 0. Η τελική έκδοση των δεικτών θα περιλαμβάνει και ορισμό του τρόπου συλλογής στοιχείων για τον υπολογισμό τους (π.χ. εγκατάσταση παρόδιου εξοπλισμού, αξιοποίηση Σ.Γ.Π., κ.α.)

3.1.6 Οργάνωση Διαβουλεύσεων

3.1.6.1 Γενικά

Η οργάνωση διαβουλεύσεων περιλαμβάνει:

Ορισμό του χρόνου και τόπου που θα πραγματοποιηθεί η εκδήλωση σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή. Κατά τη διάρκειά της εκδήλωσης θα διανέμονται ενημερωτικά φυλλάδια που θα έχουν σχεδιαστεί και εκτυπωθεί. Ο Ανάδοχος θα πρέπει, σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή, να ετοιμάσει τη λίστα των προσκεκλημένων φορέων και συλλόγων πολιτών, να ετοιμάσει τη σχετική πρόσκληση που θα προωθήσει ο Δήμος, να οργανώσει τον χώρο που θα δοθεί από την Αναθέτουσα Αρχή, να φροντίσει για τα πρακτικά και τις σχετικές παρουσιάσεις, να οργανώσει τη συζήτηση και να καταγράψει τις απόψεις των πολιτών και των Φορέων που θα συμμετέχουν στη διαβούλευση.

Πριν τη διοργάνωση κάθε Διαβούλευσης, ο Ανάδοχος θα ενημερώσει την ιστοσελίδα ΣΒΑΚ, ώστε να μπορούν οι Φορείς και οι Πολίτες να ενημερωθούν για το ΣΒΑΚ, την πορεία του έργου και το αντικείμενο της διαβούλευσης.

Τα αποτελέσματα κάθε διαβούλευσης θα αναρτώνται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ.

Πριν από κάθε διαβούλευση ο Ανάδοχος, σε συνεργασία με τον Δήμο, θα τυπώνει ενημερωτικό φυλλάδιο για το ΣΒΑΚ, που θα συνοψίζει την πορεία του ΣΒΑΚ και το αντικείμενο της διαβούλευσης. Τα φυλλάδια θα αναθεωρούνται σε κάθε διαβούλευση.

Η προσβασιμότητα των ΑΜΕΑ στους χώρους πραγματοποίησης των διαβουλεύσεων κρίνεται απαραίτητο να εξασφαλιστεί από τον Δήμο σε συνεργασία με τον Ανάδοχο.

3.1.6.2 Οργάνωση της 1^{ης} Διαβούλευσης

Στόχος είναι η ενημέρωση των Φορέων και των πολιτών για το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας του Δήμου και ανοιχτή συζήτηση επάνω στα βασικά προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει. Ο Ανάδοχος και η Αναθέτουσα Αρχή αρχικά θα ενημερώσουν, στα πλαίσια της διαβούλευσης, τους πολίτες σχετικά με την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και το πόσο σημαντικό ρόλο παίζει τόσο στην ανάπτυξη της πόλης και των γύρω περιοχών όσο και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της.

Θα ακολουθήσει παρουσίαση των προβλημάτων, όπως αυτά θα προκύψουν από την ανασκόπηση των σχετικών μελετών αλλά και των προτάσεων επίλυσης αυτών. Στη συνέχεια θα γίνει ανοιχτός διάλογος με τα θέματα που θα πρέπει το ΣΒΑΚ να εστιάσει. Ταυτόχρονα το

κοινό θα ενημερωθεί για την έρευνα ερωτηματολογίου που θα πραγματοποιηθεί στα πλαίσια της μελέτης προκειμένου να εξασφαλιστεί η ευρεία συμμετοχή του σε αυτήν.

3.1.6.3 Οργάνωση της 2ης Διαβούλευσης

Το Στάδιο II ολοκληρώνεται με την οργάνωση και εκτέλεση της δεύτερης διαβούλευσης που στόχο έχει την ενημέρωση των Φορέων και των πολιτών για τις πιθανές παρεμβάσεις – μέτρα που εκτιμάται ότι θα είναι αποτελεσματικά στην προώθηση βιώσιμης κινητικότητας.

3.1.6.4 Οργάνωση της 3ης Διαβούλευσης

Το Στάδιο III ολοκληρώνεται με την οργάνωση και εκτέλεση της τρίτης διαβούλευσης που στόχο έχει την παρουσίαση του τελικού ΣΒΑΚ, πριν την οριστική έκδοση και την διαδικασία έγκρισής του.

3.2 ΣΤΑΔΙΟ Ι – ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

3.2.1 Συλλογή - Αξιολόγηση υφιστάμενων στοιχείων και παρεμβάσεων

Στον Ανάδοχο θα δοθούν από τον Δήμο όλες οι μελέτες που έχουν εκπονηθεί και σχετίζονται άμεσα ή και έμμεσα με το αντικείμενο της μελέτης όπως (όχι περιοριστικά) μελέτες κυκλοφοριακές, συγκοινωνιακές, πολεοδομικές, κοινωνικοοικονομικές και αναπτυξιακών έργων, χαρτογραφικά υπόβαθρα, κτλ.

Στον πίνακα 1 που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι βασικές σχετικές μελέτες που διαθέτει στην κατοχή του ο Δήμος Αγρινίου και θα περιληφθούν στον φάκελο της μελέτης που θα παραδοθεί στον Ανάδοχο μετά την υπογραφή της σύμβασης.

Πίνακας 1: Παρόμοιας Φύσης Μελέτες / Έργα του Δήμου Αγρινίου

A/α	Τίτλος Μελέτης	Μελετητής	Ημερομηνία Ολοκλήρωσης
1	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2015-2019 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	Δήμος Αγρινίου	
2	Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη 2014-2020	Δήμος Αγρινίου	2015
3	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Αγρινίου	Δήμος Αγρινίου	2016
4	Κυκλοφοριακή Μελέτη Αγρινίου	Δήμος Αγρινίου	1997
5	Ανασύσταξη - Αναθεώρηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Αγρινίου	Δήμος Αγρινίου	2007
6	Μελέτη τοπικών τροποποιήσεων Κυκλοφοριακής Μελέτης Αγρινίου	Δήμος Αγρινίου	2017

Επαφές, επίσης, θα γίνουν με τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου και τους Οργανισμούς Κοινής Ωφέλειας για έργα που μελετώνται ή έχουν μελετηθεί και πρόκειται να υλοποιηθούν άμεσα και συνδέονται άρρηκτα με την κινητικότητα του Δήμου. Ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί σε υφιστάμενες μελέτες εφαρμογής που σχετίζονται με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας αλλά και αναδεικνύουν την ωριμότητα του Δήμου ως προς την κατεύθυνση αυτή.

Ο Ανάδοχος θα εντοπίσει σε ποιο βαθμό οι μελέτες που έχουν εκπονηθεί -με έμφαση στην Κυκλοφοριακή Μελέτη του Δήμου και στις επικαιροποιήσεις αυτής- έχουν υλοποιηθεί και θα εξετάσει και θα παρουσιάσει τους λόγους που αυτές οι μελέτες, ή συγκεκριμένα μέτρα αυτών, δεν εφαρμόστηκαν ή σε ποιο βαθμό εφαρμόστηκαν με επιτυχία. Επιπλέον, υφιστάμενα μέτρα κινητικότητας θα σχολιαστούν από τον Ανάδοχο για το κατά πόσο φέρουν τα επιθυμητά αποτελέσματα. Θα πρέπει επίσης ο Ανάδοχος αντλώντας στοιχεία από την Τεχνική Υπηρεσία να υπολογίσει σε ετήσια βάση και να παρουσιάσει σε σχετικό πίνακα τους πόρους που διατέθηκαν από τον Δήμο για έργα σχετικά με τη βελτίωση της κινητικότητας την τελευταία δεκαετία. Στη συνέχεια, ο Ανάδοχος θα προβεί στην ανασκόπηση όλων των ανωτέρω σχετικών μελετών και των σχετικών έργων που έχουν υλοποιηθεί ή έχουν εγκριθεί προς υλοποίηση.

Τα αποτελέσματα της ανασκόπησης των μελετών θα αποτελέσουν την κατευθυντήρια γραμμή για τον σχεδιασμό της πορείας της μελέτης και την επιλογή μέτρων και παρεμβάσεων. Η ανασκόπηση των μελετών και ιδιαίτερα των προβλημάτων που αντιμετωπίστηκαν κατά την εφαρμογή μέτρων αλλά και των προβλημάτων που προκάλεσαν την μη εφαρμογή μέτρων, θα βοηθήσει στην ανάδειξη των αναπτυξιακών στόχων του Δήμου και στον εντοπισμό των προβλημάτων και των προτεινόμενων διαχρονικά παρεμβάσεων για την επίλυσή τους. Όλα τα παραπάνω (ανασκόπηση, ανάδειξη προβλημάτων και ευκαιριών, αναπτυξιακοί στόχοι) θα περιγραφούν αναλυτικά στο σχετικό παραδοτέο και θα ληφθούν υπόψη στην καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου καθώς και στον καθορισμό των προτεραιοτήτων, του οράματος και των στόχων του που θα θέσει το ΣΒΑΚ του Δήμου.

3.2.2 Καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης

3.2.2.1 Καταγραφή των χαρακτηριστικών του συστήματος μεταφορών στην περιοχή μελέτης

Με βάση τα υφιστάμενα στοιχεία που θα συγκεντρωθούν και τις συστηματικές παρατηρήσεις της κυκλοφοριακής λειτουργίας της πόλης, θα οριστούν και σχεδιαστούν οι απαραίτητες έρευνες και μετρήσεις των χαρακτηριστικών κυκλοφορίας, στάθμευσης και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Οι καταγραφές θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

3.2.2.1.1 Απογραφή Οδικού Δικτύου, Χρήσεων Γης, Δημογραφικών και Κοινωνικο-οικονομικών Στοιχείων της Περιοχής Μελέτης

Ο ανάδοχος καλείται να ελέγξει και να επικαιροποιήσει, όπου αυτό χρειαστεί, το ψηφιακό υπόβαθρο της περιοχής μελέτης το οποίο θα του δοθεί από τον Δήμο Αγρινίου και θα περιέχει τους οδικούς άξονες, τις κατευθύνσεις οδών, την ιεράρχη αυτών, τους πεζοδρόμους, την ύπαρξη πεζοδρομίων, την αρίθμηση των Ο.Τ., την ύπαρξη φωτεινών σηματοδοτών στους κόμβους, τις λεωφορειακές γραμμές, το καθεστώς στάθμευσης και τους Δημοτικούς Χώρους Στάθμευσης. Ο Ανάδοχος θα προβεί στην επικαιροποίηση των παραπάνω στοιχείων και στην κατάλληλη (για την χρήση του σε συγκοινωνιακό μοντέλο) κωδικοποίηση των οδικών τμημάτων, κόμβων και ζωνών. Ο Ανάδοχος θα συμπληρώσει/επικαιροποιήσει τα δεδομένα του Δήμου με καταγραφές οι οποίες θα αφορούν όλη την περιοχή μελέτης:

- Την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, βάσει των γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του.
- Την κυκλοφοριακή οργάνωση για το οδικό δίκτυο έως την κατηγορία της συλλεκτικής οδού. Απογράφονται, οι ισχύουσες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (κατευθύνσεις κίνησης οχημάτων, μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας), τα στοιχεία της διατομής των οδών (αριθμός λωρίδων κυκλοφορίας, πλάτη πεζοδρομίων, κατάσταση οδοστρώματος και πεζοδρομίων/ πεζοδρόμων, κλίσεις οδών – πάνω ή κάτω από 5%, πλάτος νησίδας – αν υπάρχει). Οι οδοί στις οποίες θα γίνει πλήρη απογραφή των χαρακτηριστικών τους θα προκύψει από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο και κατόπιν συνεννόησης με την Αναθέτουσα Αρχή και θα περιλαμβάνει πρωτεύουσες και δευτερεύουσες αρτηρίες καθώς και κύριες και δευτερεύουσες συλλεκτικές οδούς.

- Την καταγραφή υφιστάμενων σηματοδοτούμενων κόμβων, διαβάσεων πεζών και λοιπού εξοπλισμού εξυπηρέτησης των μεταφορών/μετακινήσεων (στάσεις, θέσεις ταξί, θέσεις φορτοεκφόρτωσης, κ.α.) με ιδιαίτερη έμφαση στα στοιχεία που άπτονται της κινητικότητας ΑΜΕΑ (ράμπες, οδηγοί τυφλών, ύπαρξη επαρκούς ελεύθερου ύψους και πλάτους όδευσης, σημαντικά εμπόδια που εμποδίζουν την κίνηση ΑΜΕΑ, κτλ.). Θα συλλεχθούν τα προγράμματα σηματοδότησης των σηματοδοτούμενων κόμβων
- Την καταγραφή σημαντικών χρήσεων γης (στη βάση του υπάρχοντος χάρτη χρήσεων γης και του ΓΠΣ που θα δοθεί στον Ανάδοχο). Αυτό θα αφορά τον εντοπισμό των θέσεων και προσβάσεων χρήσεων που αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων. Πιο συγκεκριμένα (και όχι περιοριστικά, υπό την έννοια ότι κατά την υλοποίηση του Σχεδίου οι προκύπτουσες ανάγκες θα καταδεικνύουν και την ανάγκη σε προσθήκη γεωπληροφορίας), ο Ανάδοχος θα καταγράψει:
 - ✓ υπηρεσίες τις οποίες επισκέπτονται συχνά ΑΜΕΑ (π.χ. ΚΕΠΑ, υπηρεσίες υγείας, υπηρεσίες που δίνουν επιδόματα κλπ.)
 - ✓ δημόσιες υπηρεσίες που επισκέπτεται συχνά ο πολίτης
 - ✓ σημεία γενικού ενδιαφέροντος (εμπορικές ζώνες, θέατρα/ κινηματογράφοι, αθλητικές εγκαταστάσεις, κλπ.).
 - ✓ σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος (αρχαιολογικοί χώροι, χώροι πολιτισμού, εκκλησίες, περιοχές φυσικού κάλλους κλπ.)
- Την εισαγωγή σχετικών κοινωνικοοικονομικών και δημογραφικών δεδομένων για την περιοχή μελέτης σε επίπεδο απογραφικού τομέα ΕΛΣΤΑΤ (πληθυσμός, Δείκτης Ιδιοκτησία Ι.Χ., κτλ.).

Το ψηφιοποιημένο δίκτυο θα αποτελέσει τη βάση για το κυκλοφοριακό μοντέλο που θα αναπτυχθεί.

3.2.2.1.2 Καταγραφή φόρτισης οδικού δικτύου

Σύμφωνα με την Κυκλοφοριακή Μελέτη 2017 του Δήμου Αγρινίου έχουν πραγματοποιηθεί τα παρακάτω:

- **Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε διατομές.** Καταγράφηκαν κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά ώρα για δύο 24ωρα σε 40 Διατομές. Θα κριθεί από τον μελετητή αν αυτές οι διατομές επαρκούν για την ανάπτυξη της μεθοδολογίας του και θα συμπληρωθούν ή επικαιροποιηθούν αναλόγως.
- **Μετρήσεις σύνθεσης της κυκλοφορίας και στρεφουσών κινήσεων σε κύριες διασταυρώσεις της περιοχής μελέτης.** Στην Κυκλοφοριακή Μελέτη καταγράφηκαν στρέφουσες κινήσεις σε 11 κόμβους για έξι περιόδους αιχμής και έγινε αναγωγή στο 24ωρο. Θα τεκμηριωθεί από τον μελετητή αν αυτοί οι κόμβοι επαρκούν για την ανάπτυξη της μεθοδολογίας του και θα συμπληρωθούν ή επικαιροποιηθούν αναλόγως.

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης θα αποτυπωθούν σε κατάλληλους πίνακες και διαγράμματα και σε χάρτες κυκλοφοριακών φόρτων (θεματικοί χάρτες GIS) που θα απεικονίζουν τη Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία και τους Ωριαίους Φόρτους Αιχμής, Ποσοστό Κορεσμού, κτλ. και θα ενταχθούν στις βάσεις δεδομένων του Σ.Γ.Π .

3.2.2.1.3 Έρευνα μετακινήσεων

Με στόχο την εκτίμηση των δυνατοτήτων επέκτασης της χρήσης βιώσιμων τρόπων μετακίνησης ο ανάδοχος θα σχεδιάσει ειδικό ερωτηματολόγιο ο τρόπος διανομής του οποίου θα συμφωνηθεί με την αναθέτουσα αρχή. Μέσω του ερωτηματολογίου θα καταγραφούν οι συχνότητες χρήσης των διαφόρων μέσων μετακίνησης. Μέσω του ερωτηματολογίου θα καταγραφούν επίσης οι παράγοντες που οι πολίτες λαμβάνουν υπόψη στην επιλογή μέσου μετακίνησης αποτελώντας οδηγό στην διαμόρφωση των μέτρων που θα συμπεριληφθούν στο ΣΒΑΚ.

3.2.2.1.4 Απογραφή των χαρακτηριστικών Στάθμευσης

Από τη Κυκλοφοριακή Μελέτη του Δήμου Αγρινίου έχουν προσδιοριστεί τα χαρακτηριστικά στάθμευση σε βασικές οδούς ενώ έχει γίνει απογραφή της παράνομης στάθμευσης, των θέσεων Φ/Ε, των θέσεων ΑΜΕΑ, των χώρων στάθμευσης εκτός οδού, των χώρων στάθμευσης ταξί, της τιμολογιακής πολιτικής και των θέσεων με ελεγχόμενη στάθμευση.

Ο Ανάδοχος αφού αναλύσει και αξιολογήσει τα στοιχεία αυτά, θα κρίνει και θα τεκμηριώσει στην Αναθέτουσα Αρχή αν επαρκούν για την ανάπτυξη της μεθοδολογίας του και θα τα συμπληρώσει ή επικαιροποιήσει αναλόγως. Ο Ανάδοχος εφόσον προβεί σε περαιτέρω καταγραφές, θα ενσωματώσει τα στοιχεία στην βάση δεδομένων του Σ.Γ.Π που θα παραδοθεί στον Δήμο στο τέλος της μελέτης. Από την ανάλυση των στοιχείων που θα συλλέξει θα οριστούν οι ανάγκες και προτεραιότητες στάθμευσης των κατοίκων και των επαγγελματιών.

3.2.2.1.5 Καταγραφή του συστήματος μέσων μαζικής μεταφοράς

Θα απογραφούν υπάρχουσες λεωφορειακές γραμμές, διαδρομές, στάσεις, αφετηρίες-τέρματα, είδος και χωρητικότητα οχημάτων, τιμολογιακή πολιτική, χρονοπρογραμματισμός γραμμών και επιβατική κίνηση βάσει στοιχείων που θα συλλεχθούν από το αστικό και υπεραστικό ΚΤΕΛ Αγρινίου.

Θα γίνει αξιολόγηση της γεωγραφικής κάλυψης της πόλης από τα Δημόσια Μέσα Μεταφοράς με καταγραφή αναγκών για αναμόρφωση των αστικών συγκοινωνιών και ένταξη νέων κέντρων εξυπηρέτησης καθώς και αξιοποίηση υποδομών “park & ride”. Επίσης, θα αξιολογηθεί η ευκολία προσβασιμότητας των οχημάτων και προσπέλασης των στάσεων από άτομα με προβλήματα κινητικότητας (ηλικιωμένοι) και ΑΜΕΑ. Τέλος, θα αξιολογηθεί η εξυπηρέτηση των βασικών οικισμών των υπολοίπων Δ.Ε. του Δήμου.

Ο Ανάδοχος θα ενσωματώσει τα στοιχεία αυτά στην βάση δεδομένων του Σ.Γ.Π. που θα παραδώσει στον Δήμο.

3.2.2.1.6 Καταγραφή δεδομένων για εναλλακτική μετακίνηση

Θα εντοπιστούν οι θέσεις με τις σημαντικές ροές πεζών οι οποίες και θα συσχετιστούν με τις υφιστάμενες και επικείμενες υποδομές δικτύων πεζοδρόμων. Επιπλέον, θα εντοπιστούν και οι θέσεις με σημαντικές ροές ποδηλάτων οι οποίες θα συσχετιστούν και με τις επικείμενες υποδομές δικτύων ποδηλατοδρόμων. Σύμφωνα με τη μελέτη ΒΑΑ (Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας), εννέα σταθμοί φόρτισης ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων πρόκειται να εγκατασταθούν σε συγκεκριμένα σημεία της πόλης. Ο Ανάδοχος θα πρέπει να λάβει υπόψη του τα σημεία αυτά και να προσαρμόσει αντίστοιχα τις διαδρομές όπου θα μετρηθούν οι ροές ποδηλάτων. Ο Ανάδοχος θα εντάξει τα ανωτέρω στοιχεία στην βάση δεδομένων του Σ.Γ.Π.

3.2.2.1.7 Καταγραφή ατυχημάτων και προσδιορισμός μελανών σημείων

Καταγραφή ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης για τα τελευταία 5 έτη. Τα σχετικά στοιχεία θα ληφθούν από τις αστυνομικές αρχές και από την ΕΛ.ΣΤΑΤ, ειδικότερα όσον αφορά σε θανατηφόρα ατυχήματα και ατυχήματα με τραυματισμό για τα οποία συμπληρώνεται ΔΟΤΑ. Από την ανάλυση των ατυχημάτων θα προκύψουν τα μελανά σημεία και οδικά τμήματα του οδικού δικτύου που χρήζουν άμεσων παρεμβάσεων και μια ολοκληρωμένη στρατηγική οδικής ασφάλειας σε επίπεδο πόλης. Ο Ανάδοχος θα εντάξει τα ανωτέρω στοιχεία στην βάση δεδομένων του Σ.Γ.Π..

3.2.2.1.8 Ανάλυση της στάθμης εξυπηρέτησης του συστήματος μεταφορών.

Με βάση τα στοιχεία που θα έχουν συλλεγεί θα προσδιοριστεί η στάθμη εξυπηρέτησης όλων των συστατικών του συστήματος μεταφορών της πόλης με αναφορά σε διεθνή πρότυπα (Level of Service).

3.2.3 Σύνταξη αρχικού πλαισίου και καθορισμός στόχων ΣΒΑΚ

Στα συμπεράσματα της καταγραφής και ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και της παράλληλης δημόσιας διαβούλευσης, θα στηριχθεί η αρχική διατύπωση από τον Ανάδοχο - σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή - των αρχών, των στόχων του ΣΒΑΚ, με προσδιορισμό ποιοτικών και ποσοτικών δεικτών.

3.3 ΣΤΑΔΙΟ ΙΙ.

3.3.1 Ανάπτυξη κυκλοφοριακού προτύπου.

Μετά τη συλλογή των κυκλοφοριακών και πολεοδομικών/χωροτακτικών δεδομένων, θα πραγματοποιηθεί η ανάπτυξη και προσαρμογή του κυκλοφοριακού προτύπου με στόχο την προσομοίωση της υφιστάμενης κατάστασης, των σεναρίων μελλοντικών εξελίξεων και την ποσοτικοποίηση των αντίστοιχων κοινωνικών επιπτώσεων (περιβάλλον, θόρυβος, συμφόρηση κ.α.).

Με βάση υφιστάμενα στοιχεία μετακινήσεων για εργασία και τους μετρηθέντες κυκλοφοριακούς φόρτους θα αναπτυχθεί μητρώο προέλευσης προορισμού μετακινήσεων με ΕΙΧ. Θα γίνει καταμερισμός του μητρώου στο δίκτυο και θα χρησιμοποιηθούν συγκεκριμένοι δείκτες (π.χ. RMSE) για την απόδειξη της προσαρμογής του μοντέλου στην παρούσα κατάσταση. Με βάση τα αποτελέσματα του μοντέλου θα υπολογιστεί το κοινωνικό κόστος της οδικής κυκλοφορίας (κόστος αέριας ρύπανσης, θορύβου, κυκλοφοριακής συμφόρησης) στην υφιστάμενη κατάσταση.

3.3.2 Προσδιορισμός και αξιολόγηση σεναρίων

Θα διαμορφωθούν σενάρια εξέλιξης εξωτερικών παραγόντων για την επόμενη δεκαετία. Τα σενάρια θα βασίζονται σε εκτιμήσεις εξέλιξης κοινωνικοοικονομικών μεγεθών στην περιοχή μελέτης, και ευρύτερων τεχνολογικών εξελίξεων στον στόλο οχημάτων και οικονομικών εξελίξεων όσον αφορά το κόστος καυσίμων. Θα αναπτυχθούν τουλάχιστον 2 σενάρια για την περιοχή μελέτης με χρονικό ορίζοντα την δεκαετία σύμφωνα και με την κείμενη νομοθεσία.

Οι επιπτώσεις των σεναρίων και το κοινωνικό κόστος της δεκαετίας θα εκτιμηθούν με βάση το κυκλοφοριακό πρότυπο. Στον χρονικό ορίζοντα της δεκαετίας θα πρέπει να έχουν περιληφθεί και σημαντικές παρεμβάσεις που έχουν διασφαλισμένη χρηματοδότηση και προωθούνται, ήδη, από τον Δήμο.

3.3.3 Προκαταρκτικές προτάσεις – γένεση επιλογών

Θα αναπτυχθούν επιλογές αντιμετώπισης των προβλημάτων που έχουν διαπιστωθεί από την αξιολόγηση τόσο για την υφιστάμενη κατάσταση όσο και για τα σενάρια BAU. Η γένεση επιλογών θα αναφέρεται σε όλα τα μέσα μετακίνησης και διαφορετικές κλίμακες παρέμβασης, λαμβάνοντας υπόψη και τον υφιστάμενο εγκεκριμένο σχεδιασμό του Δήμου. Η γένεση επιλογών θα βασιστεί σε αναλύσεις μέσω:

- Συστήματος Γεωγραφικών Πληροφοριών (Σ.Γ.Π.).
- Το Κυκλοφοριακό Πρότυπο που θα έχει αναπτυχθεί
- Αναλύσεις και αξιοποίηση εργαλείων ανάλυσης προσπελασιμότητας.
- Αναλύσεις των ερωτηματολογίων.
- Βιβλιογραφική τεκμηρίωση αποτελεσματικότητας, δαπανών και δεικτών κόστους οφέλους με βάση την διεθνή και ειδικότερα την Ευρωπαϊκή βιβλιογραφία³.
- Αξιοποίηση διαθέσιμων απλών μοντέλων ανάλυσης και λήψης αποφάσεων (sketch planning tools⁴).

Ο αριθμός των μέτρων - παρεμβάσεων που μπορεί να εξεταστούν στο πλαίσιο ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ είναι μεγάλος. Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά τα μέτρα - παρεμβάσεις μπορεί να περιλαμβάνουν:

- Ανάπτυξη θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας (π.χ. περιοχές κατοικίας).
- Καθορισμός περιοχών αποκλεισμού κυκλοφορίας Ι.Χ. (π.χ. κεντρικές εμπορικές περιοχές). Διασύνδεση και υποστήριξη με άλλες παρεμβάσεις (π.χ. Open Mall).
- Συσχέτιση χρήσεων γης με τον σχεδιασμό και τη διαχείριση της συγκοινωνιακής υποδομής.

³ π.χ. - <https://www.eltis.org/>, <https://civitas.eu/>

⁴ Βασίζονται συνήθως στην ελαστικότητα της ζήτησης

- Πολιτική στάθμευσης συσχετισμένη με τον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Προτεραιότητα στους κατοίκους και στη βραχυχρόνια στάθμευση των επισκεπτών. Βελτίωση της λειτουργίας του σημερινού συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και ιδίως της αστυνόμευσης με χρήση νέων τεχνολογιών.
- Ανάπτυξη πρόσθετων θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων.
- Ανακατανομή της χρήσης της διαθέσιμης οδικής υποδομής προς όφελος των MMM.
- Ενίσχυση του ρόλου των MMM και προώθηση μέτρων για την διευκόλυνση της λειτουργίας τους, όπως μεταφορά ή/και εκ νέου χωροθέτηση στάσεων, πύκνωση δρομολογίων, ανανέωση του στόλου λεωφορείων με οχήματα χαμηλών ή μηδενικών ρύπων, κτλ. Ιδιαίτερα σημαντική για την περιοχή μελέτης κρίνεται η δημιουργία ενδοδημοτικής συγκοινωνίας για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων κατοίκων κι επισκεπτών των Δημοτικών Ενοτήτων αλλά και η εφαρμογή ενιαίου εισιτηρίου για αστικές διαδρομές με μετεπιβίβαση.
- Δημιουργία ή/και αναμόρφωση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης, σε σημεία τέτοια ώστε να συνδυάζονται εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης προς τις κυκλοφοριακά επιβαρυμένες περιοχές (Park and Ride).
- Δυναμική ενημέρωση πολιτών για τις υπηρεσίες των MMM, τις κυκλοφοριακές συνθήκες και τα συμβάντα στην πόλη καθώς και για τις περιβαλλοντικές και τις μετεωρολογικές συνθήκες.
- Διαχείριση λειτουργιών τροφοδοσίας. Έλεγχος της κίνησης μεγάλων οχημάτων και της προσβασιμότητας των οχημάτων διανομής και τροφοδοσίας. Τήρηση του ωραρίου τροφοδοσίας και δημιουργία πρόσθετων θέσεων φορτοεκφόρτωσης σε κεντρικές οδούς που παρουσιάζουν έντονη εμπορική δραστηριότητα
- Αναβάθμιση οδικής ασφάλειας. Εντοπισμός και βελτίωση των επικίνδυνων σημείων. Ανάλυση των χαρακτηριστικών υποδομών και κυκλοφοριακής λειτουργίας που υποβαθμίζουν την οδική ασφάλεια και συμβάλλουν στην πρόκληση ατυχημάτων. Βελτίωση ορατότητας σε κόμβους σε επίπεδο πόλης.
- Υποδομές για ήπιες μορφές μετακίνησης, πρόβλεψη του δομικού διαχωρισμού της οδού όπου αυτό είναι εφικτό (πλάτη πεζοδρομίων, οδοστρώματος, νησίδων), ανάπτυξη δικτύων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων με βάση τις προτιμήσεις των χρηστών, τα χαρακτηριστικά της υποδομής και της κυκλοφορίας. Δημιουργία αξόνων ποδηλατοδρόμων μαζί με αλληλοσυμπληρούμενες δευτερεύουσες ποδηλατικές διαδρομές σε όλο το Δήμο. Πρόβλεψη δυνατοτήτων μελλοντικής επέκτασης του δικτύου των ποδηλατοδρόμων προς την ευρύτερη περιοχή του Δήμου.
- δημιουργία βιώσιμων συνθηκών κίνησης των ευπαθών ομάδων και ΑΜΕΑ.
- δημιουργία οδών μικτής κυκλοφορίας πεζών - οχημάτων (woonerf) .
- εφαρμογή σειράς τεχνικών μέτρων χαμηλού κόστους μείωσης της ταχύτητας σε επιλεγμένες περιοχές κατοικίας.
- ασφαλής προσέγγιση σχολικών κτιρίων.
- ασφαλής προσέγγιση δημοτικών κτιρίων με αυξημένη επισκεψιμότητα.

Οι παρεμβάσεις που θα προταθούν θα πρέπει να αιτιολογούνται με γνώμονα την συνεισφορά της κάθε μίας στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που θα έχουν εντοπιστεί από την ανάλυση και στην επίτευξη των περιβαλλοντικών και άλλων στόχων της μελέτης αλλά και των στόχων του περιφερειακού σχεδιασμού. Κάθε παρέμβαση θα διατυπωθεί σε αδρές γραμμές, αλλά με τρόπο ώστε να προκύπτει σαφώς το φυσικό της αντικείμενο και τα τεχνικά και λειτουργικά της χαρακτηριστικά. Η περιγραφή κάθε παρέμβασης θα πρέπει να γίνει με τρόπο ώστε να είναι δυνατή η εκτίμηση των επιπτώσεων της σε προκαταρκτικό επίπεδο με αναφορά στους δείκτες αξιολόγησης. Οι παρεμβάσεις θα λάβουν υπόψη τους τις

σχετικές προβλέψεις των κυκλοφοριακών μελετών, τα υπό εκτέλεση και προγραμματισμένα έργα υποδομής και τις υφιστάμενες και προγραμματισμένες πολεοδομικές πολιτικές και παρεμβάσεις. Επίσης θα παρουσιαστούν συνολικά συμπεράσματα των προτεινόμενων παρεμβάσεων στους χρονικούς ορίζοντες της μελέτης.

Οι επιλογές που θα αναπτυχθούν θα εξεταστούν αναλυτικά στο πλαίσιο της Β' διαβούλευσης με στόχο την επιλογή των επικρατέστερων μέτρων ή/και δράσεων που θα μελετηθούν στην επόμενη φάση. Η διαδικασία της διαβούλευσης μπορεί να οδηγήσει και σε ανάδραση προς την ανάλυση.

3.4 ΣΤΑΔΙΟ ΙΙΙ

3.4.1 Διαμόρφωση οριστικών σεναρίων ΣΒΑΚ

Μετά την ολοκλήρωση της δεύτερης διαβούλευσης θα έχει διαμορφωθεί μια λίστα μέτρων – παρεμβάσεων που πρέπει να μελετηθούν διεξοδικότερα. Τα μέτρα - παρεμβάσεις αυτά θα αναλυθούν σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια με σκοπό την βελτιωμένη εκτίμηση των δαπανών και των επιπτώσεων. Θα γίνει ανάλυση κόστους - κοινωνικού οφέλους. Θα τεκμηριωθεί η αποτελεσματικότητα των μέτρων στην μείωση του κοινωνικού κόστους της οδικής κυκλοφορίας και της συνεισφοράς τους στην βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των πολιτών. Λόγω περιορισμένων διαθέσιμων χρηματοδοτικών πόρων, είναι ιδιαίτερα σημαντικό τα τελικά επιλεγμένα μέτρα – παρεμβάσεις να αποδίδουν τα μέγιστα για το σύνολο των χρημάτων που δαπανούνται. Για τον λόγο αυτό απαιτείται μια αξιολόγηση κόστους - οφέλους εξασφαλίζοντας την επιλογή ρεαλιστικών και οικονομικά εφικτών μέτρων και υποδομών.

Ο Ανάδοχος θα εστιάσει στα προτεινόμενα μέτρα που θεωρεί ως τα πλέον σημαντικά και θα εκτιμήσει τη σχέση κόστους – οφέλους, προκειμένου να ενισχυθεί η αξιοπιστία εφαρμογής τους και να αποφευχθεί η επιλογή εκείνων των οποίων η εφαρμογή δεν είναι οικονομικά ρεαλιστική. Στην όλη διαδικασία η συνεκτίμηση του κόστους συντήρησης κρίνεται αναγκαία. Σε περιπτώσεις μέτρων – παρεμβάσεων που η μέθοδος κόστους – οφέλους δεν είναι εφαρμόσιμη η αξιολόγηση θα γίνεται με πολυκριτηριακή μέθοδο.

3.4.2 Προετοιμασία Σχεδίου Δράσης και προϋπολογισμού –Πρώτη Έκδοση ΣΒΑΚ

Θα προετοιμαστεί ένα λεπτομερές σχέδιο δράσης και προϋπολογισμός. Το σχέδιο δράσης θα περιλαμβάνει αναλυτική περιγραφή των χρονικών σεναρίων και του τεχνικού και οικονομικού προγραμματισμού τους. Θα περιλαμβάνει επίσης την αναμενόμενη συμβολή των υποδομών και μέτρων στην επίτευξη των ειδικών στόχων, τις πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς κινδύνους καθώς και το χρονοδιάγραμμα σχεδιασμού και εφαρμογής κάθε υποδομής και μέτρου.

3.4.3 Τελική Έκδοση ΣΒΑΚ

Μετά το πέρας της τρίτης διαβούλευσης και την ευρεία συζήτηση των προτεινόμενων από το ΣΒΑΚ τελικών υποδομών/μέτρων και πολιτικών θα καταγραφούν όλες οι απόψεις που αφορούν σε πιθανές συνέργειες Φορέων, πολιτών και Δημοτικής Αρχής για την προώθηση και την επιτυχή υλοποίησης του.

Συγχρόνως θα γίνει καταγραφή όλων των δράσεων ευαισθητοποίησης στο ευρύ κοινού τις οποίες θα πρέπει η Δημοτική Αρχή να οργανώνει ώστε να διατηρεί αμείωτο το ενδιαφέρον του πολίτη για το νέο βιώσιμο σύστημα μετακινήσεων και να επιτευχθεί η αλλαγή στην κουλτούρα των μετακινούμενων που αποτελεί βασική προϋπόθεση για την επιτυχή υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ.

Τα παραπάνω θα εμπλουτίσουν την αρχική έκδοση ΣΒΑΚ και θα συντελέσουν στην έκδοση του τελικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αγρινίου.

4 ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

4.1 ΚΕΙΜΕΝΑ - ΤΕΥΧΗ

4.1.1 Παραδοτέο Σταδίου 0 (Παραδοτέο Α)

Σκοπός του παραδοτέου είναι η δημιουργία ενός πλήρους αρχείου των διαδικασιών δημοσιοποίησης και συμμετοχής των πολιτών και φορέων στη διαμόρφωση του ΣΒΑΚ. Θα υποβληθεί στο τέλος της μελέτης και θα διαμορφώνεται σταδιακά καθώς θα ολοκληρώνονται διάφορες εργασίες (π.χ. διαβουλεύσεις). Θα διαρθρώνεται σε ειδικά θεματικά κεφάλαια που θα περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής:

4.1.1.1 Κοινό όραμα, προτεραιότητες και ειδικοί στόχοι-δείκτες βιώσιμης κινητικότητας

Θα περιγραφεί αναλυτικά η διαδικασία που ακολουθήθηκε για τον τελικό καθορισμό του κοινού οράματος και των προτεραιοτήτων που θέτει η Αναθέτουσα Αρχή για την περιοχή μελέτης. Θα περιγραφεί η διαδικασία προσδιορισμού και επιλογής των ειδικών στόχων – δεικτών που ο Δήμος Αργινίου καλείται να πετύχει, καθώς επίσης και τη μεθοδολογία αξιολόγησής τους. Σημειώνεται, ότι οι στόχοι θα ποσοτικοποιηθούν με ακρίβεια έτσι ώστε οι τιμές τους να είναι εφικτές και εύκολα μετρήσιμες. Θα οριστούν οι προϋποθέσεις μέτρησης των στόχων – δεικτών (π.χ. ειδικός παρόδιος εξοπλισμός).

4.1.1.2 Δράσεις ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης κοινού

Περιλαμβάνεται η περιγραφή όλων των δράσεων που έλαβαν χώρα στα πλαίσια ενημέρωσης και πληροφόρηση των πολιτών καθώς και τα αποτελέσματα των δράσεων αυτών από την έναρξη έως και το τέλος του έργου (ενδεικτικά αναφέρονται: επισκεψιμότητα ιστοσελίδας, αποτελέσματα από τη στατιστική ανάλυση των ερωτηματολογίων που συλλέχθηκαν, περιγραφή των εκδηλώσεων που παρουσιάστηκε το ΣΒΑΚ, περιγραφή των εκδηλώσεων που το ίδιος ο Δήμος διοργάνωσε με αφορμή το ΣΒΑΚ, π.χ. Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας κ.α.). Θα παρουσιαστεί αναλυτικά ο χρονοπρογραμματισμός για την υλοποίηση των δράσεων ενημέρωσης και συνεργασίας με το ευρύ κοινό και τους Φορείς. Θα παρουσιαστούν τα μέσα που χρησιμοποιήθηκαν, οι τεχνολογίες ανάπτυξής τους, οι στόχοι των ερωτηματολογίων που αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα, τα υπόλοιπα μέσα επικοινωνίας με τους πολίτες, οι δράσεις με τις οποίες προβλήθηκε το ΣΒΑΚ, ο τρόπος οργάνωσης των διαβουλεύσεων και τα μέσα διάχυσης των τελικών αποτελεσμάτων. Θα περιλαμβάνεται περιγραφή της διαδικασίας:

- του σχεδιασμού, της δημιουργίας της ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ Αργινίου όπου θα υπάρχει όλο το σχετικό πληροφοριακό υλικό για το έργο
- της διασύνδεσης της ιστοσελίδας με όλα τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης (δημιουργία αντίστοιχων λογαριασμών Facebook, Instagram κ.α.) καθώς επίσης και με τις ιστοσελίδες του Δήμου, της Περιφέρειας, των Φορέων Δ.Σ. κλπ.
- του σχεδιασμού και της παράδοσης του λογότυπου ΣΒΑΚ του Δήμου Αργινίου

- του σχεδιασμού των ηλεκτρονικών ερωτηματολογίων επικοινωνίας με το κοινό και των τρόπων με τους οποίους το κοινό ενημερώνεται και παρακινείται να συμμετέχει.
- του σχεδιασμού και της παραγωγής ενημερωτικών φυλλαδίων ΣΒΑΚ.
- τη διαδικασία, τα εργαλεία και τα μέσα για τη διοργάνωση των διαβουλεύσεων καθώς και για την τελική αποτίμηση των συμπερασμάτων που προέκυψαν από αυτές.
- τη μεθοδολογία επικοινωνίας με το ευρύ κοινό και τους πολίτες και τις δράσεις τις οποίες θα οργανώσει ο Δήμος με στόχο τη δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων του ΣΒΑΚ και την ευαισθητοποίηση των πολιτών για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

4.1.1.3 Συμπεράσματα από την 1^η Διαβούλευση

Περιλαμβάνει τα αποτελέσματα της 1^{ης} Διαβούλευσης, ήτοι την αναλυτική καταγραφή των απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα υφιστάμενα τοπικά προβλήματα κινητικότητας. Πιο συγκεκριμένα ο Ανάδοχος θα καταγράψει τα βασικά σημεία της Διαβούλευσης (πρακτικά), τα βασικά σημεία των παρουσιάσεων, τις απόψεις των πολιτών και των φορέων που συμμετείχαν και τα τελικά συμπεράσματα της συνάντησης όπως αυτά θα προκύψουν στο τέλος της Διαβούλευσης.

4.1.1.4 Συμπεράσματα από τη 2η Διαβούλευση

Περιλαμβάνει τα αποτελέσματα της 2^{ης} Διαβούλευσης. Πιο συγκεκριμένα ο Ανάδοχος θα καταγράψει τα βασικά σημεία της Διαβούλευσης (πρακτικά), τα βασικά σημεία των παρουσιάσεων, τις απόψεις των πολιτών και των φορέων που συμμετείχαν και τα τελικά συμπεράσματα της συνάντησης όπως αυτά θα προκύψουν στο τέλος της Διαβούλευσης, δηλαδή τα μέτρα και παρεμβάσεις που θεωρήθηκαν καταλληλότερα για ένταξη στο ΣΒΑΚ.

4.1.1.5 Συμπεράσματα από τη 3η Διαβούλευση

Περιλαμβάνονται τα αποτελέσματα της 3^{ης} Διαβούλευσης, ήτοι την καταγραφή με τα σχόλια φορέων και πολιτών σχετικά με την τελική έκδοση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου. Πιο συγκεκριμένα, ο Ανάδοχος θα καταγράψει τα βασικά σημεία της Διαβούλευσης (πρακτικά), τα βασικά σημεία των παρουσιάσεων, τις απόψεις των πολιτών και των φορέων που συμμετείχαν και τα τελικά συμπεράσματα της συνάντησης όπως αυτά θα προκύψουν στο τέλος της Διαβούλευσης. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης ενδεχομένως να οδηγήσουν σε επανεξέταση και οριστικοποίηση της διατύπωσης του ΣΒΑΚ

4.1.2 Παραδοτέο Σταδίου Ι (Παραδοτέο Β).

Σκοπός του παραδοτέου είναι η τεκμηρίωση των προβλημάτων αστικής κινητικότητας που καλείται να αντιμετωπίσει το ΣΒΑΚ. Η έκθεση θα περιλαμβάνει (όχι περιοριστικά) τα ακόλουθα:

4.1.2.1 Μεθοδολογικό Πλαίσιο

Θα περιγραφεί η μεθοδολογία εκπόνησης της μελέτης συνολικά. Θα περιγράφεται η μεθοδολογία ανασκόπησης του περιεχομένου των υφιστάμενων μελετών που θα παραδώσει ο Δήμος στον Ανάδοχο και τα σχετικά με το έργο συμπεράσματα που θα προκύψουν ώστε να βοηθήσουν στην κατάληξη προτεραιοτήτων, οράματος, στόχων και σεναρίων.

Θα περιγράφεται ο τρόπος συλλογής και ανάλυσης των δεδομένων της υπάρχουσας κατάστασης αναφέροντας τα στοιχεία των υφιστάμενων μελετών που χρησιμοποιήθηκαν, τη σκοπιμότητα ή μη της επικαιροποίησης και εμπλουτισμού τους, τη μεθοδολογία των κυκλοφοριακών μετρήσεων και των απογραφών, τις βάσεις δεδομένων που θα καταχωρηθούν τα συλλεγόμενα στοιχεία, τον τρόπο ανάλυσης τους και τα δευτερογενή στοιχεία που θα παραχθούν από τις καταγραφές.

4.1.2.2 Αξιολόγηση υφιστάμενων εφαρμογών και ανασκόπηση παλαιότερων μελετών

Θα περιλαμβάνεται αναλυτική περιγραφή όλων των μελετών (που θα διαθέσει η Αναθέτουσα Αρχή στον Ανάδοχο) που έχουν εκπονηθεί και σχετίζονται άμεσα ή και έμμεσα με το αντικείμενο της μελέτης. Στην περιγραφή θα παρουσιάζονται οι βασικοί στόχοι, τα συμπεράσματα και οι προτάσεις όπως προκύπτουν από τις συγκεκριμένες μελέτες. Ειδικότερα, το παραδοτέο θα περιλαμβάνει:

- την αναλυτική περιγραφή όλων των επιμέρους στοιχείων που συνέλεξε ο Ανάδοχος μέσα από επαφές του με την Περιφέρεια, την ΕΛ.ΣΤΑΤ., τα ΚΤΕΛ, τα σωματεία Ταξί, τα πρακτορεία αστικών διανομών, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο, το Τεχνικό Επιμελητήριο αλλά και άλλους οικονομικούς και κοινωνικούς φορείς και τα οποία στοιχεία είναι απαραίτητα για την αρτιότητα της μελέτης.
- την αναλυτική περιγραφή των άμεσα με την κινητικότητα έργων που έχουν μελετηθεί και πρόκειται να υλοποιηθούν άμεσα
- την περιγραφή υφιστάμενων μελετών εφαρμογής που σχετίζονται με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και αναδεικνύουν την ωριμότητα του Δήμου προς την κατεύθυνση αυτή
- την ανάδειξη των αναπτυξιακών στόχων του Δήμου και τον εντοπισμό των προβλημάτων και των προτεινόμενων διαχρονικά παρεμβάσεων για την επίλυση τους, όπως αυτά προκύπτουν από την ανασκόπηση όλων των ανωτέρω σχετικών μελετών.

4.1.2.3 Επεξεργασία-Ανάλυση-Παρουσίαση υφιστάμενης κατάστασης

Η παρουσίαση της υπάρχουσας κατάστασης θα περιλαμβάνει την επεξεργασία και την ανάλυση όλων των συλλεχθέντων δεδομένων, στοιχείων, μετρήσεων και ερευνών, έτσι ώστε να προκύψει μια ολοκληρωμένη απεικόνιση του τρόπου λειτουργίας του συστήματος μεταφορών στην περιοχή μελέτης, τη στάθμη εξυπηρέτησης των διαφόρων υποσυστημάτων αλλά και να εντοπιστούν τα προβλήματα κινητικότητας.

Πιο συγκεκριμένα, στο παραδοτέο θα περιλαμβάνεται:

1. Περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του οδικού δικτύου, τις χρήσεις γης και άλλα πολεοδομικά χαρακτηριστικά, τους κυκλοφοριακούς φόρτους των βασικών οδικών αξόνων, το δίκτυο ΜΜΜ, το καθεστώς στάθμευσης, την οδική ασφάλεια καθώς και πιθανά ειδικά κυκλοφοριακά προβλήματα. Διακριτή αναφορά θα γίνει στην μετακίνηση των ΑΜΕΑ με γνώμονα την καταγραφή και απώτερο στόχο τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας στην περιοχή μελέτης.
2. Παρουσίαση των μεγάλων έργων που έχουν ήδη υλοποιηθεί ή προγραμματίζονται να γίνουν βραχυπρόθεσμα και τρόπος επιρροής τους στην υπό μελέτη περιοχή.
3. Παρουσίαση της χωροταξίας και των πολεοδομικών χαρακτηριστικών, διαπιστώσεις και συμπεράσματα που προέκυψαν από την ανάλυση όλων των παραπάνω στοιχείων. Θα περιλαμβάνει την αξιολόγηση των υποδομών και των χρήσεων γης στο σύνολο του Δήμου που επηρεάζουν τον χωρικό και κυκλοφοριακό χαρακτήρα του.
4. Πίνακας με τα συλλεχθέντα γεωμετρικά και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών (υφιστάμενη κατάσταση). Όσον αφορά στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών αυτά περιλαμβάνουν: πλάτος οδοστρώματος, αριθμός και πλάτη λωρίδων κυκλοφορίας, μονόδρομη/αμφίδρομη κίνηση οχημάτων, πλάτη και κατάσταση πεζοδρομίων, συνθήκες ελεύθερης όδευσης πεζών, ύπαρξη και πλάτος νησίδων, ποδηλατοδρόμων, κλίση οδών (πάνω ή κάτω από 5%), ύπαρξη ραμπών ΑΜΕΑ και οδηγού τυφλών. Όσον αφορά στα λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών αυτά περιλαμβάνουν την ιεράρχηση του οδικού δικτύου σε πρωτεύουσα αρτηρία, δευτερεύουσα αρτηρία, συλλεκτήρια και τοπική συλλεκτήρια οδό.
5. Αναλυτική περιγραφή των μετρήσεων αλλά και πάσης φύσεως συλλογής στοιχείων (θέσεις μετρήσεων κτλ.), δηλαδή απογραφή οδικού δικτύου και οργάνωσης κυκλοφορίας, απογραφή Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, καταγραφή χρήσεων γης καταγραφή της φωτεινής σηματοδότησης, μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας, Το σύνολο των πρωτογενών στοιχείων (μετρήσεις κτλ.) θα περιληφθούν σε Παράρτημα στο τέλος της έκθεσης. Τα αποτελέσματα των μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου, θα αποτυπωθούν σε κατάλληλους πίνακες και διαγράμματα και σε χάρτες κυκλοφοριακών φόρτων.

6. Αποτελέσματα της καταγραφής της στάθμευσης, δείκτης εναλλαγής και αποτύπωση της παράνομης στάθμευσης, με έμφαση στα χαρακτηριστικά στάθμευσης της οριζόμενης περιοχής. Παρουσίαση των αποτελεσμάτων της παράνομης στάθμευσης με την βοήθεια διαγραμμάτων και πινάκων για την οριζόμενη περιοχή. Παρουσίαση των θέσεων και του καθεστώτος φορτοεκφόρτωσης..
7. Συνολική κυκλοφοριακή θεώρηση και επισήμανση των προβλημάτων της περιοχής μελέτης.

4.1.2.4 Σύνοψη προβλημάτων - Καθορισμός πλαισίου αρχών και στόχων ΣΒΑΚ

Συνοψίζονται τα προβλήματα της περιοχής μελέτης που καλείται να αντιμετωπίσει το ΣΒΑΚ καθώς επίσης ο βαθμός που αυτά έχουν αντιμετωπιστεί ή όχι από παρεμβάσεις που έχουν ήδη υλοποιηθεί ενώ τεκμηριώνονται οι λόγοι επιτυχούς ή μη εφαρμογής μέτρων και οι λόγοι. Θα περιλαμβάνονται οι αρχές, οι στόχοι και το πλαίσιο του ΣΒΑΚ, όπως προέκυψαν από τα συμπεράσματα της καταγραφής και ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και της παράθεση αντίστοιχων κατάλληλων ποιοτικών και ποσοτικών δεικτών.

4.1.3 Παραδοτέο Σταδίου 2 (Παραδοτέο Γ)

Σκοπός του παραδοτέου είναι να παρουσιάσει μια ευρεία λίστα μέτρων και παρεμβάσεων που τεκμηριωμένα ανταποκρίνονται και αντιμετωπίζουν τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν στο Στάδιο 1. Η έκθεση θα περιλαμβάνει (όχι περιοριστικά) τα ακόλουθα:

4.1.3.1 *Κυκλοφοριακό Μοντέλο-Αποτελέσματα προσαρμογής του μοντέλου. στην υφιστάμενη κατάσταση.*

Στο παραδοτέο θα παρουσιάζεται αναλυτικά τη μεθοδολογία ανάπτυξης, εφαρμογής του κυκλοφοριακού μοντέλου της περιοχής μελέτης, προσαρμογής στην υφιστάμενη κατάσταση, επικύρωσης των αποτελεσμάτων του, το συνολικό μητρώο και τα μητρώα μετακινήσεων εσωτερικών και εξωτερικών ζωνών. Θα περιλαμβάνεται και εκτίμηση του κοινωνικού κόστους της κυκλοφορίας.

4.1.3.2 *Παρουσίαση και επεξεργασία Σεναρίων*

Στο παραδοτέο θα περιγράφεται αναλυτικά η μεθοδολογία και οι παραδοχές διαμόρφωσης σεναρίων μελλοντικών εξελίξεων. Όσον αφορά την συγκοινωνιακή υποδομή και τις κύριες χρήσεις, στην μελλοντική κατάσταση, θα ληφθούν υπόψη έργα ή παρεμβάσεις που έχουν υψηλό βαθμό ωρίμανσης. Στη συνέχεια θα παρουσιαστεί το κοινωνικό κόστος του συστήματος κυκλοφορίας στον χρονικό ορίζοντα της δεκαετίας με βάση το κυκλοφοριακό μοντέλο.

4.1.3.3 *Παρουσίαση μέτρων – παρεμβάσεων*

Θα παρουσιαστούν επιλογές αντιμετώπισης των προβλημάτων που έχουν διαπιστωθεί από την αξιολόγηση τόσο για την υφιστάμενη κατάσταση όσο και για τα σενάρια BAU. Οι επιλογές θα αναφέρονται σε όλα τα μέσα μετακίνησης και διαφορετικές κλίμακες παρέμβασης. Θα αναλυθούν οι συνέργειες μεταξύ των διαφόρων μέτρων – παρεμβάσεων. Θα παρουσιαστούν όλες οι τεχνικές ανάλυσης που χρησιμοποιήθηκαν και οι παραδοχές που έγιναν για την επιλογή κάθε μέτρου – παρέμβασης. Οι παρεμβάσεις - μέτρα που θα παρουσιαστούν θα πρέπει να αιτιολογούνται με γνώμονα την συνεισφορά της κάθε μίας στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που θα έχουν εντοπιστεί από την ανάλυση και στην επίτευξη των περιβαλλοντικών και άλλων στόχων της μελέτης αλλά και των στόχων του περιφερειακού σχεδιασμού.

4.1.4 Παραδοτέο Σταδίου 3 (Παραδοτέο Δ)

Σκοπός του παραδοτέου είναι να παρουσιάσει σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια την επεξεργασία μέτρων και παρεμβάσεων που προτάθηκαν στο Στάδιο 2 και έχουν επιλεγεί κατά την διάρκεια της δεύτερης διαβούλευσης και την τελική άρθρωση του ΣΒΑΚ. Η έκθεση θα περιλαμβάνει (όχι περιοριστικά) τα ακόλουθα:

4.1.4.1 Προτεινόμενες παρεμβάσεις και μέτρα

Θα παρουσιαστούν οι παρεμβάσεις – μέτρα που έχουν προκριθεί από την διαβούλευση σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια, από την οποία θα προκύπτουν με σαφήνεια τα τεχνικά και λειτουργικά τους χαρακτηριστικά και η εκτίμηση των επιπτώσεών τους σε προκαταρκτικό επίπεδο, με αναφορά στους δείκτες αξιολόγησης και τις δαπάνες υλοποίησής τους. Θα παρουσιαστούν οι παρεμβάσεις – μέτρα που μπορούν να υλοποιηθούν άμεσα ή σε βραχύ χρονικό ορίζοντα (Quick Wins). Θα υπολογιστεί η συνεισφορά των μέτρων στην μείωση του κοινωνικού κόστους στον χρονικό ορίζοντα της δεκαετίας.

4.1.4.2 Πρώτη έκδοση ΣΒΑΚ

Στο παραδοτέο θα περιλαμβάνεται η πρώτη έκδοση του ΣΒΑΚ που θα περιλαμβάνει λεπτομερές σχέδιο δράσης και προϋπολογισμού με:

- Αναλυτική περιγραφή των προτεινόμενων υποδομών και μέτρων
- Περιγραφή του τεχνικού και οικονομικού προγραμματισμού τους
- Αναμενόμενη συμβολή των υποδομών και μέτρων στην επίτευξη στόχων που έχουν τεθεί
- Πιθανές πηγές χρηματοδότησης και πιθανοί κίνδυνοι
- Χρονοδιάγραμμα σχεδιασμού κι εφαρμογής κάθε υποδομής και μέτρου
- Διαδικασία για την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης και επίτευξης των στόχων του ΣΒΑΚ

Το παραδοτέο αυτό, θα συνοδεύεται από σειρά σχεδίων (χάρτες) σε κατάλληλη κλίμακα που θα απεικονίζουν σε λεπτομέρεια τις τελικές υποδομές και μέτρα με τις αντίστοιχες προδιαγραφές υλοποίησής τους

4.1.4.3 Τελική έκδοση του ΣΒΑΚ

Το τελικό αυτό παραδοτέο θα υποβληθεί σε μορφή τελικού Σχεδίου ΒΑΚ και θα οριστικοποιηθεί αφού ενσωματωθούν τα σχόλια της 3ης Διαβούλευσης καθώς και όποιες απόψεις διατυπωθούν όσον αφορά πιθανές συνέργειες Φορέων, πολιτών και Δημοτικής Αρχής για την προώθηση και την επιτυχή υλοποίηση των μέτρων ΣΒΑΚ.

4.2 ΘΕΜΑΤΙΚΟΙ ΧΑΡΤΕΣ

Το είδος, οι κλίμακες και το περιεχόμενο χαρτών και σχεδίων θα πρέπει να απορρέουν από την ανάγκη διευκόλυνσης μιας ολοκληρωμένης επικοινωνίας τόσο με την Επιβλέπουσα Υπηρεσία όσο και με τους συμμετέχοντες στις διαδικασίες διαβούλευσης. Κατά συνέπεια, θα καθορίζονται μετά από συνεννόηση των μελετητών με την Επιβλέπουσα Υπηρεσία, σε συνάρτηση με την πρόοδο της μελέτης και τις ανάγκες που θα προκύπτουν από την πρόοδο των διαδικασιών διαβούλευσης με τους φορείς της πόλης. Ενδεικτικά οι χάρτες αυτοί μπορεί να είναι:

4.2.1 Παραδοτέο Σταδίου Ι (Παραδοτέο Β).

Χάρτης Α-1: Οδική Υποδομή & Χρήσεις γης

Θα περιλαμβάνει, σε κατάλληλη κλίμακα (προτεινόμενη κλίμακα:1:5000), τις υφιστάμενες και μελλοντικές οδικές και λοιπές υποδομές καθώς επίσης και σημαντικές χρήσεις γης που επηρεάζουν το μεταφορικό σύστημα στην περιοχή μελέτης. Το υπόβαθρο θα παραδοθεί στον Ανάδοχο από την Αναθέτουσα Αρχή και θα γίνει αντιπαραβολή με τα τρέχοντα έργα του Δήμου και τις τρέχουσες μελέτες του.

Χάρτης Α-2: Οδικό δίκτυο & Υποδομές

Θα περιλαμβάνει, σε κατάλληλη κλίμακα, τις υφιστάμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, την ιεράρχηση του οδικού δικτύου και τα γεωμετρικά του χαρακτηριστικά (πλάτη οδών, πλάτη πεζοδρομίων, μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, οι διαβάσεις πεζών, σηματοδοτούμενοι κόμβοι, κτλ.) στην περιοχή απογραφής του οδικού δικτύου.

Χάρτης Α-3: Κυκλοφοριακοί φόρτοι

Θα απεικονίζονται, σε κατάλληλη κλίμακα, τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών φόρτων και μετρήσεων, όπως η Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων, στους βασικούς οδικούς άξονες καθώς και οι θέσεις των σταθμών μέτρησης κυκλοφοριακών φόρτων.

Χάρτης Α-4: Στάθμευση

Θα απεικονίζονται, σε κατάλληλη κλίμακα, τα αποτελέσματα της έρευνας στάθμευσης όπως τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά ανά οικοδομικό τετράγωνο (προσφορά στάθμευσης, ρυθμίσεις στάθμευσης, χώροι στάθμευσης εκτός οδού κλπ.). Επιπλέον θα υπάρχει χάρτης Ειδικών Θέσεων Στάθμευσης που θα συμπεριλαμβάνει για όλη την περιοχή μελέτης τις θέσεις φορτοεκφόρτωσης, θέσεις για ΑΜΕΑ και εισόδους-εξόδους από ιδιωτικούς και δημοσίους χώρους στάθμευσης, καθώς και όλων των ειδών τις απαγορεύσεις βάσει του Κ.Ο.Κ.

Χάρτης Α-5: Δημόσιες Συγκοινωνίες

Θα απεικονίζονται, σε κατάλληλη κλίμακα, οι υφιστάμενες διαδρομές, οι αφετηρίες και οι στάσεις των αστικών λεωφορειακών γραμμών. Στον χάρτη αυτό θα επισημαίνεται ποιες από αυτές τις γραμμές (εάν αυτές υπάρχουν) δύνανται να εξυπηρετήσουν ΑΜΕΑ. Επιπλέον θα υπάρχει χάρτης με τις διαδρομές υπεραστικού ΚΤΕΛ και τις στάσεις εντός των ορίων του Δήμου.

Χάρτης Α-6: Τροχαία Ατυχήματα

Θα απεικονίζονται, σε κατάλληλη κλίμακα, οι μελανές θέσεις και τα οδικά τμήματα μεγάλης επικινδυνότητας, καθώς και ο αριθμός και το είδος των τροχαίων ατυχημάτων σε κάθε μελανή θέση και οδικό τμήμα.

4.2.2 Παραδοτέο Σταδίου II (Παραδοτέο Γ).

Χάρτες ΕΠ: Πρόταση Εναλλακτικών Σεναρίων Διαχείρισης Κινητικότητας

Θα απεικονιστούν σε κατάλληλη κλίμακα, οι προτάσεις σεναρίων διαχείρισης κινητικότητας (π.χ. προτεινόμενες τροποποιήσεις των γραμμών αστικής συγκοινωνίας και στάσεων, προτάσεις στάθμευσης, προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, προτεινόμενες διαμορφώσεις πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, δικτύων προσβάσιμων αλυσίδων ΑΜΕΑ, κτλ.).

4.2.3 Παραδοτέο Σταδίου III (Παραδοτέο Γ).

Χάρτης ΤΠ: Τελική Πρόταση Σεναρίων Διαχείρισης Κινητικότητας

Θα απεικονιστεί σε κατάλληλη κλίμακα, η τελική πρόταση διαχείρισης κινητικότητας (π.χ. προτεινόμενες τροποποιήσεις των γραμμών αστικής συγκοινωνίας και στάσεων, προτάσεις στάθμευσης, προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, προτεινόμενες διαμορφώσεις πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, δικτύων προσβάσιμων αλυσίδων ΑΜΕΑ, κτλ.).

Οι χάρτες της μελέτης θα παραδοθούν σε έντυπη (σε 4 αντίγραφα) και σε ψηφιακή μορφή, δομημένοι σε Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών (GIS). Το σύνολο των πληροφοριών θα συνθέτουν ένα πλήρες GIS υπόβαθρο και βάσεις δεδομένων του Δήμου Αγρινίου, τα οποία θα μπορεί να επικαιροποιεί και να χρησιμοποιεί για διάφορες υπηρεσίες και έργα.

5 ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο χρόνος ολοκλήρωσης του αντικειμένου της μελέτης ορίζεται σε 15 μήνες. Το ΣΤΑΔΙΟ 0 αναφέρεται σε όλη τη διάρκεια του έργου, το ΣΤΑΔΙΟ I διαρκεί 6 μήνες, το ΣΤΑΔΙΟ II διαρκεί 4 μήνες και, τέλος, το ΣΤΑΔΙΟ III 5 μήνες.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί φαίνεται η διάταξη των εργασιών στη διάρκεια της μελέτης με την παραδοχή έναρξης 1/1/2020.

ID	Εργασία	Q1 20			Q2 20			Q3 20			Q4 20			Q1 21		
		Ιαν	Φεβ	Μαρ	Απρ	Μαΐ	Ιουν	Ιουλ	Αυγ	Σεπ	Οκτ	Νοε	Δεκ	Ιαν	Φεβ	Μαρ
1	ΣΤΑΔΙΟ 0 - Υποστήριξη Διαδικασιών ΣΒΑΚ	[Green bar across all months]														
2	A' Διαβούλευση	[Red bar in Jan 2020]														
3	ΣΤΑΔΙΟ I - Υφιστάμενη Κατάσταση	[Green arrow from Jan 2020 to Jun 2020]														
4	Συλλογή - Αξιολόγηση Υφιστάμενων Στοιχείων και Παρεμβάσεων	[Blue bar from Jan 2020 to Apr 2020]														
5	Καταγραφή και Αξιολόγηση της Υφιστάμενης κατάστασης	[Blue bar from Feb 2020 to May 2020]														
6	ΣΤΑΔΙΟ II - Προκαταρκτική Εξέταση Παρεμβάσεων	[Green arrow from May 2020 to Sep 2020]														
7	Ανάπτυξη Κυκλοφοριακού Μοντέλου	[Blue bar from Jun 2020 to Aug 2020]														
8	Ανάπτυξη Σεναρίων	[Blue bar from Jul 2020 to Sep 2020]														
9	Γένεση επιλογών παρεμβάσεων και αξιολόγηση	[Blue bar from Aug 2020 to Oct 2020]														
10	B' Διαβούλευση	[Red bar in Sep 2020]														
11	ΣΤΑΔΙΟ III - Οριστικοποίηση ΣΒΑΚ	[Green arrow from Oct 2020 to Mar 2021]														
12	Μελέτη επιλεγμένων παρεμβάσεων	[Blue bar from Oct 2020 to Dec 2020]														
13	Διαμόρφωση ΣΒΑΚ	[Blue bar from Nov 2020 to Feb 2021]														
14	Σχέδιο Δράσης και Προυπολογισμός	[Blue bar from Dec 2020 to Mar 2021]														
15	Γ Διαβούλευση	[Red bar in Feb 2021]														
16	Οριστική Έκδοση ΣΒΑΚ	[Blue bar in Mar 2021]														

6 ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΟΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ

Η προεκτιμώμενη αμοιβή υπολογίζεται σύμφωνα με την απόφαση ΔΝΣγ/23129/ΦΝ (ΦΕΚΒ/2519/20-7-2017) «Έγκριση Κανονισμού Προεκτιμώμενων Αμοιβών μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών» (Αμοιβή σύμφωνα με το άρθρο ΓΕΝ.4 Αμοιβή μηχανικών ή άλλων επιστημόνων ανάλογα με τον χρόνο απασχόλησης) Κατηγορία Α. Για επιστήμονα εμπειρίας έως 10 έτη, ημερήσια αμοιβή $300 * \tau\kappa = 365.40\text{€}$

($\tau\kappa$: ο συντελεστής του άρθρου ΓΕΝ. 3 του Κανονισμού για το έτος 2019 = **1,218**)

Ο εκτιμώμενος χρόνος εκπόνησης της μελέτης σε ανθρωποημέρες για τις κατηγορίες μελετών είναι:

Η συνολική προεκτίμηση αμοιβής απεικονίζεται στον παρακάτω πίνακα:

Φάση μελέτης	Κατηγορία επιστήμονα	Ανθρωποημέρες	Ημερήσια Αμοιβή (€)	Προεκτιμώμενη Αμοιβή (€)
Α' Φάση	A	57,5	365,40	
Β' Φάση	A	42,5	365,40	
Γ' Φάση	A	42,5	365,40	
ΣΥΝΟΛΟ		142,5	365,40	52.069,50
			Απρόβλεπτα (15%)	7.810,43
			ΣΥΝΟΛΟ	59.879,93

Η καλούμενη κατηγορία μελέτης είναι η κατηγορία 10 – Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων και κυκλοφοριακές και οι αντιστοιχούσες στην αμοιβή μελέτης τάξεις πτυχίου είναι Β' και άνω.

Για τον καθορισμό της καλούμενης τάξης πτυχίου (άρθρο 7 παρ. 2γ του Ν.3316/05), λαμβάνεται υπόψη η συνολική προεκτιμώμενη αμοιβή, για όλα τα στάδια της κατηγορίας 10 (Κυκλοφοριακές Μελέτες) με βάση το Π.Δ. 138/2009 (ΦΕΚ 185/Α'/24.09.2009, την Εγκύκλιο 10/Δ15γ/οικ/3676/04.03.2013 και τον συντελεστή $\tau\kappa$ για το έτος 2019 (Εγκύκλιος 3/19-3-2019).

Αγρίνιο 05/02/2020
Ο Συντάξας

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ
Αγρίνιο 05/02/2020
Η Προϊσταμένη Τμ.

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Αγρίνιο 05/02/2020
Η Δ/ΝΤΡΙΑ Τ.Υ.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΟΥΝΗΣ
ΠΕ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΧΡΥΣΙΚΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΠΕ ΜΗΧ. ΠΑΡΑΓ. & Δ/ΣΗΣ

ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΓΕΩΡΓΑΚΟΥ ΠΑΠΠΑ
ΠΕ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ