

Σχέδιο Βιώσιμης

Αστικής

Κινητικότητας

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ



Δήμος Αργινίου

2022

Πίνακας Περιεχομένων

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
1.1 Γενικά Στοιχεία.....	3
1.2 Μέθοδοι και Διαδικασίες Μελέτης ΣΒΑΚ.....	4
1.3 Περιεχόμενα Τεύχους	7
2. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	9
2.1 Θεώρηση Στρατηγικού Σχεδιασμού	9
2.2 Δημόσια Συγκοινωνία	9
2.3 Μετακινήσεις Πεζή	14
2.4 Μετακίνηση με ποδήλατο	19
2.5 Στάθμευση	26
2.6 Οδική Ασφάλεια	29
2.7 Εφοδιαστική Αλυσίδα.....	32
2.8 Οδικό Δίκτυο – Υποδομή	34
2.9 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	41
3. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	63
3.1 Θεώρηση Επιχειρησιακού Σχεδιασμού	63
3.2 Κωδικοποίηση και Περιγραφή Ενεργειών.....	63
3.3 Φορείς Υλοποίησης	64
3.4 Χρονικός Ορίζοντας και Εξαρτήσεις Υλοποίησης.....	65
3.5 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΒΑΚ.....	67
4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	85
4.1 Θεώρηση Οικονομικού Σχεδιασμού	85
4.2 Στοιχειοθέτηση Εκτίμησης Κόστους	86
4.3 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	90
5. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΒΑΚ.....	97
5.1 Γενικά Στοιχεία.....	97
5.2 Περιγραφή Δεικτών	98
5.3 Δείκτες Αποτελεσματικότητας	99

5.4 Παρακολούθηση - Αξιολόγηση ανά θεματική ενότητα	101
---	-----

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Γενικά Στοιχεία

Η παρούσα μελέτη ανατέθηκε από τον Δήμο Αγρινίου στα συμπράττοντα γραφεία μελετών «Μ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Ε.Ε. – ΓΑΙΑΚΟΜ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α.Ε.» με τη σύμβαση Αρ. Πρωτ.: 56036 που υπογράφηκε στις 09/12/20.

Αντικείμενο της μελέτης είναι η κατάρτιση επιχειρησιακού και στρατηγικού Σχεδίου Δράσης για την ανάπτυξη βιώσιμης αστικής κινητικότητας στο Δήμο Αγρινίου. Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αγρινίου αφορά τον καθορισμό, το σχεδιασμό και τη διαχείριση κατάλληλων μέτρων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας, με χρονικό ορίζοντα 10 ετών. Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα αποτελέσει επίσης, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, τη βάση και την αφετηρία για την έγκριση, χρηματοδότηση και υλοποίηση έργων, που θα εξασφαλίσουν συνθήκες βιώσιμης κινητικότητας μέσω ενός σύγχρονου, ενεργειακά αποδοτικού και τεχνολογικά ανεπτυγμένου συστήματος μεταφορών. Αυτό θα συνεισφέρει στο να γίνει ο Δήμος Αγρινίου πιο ανθρώπινος, ασφαλής, υγιής, παραγωγικός και περιβαλλοντικά υπεύθυνος.

Στόχος της μελέτης είναι αντιμετώπιση των υφιστάμενων αλλά και των δυνητικών προβλημάτων και αναγκών μετακίνησης, με παράλληλη εκμετάλλευση των ευκαιριών βελτίωσης της κινητικότητας που υπάρχουν ή είναι δυνατό να προκύψουν στο μέλλον.

Αναλυτικά, οι στόχοι του ΣΒΑΚ είναι:

- Προστασία του περιβάλλοντος
 - Βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας σε τοπικό επίπεδο
 - Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
 - Βελτίωση της ποιότητας και του χαρακτήρα του δημόσιου χώρου
 - Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος
- Βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης στην πόλη του Αγρινίου
 - Μείωση του ποσοστού των ΕΙΧ στον καταμερισμό στα μέσα μετακίνησης χωρίς να μειωθεί η συνολική κινητικότητα του πληθυσμού
 - Βελτίωση της ικανοποίησης των πολιτών από το σύστημα μεταφορών
 - Βελτιστοποίηση αποδοτικότητας υφιστάμενων υποδομών.
 - Μείωση των χρόνων μετακίνησης
 - Υποστήριξη της τοπικής οικονομίας μέσω της βελτίωσης επισκεψιμότητας σε τοπικές ειδικές χρήσεις.

- Βελτίωση των συνθηκών προσβασιμότητας για όλους.
 - Βελτίωση των συνθηκών προσβασιμότητας στο σύστημα μεταφορών
 - Βελτίωση των συνθηκών προσβασιμότητας στις τοπικές χρήσεις και εξυπηρετήσεις
 - Μείωση του κόστους μετακίνησης
 - Αύξηση των επιλογών μετακινήσεων
 - Προώθηση βιώσιμων τρόπων μετακίνησης σε τοπικό επίπεδο
- Βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας και υγείας των πολιτών
 - Μείωση των τροχαίων ατυχημάτων
 - Βελτίωση της φυσικής κατάστασης των πολιτών
 - Μείωση της έκθεσης σε τοπική αέρια ρύπανση και θόρυβο
- Εξασφάλιση ανθεκτικότητας και βιωσιμότητας
 - Μείωση των απαιτούμενου κόστους συντήρησης του συστήματος κινητικότητας
 - Κάλυψη των αναγκών μετακίνησης στο μέλλον
 - Ικανοποιητική προσαρμοστικότητα του συστήματος σε εξωγενείς μεταβολές

1.2 Μέθοδοι και Διαδικασίες Μελέτης ΣΒΑΚ

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας συντάσσεται σύμφωνα με τη βασική διάρθρωση Σχεδίων ΒΑΚ, που έχει καθιερωθεί μέσω εξειδικευμένων εγχειριδίων και οδηγιών που έχει δημοσιεύσει η Ε.Ε.¹ και σύμφωνα την κείμενη Ελληνική νομοθεσία². Βάσει αυτών, η εκπόνηση ΣΒΑΚ χαρακτηρίζεται από συγκεκριμένες μεθόδους και προσεγγίσεις, όπως για παράδειγμα η συμμετοχή της κοινωνίας δημοτών στις διαδικασίες, η διαμόρφωση οράματος κινητικότητας για το Δήμο, η αξιολόγηση της εφαρμογής βάσει μετρήσιμων στόχων-δεικτών κτλ..

Αναλυτικά, τα ΣΒΑΚ διέπονται από κανονιστικό και νομοθετικό πλαίσιο, που καθορίζει με σαφήνεια τις διαδικασίες και μεθόδους εκπόνησης. Βάσει αυτού, για την κατάρτιση ΣΒΑΚ απαιτούνται τα εξής βήματα:

Φάση Α': Προετοιμασία

- Προετοιμασία (συγκρότηση συμμετεχόντων, συλλογή στοιχείων, δημιουργία και ενημέρωση υποβάθρων κτλ.)

¹ Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition), European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, 2019

² ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 4784 ΦΕΚ Α 40/16.3.2021

Φάση Β': Ανάπτυξη

- Καθορισμός Διαδικασιών (χρονοδιάγραμμα, δράσεις, προωθητικά μέσα κτλ.)
- Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Κατάρτιση Σεναρίων
- Ανάπτυξη Κοινού Οράματος και Στόχων του ΣΒΑΚ
- Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων
- Κατάρτιση – Υποβολή Σχεδίου Δράσης
- Κοινοποίηση – Εξέταση ΣΒΑΚ

Φάση Γ': Υλοποίηση, Παρακολούθηση, Αξιολόγηση

- Κατάρτιση Εκθέσεων Προόδου ανά διετία
- Επικαιροποίηση
- Αξιολόγηση
- Ενσωμάτωση των προτάσεων του ΣΒΑΚ στις επιμέρους τομεακές πολιτικές του Δήμου
- Αναθεώρηση του ΣΒΑΚ, το λιγότερο μετά από 5 έτη και υπό αυστηρές προϋποθέσεις

Η Φάση Α' αφορά τις διαδικασίες που είναι απαραίτητες για να ξεκινήσουν οι εργασίες του ΣΒΑΚ. Οι διαδικασίες αυτές είναι οριζόντιες και συνεχίζονται καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Για παράδειγμα, είναι απαραίτητο να καταστρωθεί βάση δεδομένων GIS, πριν την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, αλλά το ίδιο υπόβαθρο πρέπει να συμπληρώνεται και να επικαιροποιείται καθώς το ΣΒΑΚ καταρτίζεται. Οι απαραίτητες προκαταρκτικές δράσεις της Φάσης Α' έχουν ολοκληρωθεί, καθώς:

- ✓ Συγκροτήθηκε η Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ
- ✓ Συγκροτήθηκε το Δίκτυο Φορέων, που αποτελείται από εμπλεκόμενα με την αστική κινητικότητα του Δήμου μέρη και υπογράφηκε Σύμφωνο Συμμετοχής
- ✓ Δημιουργήθηκε διαδικτυακή ιστοσελίδα για το ΣΒΑΚ Δήμου Αγρινίου
- ✓ Σχεδιάστηκε λογότυπο για το ΣΒΑΚ και ξεκίνησε η προώθηση του ΣΒΑΚ στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης
- ✓ Συλλέχθηκαν μελετητικά, κοινωνικοοικονομικά και λοιπά στοιχεία υποβάθρου
- ✓ Καταστρώθηκε βάση δεδομένων GIS
- ✓ Καταρτίστηκε ερωτηματολόγιο έρευνας χαρακτηριστικών μετακινήσεων των δημοτών, το οποίο κοινοποιήθηκε και προωθείται
- ✓ Πραγματοποιήθηκε η Α' Διαβούλευση του ΣΒΑΚ

Η Φάση Β' αφορά την ανάπτυξη του Σχεδίου, με απώτερο στόχο τη διαμόρφωση οριστικών προτάσεων για την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ για το Δήμο Αγρινίου. Βασικό στοιχείο σχεδιασμού και διαμόρφωσης των προτάσεων είναι η αξιοποίηση του υφιστάμενου μελετητικού υποβάθρου του Δήμου και η εναρμόνιση με τον υπερκείμενο σχεδιασμό, έτσι ώστε να μην υιοθετηθεί μία προσέγγιση «σχεδιασμός από το μηδέν» και για να μην προκύψουν κατά την υλοποίηση εμπλοκές αρμοδιοτήτων. Ο Δήμος Αγρινίου διαθέτει πλούσιο μελετητικό υπόβαθρο επί του αντικειμένου του ΣΒΑΚ, το οποίο σε σημαντικό βαθμό έχει υλοποιηθεί. Έτσι, την τελευταία 20ετία ο Δήμος έχει υλοποιήσει παρεμβάσεις με στόχο την προώθηση βιώσιμων τρόπων μετακίνησης. Το ΣΒΑΚ θα αποτελέσει το στρατηγικό και επιχειρησιακό πλάνο, βάσει του οποίου θα συντονιστεί και θα εφαρμοστεί ο σχεδιασμός αυτός την επόμενη δεκαετία.

Η καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης έχει ήδη ολοκληρωθεί και τα αποτελέσματα αυτής έχουν κοινοποιηθεί μέσω της ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ Δήμου Αγρινίου. Οι προκαταρκτικές προτάσεις του ΣΒΑΚ για το Δήμο Αγρινίου βασίζονται στα στοιχεία και τα συμπεράσματα που εξήχθησαν κατά τη φάση καταγραφής και ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης. Συγχρονίζονται επίσης με τον αναπτυξιακό σχεδιασμό και το όραμα του Δήμου Αγρινίου για την δημιουργία μιας «Αξιοβίωτης πόλης»³.

Η Β' Φάση εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγρινίου (Φάση Ανάπτυξης), ολοκληρώνεται με το παρόν παραδοτέο, καθώς έχουν πραγματοποιηθεί τα εξής βήματα:

- ✓ Καθορίστηκαν οι διαδικασίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ, καθώς:
 - Καταρτίστηκε χρονοδιάγραμμα το οποίο κοινοποιήθηκε μέσω της ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ
 - Καθορίστηκαν οι εσωτερικές δράσεις και οι διαδικασίες διαβούλευσης μεταξύ του Φορέα Εκπόνησης, της Ομάδας Εργασίας και του Δικτύου Φορέων
 - Καθορίστηκαν τα μέσα προώθησης των στόχων και των διαδικασιών του ΣΒΑΚ προς τους δημότες του Δήμου Αγρινίου
- ✓ Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες καταγραφής και ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας. Για το πακέτο εργασίας αυτό, καταρτίστηκαν σχέδια και τεχνική έκθεση που κοινοποιήθηκαν μέσω της ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ.
- ✓ Αναπτύχθηκε το Κοινό Όραμα για την κινητικότητα στο Δήμο Αγρινίου, με τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων μερών του ΣΒΑΚ Δήμου Αγρινίου, το οποίο είναι ότι πρέπει να ενισχυθεί ο ρόλος του Δήμου Αγρινίου ως κυρίαρχο κέντρο δραστηριοτήτων στη Δυτική Ελλάδα και να καταστεί το Αγρίνιο μία πόλη

³ Βλ. Δήμος Αγρινίου. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2015 – 2019. Μάιος 2015.

φιλόξενη, ανθρώπινη, αποδοτική, σύγχρονη και αξιοβίωτη: «Αγρίνιο, πόλη για να ζεις!»

- ✓ Καθορίστηκαν οι βασικοί στόχοι του ΣΒΑΚ για το Δήμο Αγρινίου, οι οποίοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι
- ✓ Καταρτίστηκε λίστα προκαταρκτικών προτάσεων που εξυπηρετούν τον σκοπό του Σ.Β.Α.Κ.
- ✓ Πραγματοποιήθηκε η Β' Διαβούλευση του ΣΒΑΚ με συμμετοχή των εκπροσώπων του Δικτύου Φορέων και παρουσιάστηκαν τα μέτρα που έχουν προσδιορισθεί, για την υποβολή των σχολίων τους.
- ✓ Το Δίκτυο Φορέων υπέβαλλε απόψεις και σχόλια για την επιλογή των πλέον πρόσφορων μέτρων
- ✓ Η Ομάδα Εργασίας εξέτασε το σύνολο των σχολίων και απόψεων και υπέβαλλε τις Οριστικές Προτάσεις του ΣΒΑΚ

Το παρόν τεύχος εντάσσεται στο Στάδιο 5 της Φάσης Β', δηλαδή στο Στάδιο κατά το οποίο καταρτίζεται η Οριστική Έκδοση του ΣΒΑΚ. Συγκεκριμένα, παρουσιάζονται αναλυτικά οι οριστικές προτάσεις, όπως αυτές προέκυψαν από τα προηγούμενα βήματα της διαδικασίας, και διαρθρώνεται Σχέδιο Δράσης το οποίο διαθέτει στρατηγικό και επιχειρησιακό σκέλος.

Μέσα από το Σχέδιο Δράσης, καθορίζονται η χρονική και η ποιοτική ιεράρχηση των προτεινόμενων μέτρων, οι προϋποθέσεις και οι φορείς υλοποίησης, οι αρμοδιότητες, τα κόστη υλοποίησης, οι δυνητικές πηγές χρηματοδότησης, οι στόχοι των επιμέρους μέτρων, οι δείκτες αξιολόγησης και οι μέθοδοι ελέγχου της πορείας υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

1.3 Περιεχόμενα Τεύχους

Στο παρόν τεύχος παρουσιάζεται αναλυτικά το Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ ως προς τα επί μέρους τμήματα του.

Αρχικά παρουσιάζεται το σκέλος του στρατηγικού σχεδιασμού και συγκεκριμένα η αντιστοίχιση των προτάσεων του ΣΒΑΚ με τις θεματικές ενότητες του και με τους στόχους του. Κάθε προτεινόμενο μέτρο του ΣΒΑΚ μπορεί να άπτεται πολλαπλών στόχων, καθώς τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας είναι αλληλοεξαρτώμενα. Ο στρατηγικός σχεδιασμός αφορά την αποσαφήνιση των βημάτων υλοποίησης που θα επιφέρουν τα επιθυμητά αποτελέσματα στους επιμέρους τομείς και στόχους του ΣΒΑΚ.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται αναλυτικά το επιχειρησιακό σκέλος και συγκεκριμένα η ποιοτική και χρονική ιεράρχηση των δράσεων/ενεργειών που απαιτείται να

πραγματοποιηθούν για να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν τεθεί. Παρουσιάζονται επίσης οι φορείς υλοποίησης αλλά και οι δυνητικές ανάγκες για συνεργασία φορέων και διοικητικών οργανισμών. Βασικό συστατικό του ΣΒΑΚ και της επιτυχημένης εφαρμογής του είναι η κοστολόγηση των προτάσεων του και ο καθορισμός δυνητικών πηγών χρηματοδότησης.

Τέλος, παρατίθεται περιγραφή της διαδικασίας ελέγχου και αξιολόγησης εφαρμογής των προτάσεων του ΣΒΑΚ. Συγκεκριμένα, προσφέρονται συγκεκριμένοι δείκτες αξιολόγησης για κάθε προτεινόμενη παρέμβαση και τιμές-στόχοι των δεικτών αυτών. Βάσει των παραπάνω θα καταστεί δυνατή η παρακολούθηση της υλοποίησης του ΣΒΑΚ, η δυναμική αναπροσαρμογή του βάσει μελλοντικών εξελίξεων και η επικαιροποίηση του, σύμφωνα με όσα ορίζει το εθνικό και ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο.

Το τεύχος στην παρούσα μορφή του υποβάλλεται ως σχέδιο. Η τελική επεξεργασία και διαμόρφωση του παραδοτέου θα προκύψει μέσω των διαδικασιών έγκρισης, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 7 του Ν. 4784/2021

2. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

2.1 Θεώρηση Στρατηγικού Σχεδιασμού

Το ΣΒΑΚ Δήμου Αγρινίου, μέσω των θεσμοθετημένων διεργασιών, δηλαδή τις εργασίες καταγραφής, ανάλυσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης, τις διαβουλεύσεις, την κατάρτιση σεναρίων και την ενσωμάτωση του υφιστάμενου και υπερκείμενου σχεδιασμού, διαμόρφωσε ένα πλέγμα προτάσεων για την επίτευξη βιώσιμης αστικής κινητικότητας στο Δήμο, με χρονικό ορίζοντα 10ετίας. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και ενέργειες, έχουν ως στόχο να ανταποκριθούν σε ανάγκες και να εκμεταλλευτούν ευκαιρίες για τις μετακινήσεις και τις μεταφορές σε επίπεδο Δήμου.

Οι προτάσεις του ΣΒΑΚ Δήμου Αγρινίου έχουν οριστικοποιηθεί, καθώς ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες διαβούλευσης με το Δίκτυο Φορέων και ενσωμάτωσης των σχολίων τους. Το σκέλος του στρατηγικού σχεδιασμού, αφορά τη διάρθρωση των προτάσεων αυτών ως προς τις θεματικές ενότητες του ΣΒΑΚ και τη σύνδεση των προτάσεων με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους του ΣΒΑΚ.

Τα επί μέρους ζητήματα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, όπως η προσβασιμότητα και η ανθεκτικότητα, αλλά και οι προγραμματικοί στόχοι του συστήματος μετακινήσεων και μεταφορών του Δήμου, όπως η βιώσιμη ανάπτυξη και η βελτίωση της ποιότητας ζωής, εξαρτώνται από το σύνολο των μερών του συστήματος κινητικότητας. Για παράδειγμα, μία παρέμβαση ενίσχυσης της ήπιας μετακίνησης μπορεί να επηρεάσει θετικά την προσπελασιμότητα, την προσβασιμότητα, την υγεία των δημοτών, το κόστος μετακινήσεων, το αστικό περιβάλλον, την οικονομική ανάπτυξη και πλήθος άλλων πτυχών.

Στο κεφάλαιο αυτό, για κάθε πυλώνα του συστήματος κινητικότητας ξεχωριστά, παρουσιάζονται και περιγράφονται οι προτάσεις του ΣΒΑΚ, παρατίθενται οι ενέργειες και οι δράσεις που απαιτούνται για την πραγματοποίησή τους και καθορίζεται ο χρονικός ορίζοντας υλοποίησής τους. Κάθε πρόταση του ΣΒΑΚ που παρουσιάζεται, αντιστοιχίζεται και με συγκεκριμένους στόχους για την εξασφάλιση και ενίσχυση βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

2.2 Δημόσια Συγκοινωνία

Η δημόσια συγκοινωνία βρίσκεται στο επίκεντρο της διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ καθώς η διασφάλιση υψηλής στάθμης εξυπηρέτησης του συστήματος συγκοινωνιών είναι ιδιαίτερα σημαντική για οικονομικούς, περιβαλλοντικούς και κοινωνικούς λόγους. Οικονομικά, η υποστήριξη της λειτουργίας των λεωφορείων αυξάνει την ελκυστικότητα

του μέσου ως προς το ΕΙΧ, που επιφέρει πλήθος ανεπιθύμητων παρενεργειών στο οδικό δίκτυο, τη λειτουργία της κυκλοφορίας και της στάθμευσης και στην ποιότητα ζωής. Περιβαλλοντικά η ενίσχυση της ελκυστικότητας του μέσου, σε σύγκριση με το ΕΙΧ μειώνει τις εκπομπές ρύπων. Κοινωνικά η ύπαρξη του μέσου αυξάνει της προσπελασιμότητα κατοίκων που δεν έχουν ή δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν ΕΙΧ, σε κοινωνικές υπηρεσίες και ευκαιρίες απασχόλησης. Η Δημόσια Συγκοινωνία χρειάζεται, γενικά, οικονομική στήριξη η οποία και μειώνεται όσο αυξάνεται η επιβατική κίνηση. Η Δημόσια συγκοινωνία είναι εξαιρετικά σημαντική για το τμήμα του πληθυσμού που δεν έχει την δυνατότητα χρήσης επιβατικού αυτοκινήτου ή άλλου μέσου μετακίνησης.

Ο σχεδιασμός του υφιστάμενου συστήματος δεν έχει αλλάξει εδώ και δύο δεκαετίες, με εξαίρεση τοπικών τροποποιήσεων, λόγω αλλαγών στην κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης. Η επιβατική κίνηση έχει μειωθεί διαχρονικά λόγω των δημογραφικών εξελίξεων. Τα περιοριστικά μέτρα που ελήφθησαν κατά την διάρκεια της πανδημίας COVID-19 είχαν επίσης εξαιρετικά σημαντική επίπτωση στην επιβατική κίνηση. Η λειτουργία της Δημόσιας Συγκοινωνίας αναμένεται να αντιμετωπίσει προβλήματα βιωσιμότητας κατά την επόμενη δεκαετία κυρίως λόγω των αρνητικών δημογραφικών τάσεων στους περιφερειακούς οικισμούς, που αναμένεται να επιβεβαιωθούν από την απογραφή του 2021.

Προς αντιμετώπιση των προβλημάτων βιωσιμότητας του συστήματος και σημαντικής ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας προτείνεται από το ΣΒΑΚ μία δέσμη προτάσεων βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων μέτρων. Στρατηγικός στόχος για την δημόσια συγκοινωνία θεωρείται ότι πρέπει να είναι η ανάκαμψη της επιβατικής κίνησης τουλάχιστον στα επίπεδα του 2019. Για να επιτευχθεί αυτό, απαιτείται επένδυση στο σύστημα συγκοινωνιών η οποία πρέπει να βασιστεί σε οικονομοτεχνική μελέτη εφαρμογής. Συνολικά, μέσα από αυτή την εξειδικευμένη μελέτη θα καθοριστούν:

- τα βασικά πρότυπα εξυπηρέτησης των οικισμών ανάλογα με το μέγεθος (π.χ. 1 δρομολόγιο/ώρα – 16 ώρες την ημέρα)
- το μίγμα της εξυπηρέτησης (σταθερά δρομολόγια ή ανάλογα με τη ζήτηση)
- οι κατηγορίες διαδρομών (κορμού/τροφοδοτικές)
- ο τύπος και η τεχνολογία των οχημάτων που απαιτούνται αξιοποιώντας και τα στοιχεία από την πιλοτική δρομολόγηση ηλεκτρικών λεωφορείων
- το κόστος σταδιακής ανανέωσης του στόλου και
- οι προτεραιότητες και το ύψος της οικονομικής στήριξης της λειτουργίας του συστήματος

Βάσει της μελέτης αυτής, θα καταστεί δυνατό να εφαρμοστούν στην πράξη οι κατευθύνσεις σχεδιασμού του ΣΒΑΚ για τη δημόσια συγκοινωνία στο Δήμο Αγρινίου. Ο σχεδιασμός αυτός στοχεύει στην αναβάθμιση της εξυπηρέτησης που παρέχουν οι δημόσιες συγκοινωνίες στο Δήμο και στην αύξηση της χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς ως κύρια επιλογή μέσου μετακίνησης. Αναλυτικά, βάσει σχεδιασμού, πρέπει να επιτευχθεί:

- Αντικατάσταση/ Αναβάθμιση στόλου οχημάτων με EURO VI ή/και ηλεκτρικά, με πλήρη εξοπλισμό
- Βελτίωση συχνοτήτων
- Αναδιαμόρφωση τιμολογιακής πολιτικής
- Σύστημα ενιαίου κομίστρου
- Δυναμική ενημέρωση κοινού για δρομολόγια, στάσεις, συχνότητες

Στην ανανέωση του στόλου οχημάτων θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η αξιοποίηση ηλεκτρικών λεωφορείων. Η τεχνολογία των οδικών μέσων μεταφοράς κινείται προς την ηλεκτροκίνηση για περιβαλλοντικούς λόγους και για λόγους ενίσχυσης της ανθεκτικότητας. Αν και τα ηλεκτρικά λεωφορεία κοστίζουν περισσότερο από τα diesel⁴ υπάρχει σημαντική εξοικονόμηση κόστους λειτουργίας και συντήρησης - βιβλιογραφικά εκτιμάται ότι υπάρχει μείωση συνολικά στο κόστος ιδιοκτησίας κατά 18%.

Προτείνεται η ενσωμάτωση 2 ηλεκτρικών λεωφορείων στον στόλο του Αστικού ΚΤΕΛ Αγρινίου, σε συνεργασία με το Δήμο Αγρινίου. Τα ηλεκτρικά λεωφορεία θα δώσουν την ευκαιρία οργάνωσης και εκτέλεσης πιλοτικού έργου με τους εξής σκοπούς:

- Κατανόηση της τεχνολογίας ηλεκτρικών οχημάτων μπαταρίας (Battery electric Bus, BeB).
- Προσδιορισμό του οφέλους, ρίσκου και των περιορισμών που υπάρχουν στην υιοθέτηση τεχνολογίας BeB στο σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών του Δήμου.
- Ανάλυση των οικονομικών περιβαλλοντικών και στρατηγικών συνεπειών της υιοθέτησης τεχνολογίας BeB στο σύνολο ή μέρους του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών του Δήμου.
- Ορισμό της βέλτιστης τεχνολογίας BeB και τεχνικών προδιαγραφών προμήθειας.

Οι βασικές πληροφορίες που θα πρέπει να συλλέγονται κατά την διάρκεια του πιλοτικού περιλαμβάνουν:

- Κατανάλωση ενέργειας ανά χλμ (KwH) κατά την διάρκεια καλοκαιρινής και χειμερινής περιόδου.
- Κόστος ανά χλμ.

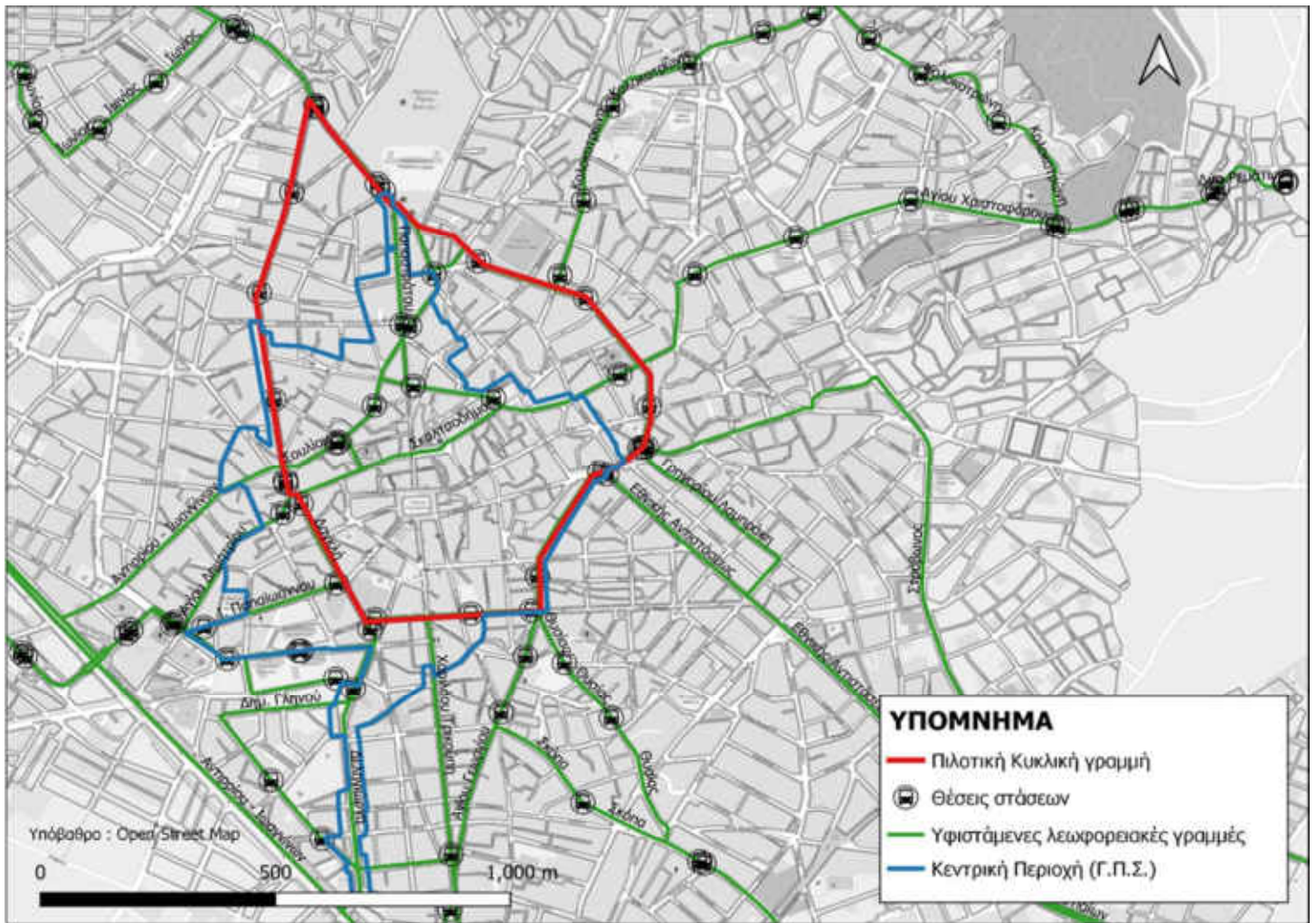
⁴ Ενδεικτικά 380000 (ηλεκτρικό), 270000 (diesel).

- Μέση διανυόμενη απόσταση μεταξύ αναγκών συντήρησης. Απαιτήσεις και κόστος συντήρησης.
- Αριθμός επιβατών ανά δρομολόγιο.

Ανάλογα στοιχεία θα πρέπει να συλλέγονται κατά την ίδια περίοδο για την λειτουργία λεωφορειακών γραμμών με τα υφιστάμενα λεωφορεία diesel. Το πιλοτικό θα πρέπει να διαρκέσει τουλάχιστον 6 μήνες καλύπτοντας τόσο καλοκαιρινή όσο και χειμερινή λειτουργία και διαφορετικές συνθήκες πληρότητας λεωφορείων. Το πιλοτικό θα αξιολογήσει τις επιδόσεις των ηλεκτρικών λεωφορείων τόσο σε αστικό όσο και υπεραστικό περιβάλλον σε σύγκριση με τα υφιστάμενα με λεωφορεία diesel.

Εντός της πόλης του Αγρινίου προτείνεται το ένα λεωφορείο να δρομολογηθεί στην κυκλική διαδρομή που φαίνεται στο Σχέδιο που ακολουθεί. Το μήκος της διαδρομής είναι 2750 μ και με μέση ταχύτητα 15 χλμ/ώρα θα εκτελεί ένα πλήρη κύκλο κάθε 12 λεπτά. Δεδομένου ότι η πλήρης φόρτιση ενός BeB δίνει δυνατότητα κάλυψης μέχρι 200 χλμ η λειτουργία της διαδρομής μπορεί να 12 ή 14 ώρες χωρίς πρόβλημα.

Το δεύτερο λεωφορείο θα δρομολογηθεί για συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα (π.χ. ανά 1 εβδομάδα) σε κάθε μία από τις υφιστάμενες λεωφορειακές γραμμές. Ο σχεδιασμός του πιλοτικού θα πρέπει να γίνει σε συνεργασία μεταξύ του ΚΤΕΛ και του γραφείου ΒΑΚ του Δήμου.



Απαραίτητο στοιχείο για την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ για τη δημόσια συγκοινωνία είναι να αυξηθεί η επιλογή της συγκοινωνίας ως βασικό μέσο μετακίνησης. Αυτό εκτιμάται ότι εν μέρει θα επιτευχθεί από τη συνολική αναβάθμιση της εξυπηρέτησης που παρέχεται με τα μέτρα που παρατέθηκαν παραπάνω. Κρίνεται όμως παράλληλα απαραίτητο, να διενεργηθεί εκστρατεία προώθησης της χρήσης ΜΜΜ ειδικά έναντι της χρήσης αυτοκινήτου. Η εκστρατεία αυτή θα πρέπει να αξιοποιήσει και τη σχεδιαζόμενη αναβάθμιση των συγκοινωνιών, έτσι ώστε όταν υλοποιηθεί, να προβληθεί αυτή κατάλληλα στο ευρύ κοινό στο Δήμο Αग्रινίου.

Συμπληρωματικά, από το ΣΒΑΚ προτείνεται να υποβληθεί αίτημα στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, που έχει και την αρμοδιότητα, για διερεύνηση των δυνατοτήτων συνένωσης υφιστάμενων εδρών στις αραιοκατοικημένες αγροτικές περιοχές του Δήμου.

Το μικρό μέγεθος των εδρών στις αραιοκατοικημένες αγροτικές περιοχές έχει σαν συνέπεια αυξημένο κόστος μετακινήσεων για τους κατοίκους, σε σύγκριση με τους κατοίκους του Αग्रινίου, αφού το μήκος οδικού δικτύου όπου ισχύει το χαμηλό

τιμολόγιο είναι μικρό και χρειάζεται να διανύσουν μεγαλύτερες αποστάσεις όπου ισχύει το υψηλό τιμολόγιο.

Στόχος θα είναι η προσαρμογή του συστήματος εδρών, σε επίπεδο Περιφέρειας, στις δημογραφικές εξελίξεις και η εξισορρόπηση, σε κάποιο βαθμό, του χιλιομετρικού κόστους μεταξύ των κατοίκων αστικών περιοχών όπως το Αγρίνιο και αυτών σε αραιοκατοικημένες περιοχές.

Για την βάση υπολογισμού των εδρών που θα συνενωθούν θα χρησιμοποιηθούν διάφορα κριτήρια όπως ο δείκτης εξάρτησης του πληθυσμού και ο δείκτης γήρανσης. Βασικό κριτήριο θα είναι η ύπαρξη μίας τουλάχιστον στάσης Δημοσίων Συγκοινωνιών με υψηλή, συγκριτικά, συχνότητα εντός κάθε νέας έδρας, ενισχύοντας τον συντονισμό μεταξύ μέσων δημοσίων συγκοινωνιών.

2.3 Μετακινήσεις Πεζή

Η μετακίνηση με βάδισμα είναι απολύτως απαραίτητο να διασφαλιστεί και να ενισχυθεί έτσι ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι του ΣΒΑΚ. Η σημασία του στοιχείου αυτού ως θεμέλιος λίθος της βιωσιμότητας της αστικής κινητικότητας έχει αναλυθεί κατά το στάδιο αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης και κατά το στάδιο διαμόρφωσης των προτάσεων, ενώ έχει συζητηθεί εκτενώς και στις διαδικασίες διαβούλευσης με το Δίκτυο Φορέων. Με στόχο την ενίσχυση της πεζής μετακίνησης, κυρίως στο αστικό κέντρο του Δήμου, το ΣΒΑΚ προτείνει πολύπλευρες προτάσεις που καλύπτουν συνολικά το ζήτημα.

Η κύρια παρέμβαση που προτείνει το ΣΒΑΚ είναι η δημιουργία ενός ενιαίου, συνεκτικού και εκτεταμένου δικτύου ήπιας μετακίνησης για την πόλη του Αγρινίου. Το δίκτυο αυτό θα συνδέει κοινόχρηστους χώρους πρασίνου, κοινωφελείς χώρους, χρήσεις γης εκπαίδευσης, εμπορίου, δημόσιας διοίκησης, αθλητισμού και αναψυχής. Το δίκτυο ήπιας μετακίνησης θα αποτελείται από πλατείες, χώρους πρασίνου, πεζοδρόμους, οδούς ήπιας κυκλοφορίας και οδούς με διαπλατυσμένα πεζοδρόμια. Η υλοποίηση του δικτύου θα γίνει τμηματικά, με την πρώτη φάση να αφορά την υλοποίηση των ήδη προγραμματισμένων πεζοδρομήσεων και αναπλάσεων του Δήμου. Η παρέμβαση συνολικά είναι εκτεταμένη και θα αλλάξει πλήρως τη εικόνα της πόλης, το αστικό περιβάλλον και τις πρακτικές μετακίνησης. Επιγραμματικά, οι στόχοι της καίριας αυτής παρέμβασης είναι:

- Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη με βιώσιμα μέσα
- Βελτίωση της προσπελασιμότητας του οδικού δικτύου για χρήστες με ειδικές ανάγκες
- Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός του αστικού κέντρου

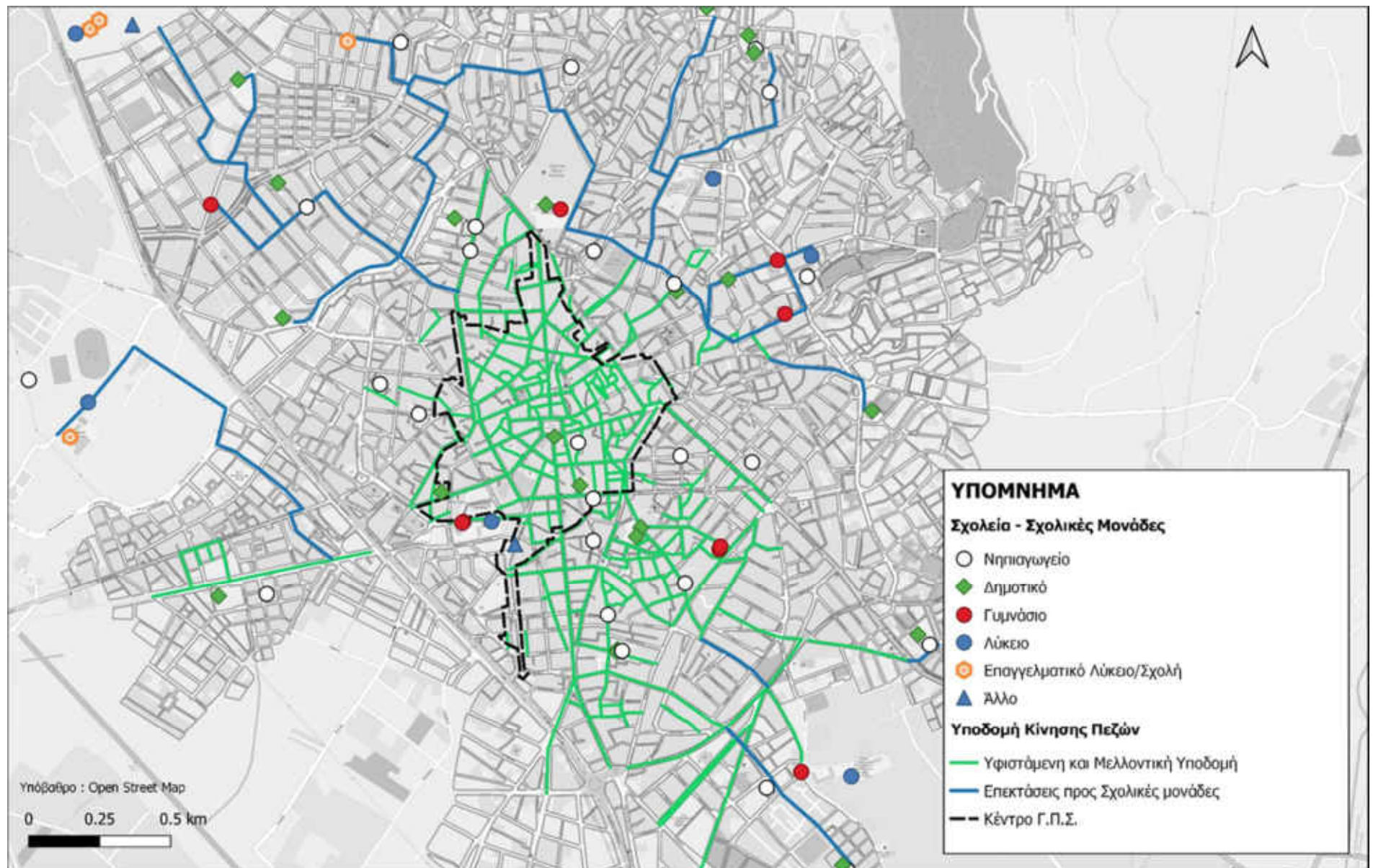
- Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος
- Αύξηση επισκεψιμότητας της πόλης του Αγρινίου
- Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης
- Μείωση των οδικών ατυχημάτων

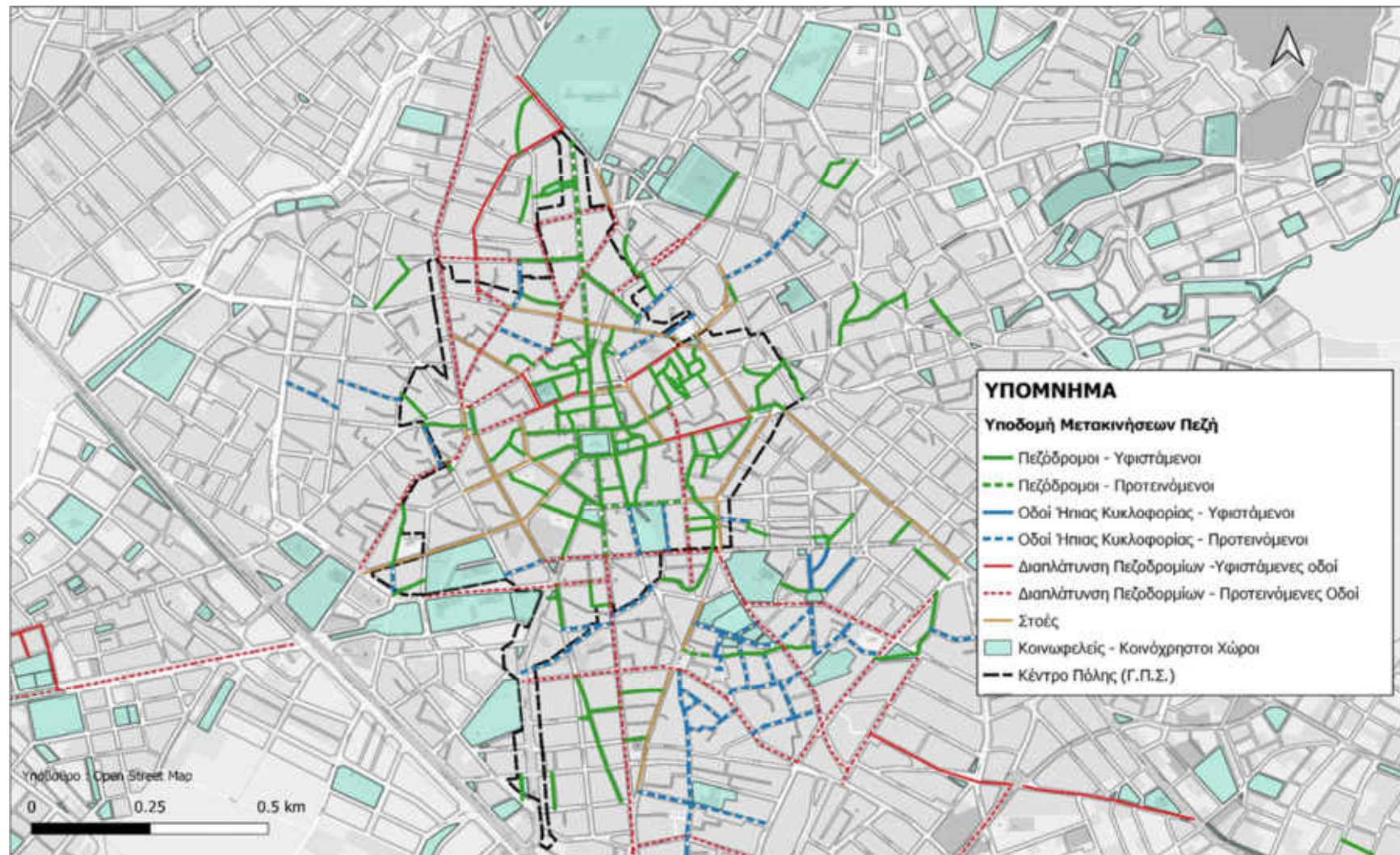
Στο σχεδιασμό υλοποίησης του δικτύου αυτού θα ενσωματωθεί και ο σχεδιασμός που θα προκύψει από το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Ν. 5045/2021). Το ΣΑΠ θα προτείνει ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αναδιαμόρφωσης αστικού οδικού χώρου, με σκοπό την απρόσκοπτη, εύκολη και ασφαλή μετακίνηση για τους πεζούς και κυρίως για τα άτομα με κινησιακές δυσκολίες. Οι παρεμβάσεις του ΣΑΠ ως προς τον οδικό χώρο, εστιάζουν στην αναδιαμόρφωση πεζοδρομίων, προσβάσεων και διαβάσεων.

Το ΣΒΑΚ προτείνει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση κατά το σχεδιασμό των παρεμβάσεων του ΣΑΠ, στις διαδρομές πρόσβασης εκπαιδευτικών μονάδων, σε σχέση με οικιστικές ζώνες, στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας και χώρους στάθμευσης. Μεγάλα σχολικά συγκροτήματα έχουν ενσωματωθεί στο προτεινόμενο από το ΣΒΑΚ δίκτυο ήπιας μετακίνησης, αλλά μικρότερες και πιο περιφερειακές σχολικές μονάδες πρέπει να εξεταστούν ξεχωριστά, σε συνεργασία και με τους φορείς εκπαίδευσης. Πρέπει να σχεδιασθούν παρεμβάσεις διαπλάτυνσης πεζοδρομίων και βελτίωσης διαβάσεων στις διαδρομές πρόσβασης σχολικών που θα ενθαρρύνουν και θα διευκολύνουν την ασφαλή μετακίνηση με βάδισμα.

Παρέμβαση που εντάσσεται στο μακροπρόθεσμο σχεδιασμό αλλά κρίνεται απαραίτητη για την πόλη είναι η υπογειοποίηση τμημάτων του άξονα της εθνικής οδού εντός αστικού ιστού, πέριξ του κόμβου «Αγ. Δημητρίου» και του κόμβου «Σταδίου». Προκύπτει ως ανάγκη από το ότι ο άξονας της ΕΟ διχοτομεί την πόλη, αποτελώντας εμπόδιο για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων και την ασφαλή μετακίνηση πεζών και ποδηλατών. Στην υφιστάμενη κατάσταση, η κυκλοφορία στους κόμβους ρυθμίζεται με συστήματα φωτεινής σηματοδότησης, αλλά και στις δύο περιπτώσεις καταγράφονται προβλήματα που είναι δισεπίλυτα χωρίς την εφαρμογή προωθημένων λύσεων.

ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΓΡΙΝΙΟΥ
3^ο Παραδοτέο: Σχέδιο Δράσης





Δίκτυο Κίνησης Πεζών, στην περιοχή του κέντρου

Κρίσιμο συστατικό ενίσχυσης της μετακίνησης πεζή είναι η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Μέσω μίας σειράς παρεμβάσεων που αναλύονται σε παρακάτω ενότητα, το ΣΒΑΚ στοχεύει στο να καταστήσει ασφαλή τη μετακίνηση με βάδισμα για όλους. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις περιλαμβάνουν μέτρα κατασκευαστικά όπως αναδιαμορφώσεις κόμβων, διαβάσεων και σήμανσης αλλά και λειτουργικών όπως καθιέρωση ανώτατου ορίου ταχύτητας τα 30 χλμ/ώρα.

Σε κάθε περίπτωση, για να επιτευχθεί αύξηση των μετακινήσεων με βάδισμα, ειδικά έναντι των μετακινήσεων με αυτοκίνητο, είναι απαραίτητο να επέλθει και αλλαγή κουλτούρας μετακινήσεων. Συγκεκριμένα, είναι απαραίτητο να επιτευχθεί αύξηση της αποδεκτής απόστασης βαδίσματος, εντός αστικού ιστού. Πρέπει δηλαδή να αυξηθεί το μήκος των μετακινήσεων που είναι διατεθειμένοι οι δημότες να εκτελέσουν με βάδισμα.

Αυτό εν μέρει θα επιτευχθεί από τη διαμόρφωση του δικτύου ήπιας μετακίνησης και από την εφαρμογή των μέτρων οδικής ασφάλειας που προτείνει το ΣΒΑΚ. Είναι όμως ταυτόχρονα απαραίτητο να διεξαχθεί εκστρατεία ενημέρωσης – ευαισθητοποίησης κοινού για τα οφέλη των μετακινήσεων με βάδισμα και ενθάρρυνσης κοινού για αύξηση των μετακινήσεων με βάδισμα.

Το πρόγραμμα ενθάρρυνσης θα έχει σκοπό την ευρεία διανομή και διάχυση πληροφοριακού υλικού για την ενθάρρυνση του βαδίσματος για καθημερινές μετακινήσεις, αναψυχή και φυσική κατάσταση του ατόμου. Η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός συγκεκριμένου προγράμματος αποτελεί μία δυναμική και συνεχή δραστηριότητα που πρέπει να έχει ευελιξία και ευαισθησία στις επικρατούσες κάθε φορά συνθήκες. Τα βασικά στοιχεία της εκστρατείας είναι:

- Βραχυπρόθεσμα η έμφαση πρέπει να δοθεί σε θέματα ευαισθητοποίησης για την οδική ασφάλεια
- Οι διάφορες δραστηριότητες του προγράμματος ενθάρρυνσης πρέπει να βρίσκονται σε στενό συντονισμό μεταξύ τους. Για παράδειγμα η έκδοση ενός τεύχους οδηγίων για την οδική ασφάλεια ή τα εγκαίνια ενός τμήματος πεζοδρόμων, θα πρέπει να ανακοινωθούν κατάλληλα και συνδυαστικά
- Θα πρέπει να αποφευχθεί “βομβαρδισμός” του κοινού με υλικό και προγράμματα ενθάρρυνσης. Η δυσχερέστερη πτυχή των δραστηριοτήτων ενθάρρυνσης είναι η εξασφάλιση της συνέχειας στην συμμετοχή του κοινού. Διαφημιστικές εκστρατείες με μεγάλη ένταση δεν εξασφαλίζουν πραγματικά και μόνιμα αποτελέσματα.
- Αναπόσπαστο στοιχείο του προγράμματος ενθάρρυνσης είναι η εξασφάλιση πόρων για την αξιολόγηση του. Η αξιολόγηση θα περιλαμβάνει την θέσπιση

δεικτών απόδοσης και μετρήσεις πριν την εφαρμογή του προγράμματος που θα αποτελέσουν την βάση σύγκρισης και μέτρησης της αποτελεσματικότητας.

- Το πρόγραμμα ενθάρρυνσης και ενημέρωσης θα έχει πρέπει να έχει δεκαετή διάρκεια

2.4 Μετακίνηση με ποδήλατο

Η μετακίνηση με ποδήλατο αποτελεί σημαντικό σκέλος των ήπιων μετακινήσεων εντός αστικού ιστού. Το ποδήλατο προσφέρει τα ίδια οφέλη για την κινητικότητα στην πόλη με την πεζή μετακίνηση, επιπρόσθετα όμως προσφέρει και τη δυνατότητα μετακίνησης σε μεγαλύτερες αποστάσεις. Παράλληλα όμως, η κίνηση με ποδήλατο δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί από το δίκτυο πεζοδρομίων. Έτσι, όπου δεν υπάρχουν πεζόδρομοι μικτής χρήσης ή ποδηλατόδρομοι, το ποδήλατο αναγκάζεται να κινείται μαζί με τα οχήματα επί του οδικού χώρου, καθιστώντας το ανασφαλές και μη ελκυστικό μέσο.

Στην υφιστάμενη κατάσταση, οι μετακινήσεις με ποδήλατο στην πόλη του Αγρινίου είναι αμελητέες και αυτό οφείλεται κυρίως στην απουσία ενιαίων διαδρόμων ποδηλατικής κίνησης, μέσω των οποίων οι ποδηλάτες μπορούν να κινούνται με άνεση και ασφάλεια και στην έλλειψη κουλτούρας αποδοχής και προτίμησης του ποδηλάτου ως μέσο μετακίνησης στην πόλη.

Η ένταξη του ποδηλάτου στο οδικό δίκτυο μίας περιοχής όπως το Αγρίνιο, όπου δεν υπάρχει ούτε υποδομή ούτε παράδοση χρήσης του, πρέπει να γίνει προσεκτικά και μεθοδικά έτσι ώστε να διασφαλίζεται ικανοποιητικό επίπεδο οδικής ασφάλειας και ταυτόχρονα να αναδεικνύονται τα πλεονεκτήματα του ποδηλάτου ως μέσου για καθημερινές μετακινήσεις. Έτσι η στρατηγική δομείται με βάση πέντε άξονες ενεργειών και δράσεων, σε συντονισμό μεταξύ τους (**σχεδιασμός 5xE**) :

- **Έργα** - Περιλαμβάνει φυσικές παρεμβάσεις για την δημιουργία ενός ασφαλούς περιβάλλοντος κίνησης ποδηλάτων στα όρια του Δήμου.
- **Εκπαίδευση** - Περιλαμβάνει προγράμματα για την βελτίωση της αντίληψης του οδικού περιβάλλοντος και της οδικής συμπεριφοράς των ποδηλατιστών και την βελτίωση της συμπεριφοράς οδηγών άλλων οχημάτων προς τους ποδηλάτες.
- **Έλεγχος** - Περιλαμβάνει προγράμματα απευθυνόμενα τόσο στους ποδηλάτες όσο και τους οδηγούς άλλων οχημάτων με στόχο την ασφαλέστερη ένταξη του ποδηλάτου στο σύστημα κυκλοφορίας
- **Ενθάρρυνση** - Περιλαμβάνει προγράμματα για την ευρύτερη αναγνώριση των προβλημάτων ποδηλατιστών από την τοπική κοινωνία και τις κρατικές υπηρεσίες και την αύξηση της χρήσης του.
- **Εφαρμογή** - Περιλαμβάνει τον συντονισμό της εφαρμογής των ανωτέρω τεσσάρων **Ε** και προγράμματα παρακολούθησης των επιπτώσεων τους για

την βελτίωσή της αποδοτικότητας των δράσεων και τον σχεδιασμό νέων βελτιωμένων προγραμμάτων.

Οι πραγματικές ανάγκες των ποδηλατιστών αποτελούν τον καθοριστικό παράγοντα στον σχεδιασμό. Η αγνόηση τους, συχνά οδηγεί σε προτάσεις για δαπανηρές κατασκευές που δεν πρόκειται να χρησιμοποιηθούν και πολύ λίγα συνεισφέρουν στην οδική ασφάλεια.

Οι ανάγκες των ποδηλατιστών είναι οι εξής :

- *Ομαλή και Καθαρή επιφάνεια κίνησης.* Τα ποδήλατα δεν έχουν τις κατάλληλες αναρτήσεις για απορρόφηση κραδασμών που οφείλονται σε ανωμαλίες του οδοστρώματος. Η ομαλή επιφάνεια κίνησης είναι επομένως πρωταρχικής σημασίας.
- *Ικανοποιητικό πλάτος λωρίδας κίνησης ποδηλάτων.* Σύμφωνα με την διεθνή βιβλιογραφία περίπου τα μισά ατυχήματα, στα οποία μετέχει ποδήλατο, γίνονται μεταξύ διασταυρώσεων. Αν και τα αίτια και η φύση των ατυχημάτων αυτών δεν είναι σαφή, είναι αυτονόητο ότι θα πρέπει να υπάρχει προστασία των ποδηλατιστών από την γενική κυκλοφορία σε οδούς με υψηλό φόρτο. Ο λιγότερο δαπανηρός τρόπος να επιτευχθεί αυτό είναι η καθιέρωση λωρίδας κυκλοφορίας ποδηλάτου εκτός των λωρίδων γενικής κυκλοφορίας.
- *Κατάλληλη διοχετευτική διαρρύθμιση και έλεγχος σε διασταυρώσεις.* Περίπου τα μισά ατυχήματα στα οποία μετέχει ποδηλάτης, γίνονται σε διασταυρώσεις. Η κατάλληλη σήμανση και τροποποίηση της γεωμετρικής διάταξης διασταυρώσεων μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στην ασφάλειά τους.
- *Συχνή συντήρηση και καθαρισμός των λωρίδων ποδηλάτων.* Επιφάνεια οδοστρώματος που εμφανίζει κυματισμούς, ασυνέχειες, λακκούβες, ακατάλληλα καλύμματα δικτύων Ο.Κ.Ω. κ.α., συχνά οδηγούν τον ποδηλάτη εκτός ειδικής λωρίδας στις λωρίδες γενικής κυκλοφορίας. Χρειάζεται επομένως ιδιαίτερη προσοχή έτσι ώστε να εξασφαλίζεται πάντα ομαλή και χωρίς απρόσμενα εμπόδια επιφάνεια κίνησης.
- *Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας για τα ποδήλατα σε περιοχές κατοικίας.* Δεν είναι πρακτικό και οικονομικά εφικτό να δημιουργηθεί ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων που να καλύπτει όλες τις πιθανές τοπικές μετακινήσεις, προς τα σχολεία, τα τοπικά καταστήματα, χώρους αναψυχής κ.α. Θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας στο τοπικό οδικό δίκτυο που να περιορίζουν τις κινήσεις των αυτοκινήτων στο ελάχιστο. Έτσι θα πρέπει ο Δήμος να εξετάσει την δυνατότητα ευρείας θεσμοθέτησης, σε επίπεδο Δήμου, ζωνών κυκλοφορίας 30 χλμ/ώρα. Οι ζώνες αυτές, χωρίς να περιορίζουν την κίνηση των αυτοκινήτων, επιβάλλουν ότι αυτή (η κίνηση) θα γίνεται με χαμηλές ταχύτητες, συμβατές με την χρήση του οδικού δικτύου από ποδήλατα.
- Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στους κύριους προορισμούς. Ένας επιπλέον ανασταλτικός παράγοντας στην χρήση του ποδηλάτου είναι η έλλειψη χώρων

ασφαλούς στάθμευσης των ποδηλάτων, στους κύριους προορισμούς. Ειδικοί χώροι στάθμευσης πρέπει να προβλεφθούν στα σχολεία, το εμπορικό κέντρο του Δήμου και άλλες σημαντικές χρήσεις.

Οι κατηγορίες των προορισμών που εξυπηρετεί ένα δίκτυο κίνησης ποδηλατών, και η απόσταση τους από τα σημεία προέλευσης (κατοικίες) επηρεάζουν και καθορίζουν τον βαθμό χρήσης του. Οι κατηγορίες προορισμών επιπλέον προσδιορίζουν τις κατηγορίες χρηστών που θα χρησιμοποιούν συγκεκριμένα τμήματα του δικτύου. Ιδιαίτερη προσοχή στο σχεδιασμό πρέπει να δίδεται στους ευάλωτους χρήστες στους οποίους περιλαμβάνονται τα παιδιά ηλικίας μέχρι 16 ετών, οι ηλικιωμένοι και άτομα με μειωμένη ακοή. Οι ευάλωτοι χρήστες χαρακτηρίζονται από γενικά μειωμένα ανακλαστικά και κίνηση με χαμηλή ταχύτητα (>15 χλμ./ώρα) σε μικρές αποστάσεις. Οι υπόλοιποι χρήστες παρουσιάζουν μεγαλύτερη ικανότητα εκτίμησης καταστάσεων και αποφυγή εμπλοκής σε ατυχήματα, μετακινούνται σε μεγαλύτερες αποστάσεις, για διάφορους σκοπούς και με ταχύτητες μεταξύ 15 και 30 χλμ./ώρα. Έτσι ένα δίκτυο κίνησης ποδηλατών που θα εξυπηρετεί τις διάφορες χρήσεις της πόλης θα πρέπει να έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

- Δημοτικά Σχολεία. Τα χαρακτηριστικά των παιδιών περιλαμβάνουν απρόβλεπτη οδική συμπεριφορά και περιορισμένη εμπειρία κίνησης στο οδικό δίκτυο. Η κατηγορία αυτή χρηστών εντάσσεται στην κατηγορία ευάλωτων χρηστών. Τα παιδιά της ηλικίας αυτής δεν μπορούν να καλύψουν μεγάλες αποστάσεις με ποδήλατο. Έτσι η υποδομή κίνησης ποδηλατών που εξυπηρετεί την κατηγορία αυτή θα πρέπει να εξασφαλίζει : Μικρές αποστάσεις, Υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας, Αποκλεισμό από οδούς όπου παρατηρούνται υψηλός φόρτος και ταχύτητες.
- Μαθητές Γυμνασίων - Λυκείων. Τα παιδιά έχουν περισσότερη εμπειρία του οδικού περιβάλλοντος, αλλά εξακολουθούν να μπλέκουν σε ανασφαλείς καταστάσεις. Περιλαμβάνονται επίσης στην κατηγορία ευάλωτων χρηστών. Μπορούν να καλύψουν μεγαλύτερες αποστάσεις εφόσον έχουν αυξημένη αντοχή. Η υποδομή κίνησης ποδηλατών που εξυπηρετεί την κατηγορία αυτή θα πρέπει να εξασφαλίζει : Μικρή διαφορά ταχύτητας μεταξύ ποδηλατιστών και άλλων οχημάτων Καλό φωτισμό για απογευματινή και νυχτερινή χρήση ποδηλάτου.
- Εργαζόμενοι. Ενήλικες άνω των 18 ετών. Έχουν περισσότερες επιλογές μέσου μετακίνησης. Η υποδομή κίνησης ποδηλατών που εξυπηρετεί την κατηγορία αυτή θα πρέπει να εξασφαλίζει: Περιβάλλον ανταγωνιστικό των άλλων μέσων μετακίνησης (μικρές καθυστερήσεις και περιπορείες, αισθητική) Στις απολήξεις του δικτύου πρέπει να υπάρχουν ικανοποιητικοί χώροι στάθμευσης. Καλός φωτισμός για απογευματινή και νυχτερινή χρήση του ποδηλάτου.

- Μετακινούμενοι για αγορές (Καταστήματα - Κέντρο Πόλης). Χρήστες όλων των ηλικιών. Το ποδήλατο χρησιμοποιείται τόσο για μεταφορά προϊόντων, όσο και για προσπέλαση σε δραστηριότητες αναψυχής. Έτσι οι χρόνοι στάθμευσης θα διαφέρουν σημαντικά. Η υποδομή κίνησης ποδηλατών που εξυπηρετεί την κατηγορία αυτή θα πρέπει να εξασφαλίζει : Μικρές κλίσεις, Ασφάλεια και προστασία, Χώρους στάθμευσης στις απολήξεις, Καλό φωτισμό.

Βάσει των παραπάνω, το ΣΒΑΚ Δήμου Αγρινίου, για το κεντρικό ζήτημα της μετακίνησης με ποδήλατο, εντός της πόλης, προτείνει:

A. Διαμόρφωση διαδρομών που θα αποτελούνται από τους πεζοδρόμους και τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας του δικτύου ήπιας μετακίνησης της πόλης. Είναι απαραίτητο βάσει εσωτερικού κανονισμού του Δήμου να συνεχίσει να επιτρέπεται η μεικτή χρήση πεζοδρομημένων τμημάτων από πεζούς και ποδηλάτες.

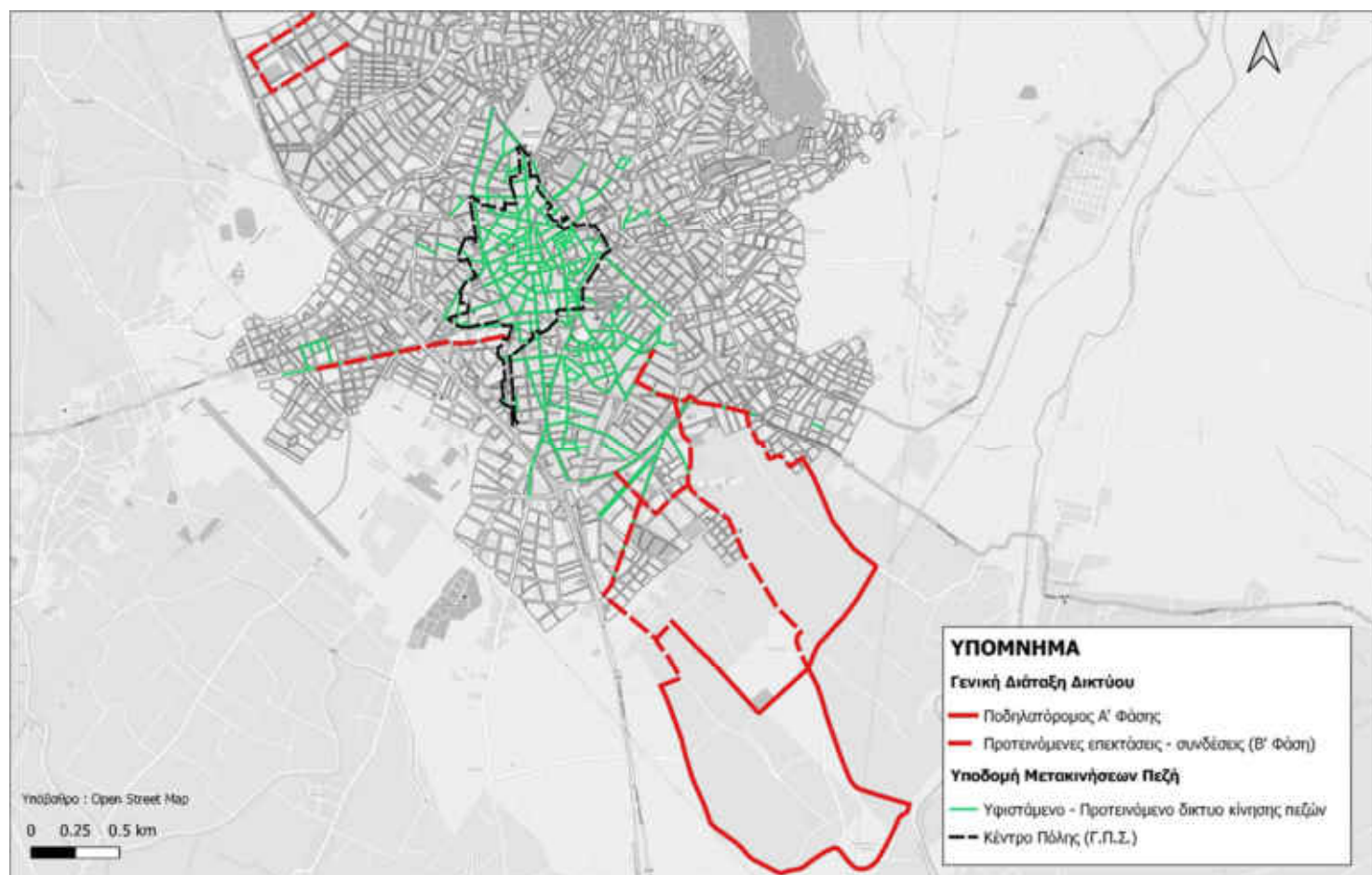
B. Δημιουργία 3 ποδηλατικών διαδρομών, σε διαχωρισμένο διάδρομο κίνησης, που θα αποτελούν μέρος του προτεινόμενου ενιαίου δικτύου ήπιας μετακίνησης.

Αναλυτικά:

- Η διαμόρφωση αστικού ποδηλατόδρομου δύο κατευθύνσεων στο ανατολικό και νότιο τμήμα της πόλης, που θα συνδέει το δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων που υλοποιεί ο Δήμος στην περιοχή Αγ. Ιωάννη Ρηγανά, εκτός αστικού ιστού, με την περιοχή της Αγ. Βαρβάρας, με την περιοχή του Πανεπιστημίου, με τον Κ.Χ. 386^A επί των οδών Φιλελλήνων και Πέτρουλα και με την περιοχή του Αγ. Ιωάννη Ρηγανά, εντός αστικού ιστού, όπου βρίσκεται μεγάλο σχολικό συγκρότημα και οι εργατικές κατοικίες. Το δίκτυο αστικού ποδηλατόδρομου αυτό θα είναι ενιαίο και συνεχές.
- Η διαμόρφωση αστικού ποδηλατόδρομου δύο κατευθύνσεων στο κεντρικό και δυτικό τμήμα της πόλης, επί του άξονα των οδών Αιγαίου και Τσιτσιμελή, συνδέοντας το νότιο άκρο του κέντρου της πόλης, με το δυτικό άκρο της πόλης.
- Η διαμόρφωση αστικού ποδηλατόδρομου δύο κατευθύνσεων στην περιοχή του Αγ. Κωνσταντίνου, επί των οδών Αναπαύσεως, Παπαφλέσσα και Μπότσαρη. Στην περιοχή υπάρχουν κοινωφελείς και κοινόχρηστοι χώροι (Νεκροταφείο, Κ.Χ. 097 και γήπεδο Αγ. Κωνσταντίνου), που την καθιστούν ιδανική για μετακίνηση με ποδήλατο



Η χάραξη των 3 αστικών ποδηλατοδρόμων που προτείνονται παρουσιάζεται αναλυτικά, στο **Σχέδιο Π-4** της μελέτης και στο χάρτη που ακολουθεί.



Γ. Ενίσχυση της προστασίας του ποδηλάτου από την κυκλοφορία οχημάτων
Η ενίσχυση αυτή θα επιτευχθεί μέσω μείωσης της επιτρεπόμενης ταχύτητας κίνησης στον αστικό ιστό και μέσω εφαρμογής σημειακών παρεμβάσεων ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας. Στόχος είναι να γίνει πιο φιλικό και ασφαλές το οδικό δίκτυο στις μετακινήσεις με ποδήλατο. Θεωρητικά το ποδήλατο μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε όλο το δίκτυο, με εξαίρεση τις οδούς υψηλής ταχύτητας. Στο δίκτυο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί περιλαμβάνονται οι περιοχές κατοικίας, στις οποίες ανήκει τουλάχιστον το 70% του μήκους του συνολικού οδικού δικτύου.

Η μείωση της επιτρεπόμενης ταχύτητας κίνησης οχημάτων στο οδικό δίκτυο των οικιστικών περιοχών είναι μία βασική πρόταση του ΣΒΑΚ που αγγίζει πολλές πτυχές της βιωσιμότητας της αστικής κινητικότητας και θα αναλυθεί εκτενέστερα σε παρακάτω ενότητα.

Δ. Ανάπτυξη χώρων στάθμευσης ποδηλάτων

Από το ΣΒΑΚ προτείνεται η χωροθέτηση εξοπλισμού βραχυχρόνιας στάθμευσης ποδηλάτων σε συγκεκριμένα καίρια σημεία της πόλης, που θα κάνει πιο εύκολη τη χρήση ποδηλάτου για τις μετακινήσεις στην πόλη. Τα σημεία που προτείνεται να διαθέτουν εξοπλισμό στάθμευσης ποδηλάτων είναι κοινόχρηστοι χώροι, εμπορικά κέντρα, εκπαιδευτικές δομές, δομές αθλητισμού και περιοχές αναψυχής. Αναλυτικά παρουσιάζονται στα Σχέδια Π-3, Π-4 και Π-5 της μελέτης.

Ε. Εκστρατεία ενημέρωσης και εκπαίδευσης του κοινού για τα οφέλη της χρήσης ποδηλάτου

Η ενημέρωση και η ευαισθητοποίηση του κοινού μέσω μίας συγκροτημένης εκστρατείας για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, οφείλει να συμπεριλαμβάνει τις μετακινήσεις στην πόλη με χρήση ποδηλάτου. Είναι απαραίτητο να καλλιεργηθεί μία κουλτούρα αποδοχής και προτίμησης του ποδηλάτου ως μέσο μετακίνησης στην πόλη.

Το πρόγραμμα ενθάρρυνσης έχει δύο συνιστώσες :

- Διανομή και διάχυση πληροφοριακού υλικού για την ενθάρρυνση της χρήσης του ποδηλάτου για καθημερινές μετακινήσεις, αναψυχή και φυσική κατάσταση του ατόμου.
- Ευρεία δημοσιοποίηση των προγραμμάτων Έργων, Εκπαίδευσης και Ελέγχου

Οι στόχοι του προγράμματος ενθάρρυνσης είναι επομένως :

- Η προώθηση της ασφάλειας ποδηλατών
- Η δημοσιοποίηση των ωφελειών της ποδηλατοκίνησης
- Η γενικότερη αναγνώριση των αναγκών ποδηλατιστών
- Η δημοσιοποίηση των στόχων και προγραμμάτων των άλλων συστατικών του σχεδιασμού 5xE.

Για να είναι αποτελεσματικό το πρόγραμμα ενθάρρυνσης πρέπει να εστιάζεται στις ανάγκες ομάδων του πληθυσμού και να υιοθετεί τις κατάλληλες μορφές επικοινωνίας.

Οι ομάδες του πληθυσμού είναι :

- Παιδιά σχολικής ηλικίας
- Γονείς παιδιών σχολικής ηλικίας
- Ενήλικες ποδηλάτες
- Επαγγελματίες που σχετίζονται με το ποδήλατο
- Οδηγοί αυτοκινήτων
- Κοινό

Ο τύπος και η έκταση των δραστηριοτήτων ενθάρρυνσης εξαρτώνται από την ομάδα του πληθυσμού που απευθύνονται, τους διαθέσιμους πόρους και την ανταπόκριση σε προηγούμενες προσπάθειες ενθάρρυνσης. Η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός συγκεκριμένου προγράμματος αποτελεί μία δυναμική και συνεχή δραστηριότητα που πρέπει να έχει ευελιξία και ευαισθησία στις επικρατούσες κάθε φορά συνθήκες.

Υπάρχουν έξι κατηγορίες δραστηριοτήτων :

- *Ραδιοτηλεόραση* - τηλεοπτικά σποτ για την ασφάλεια ποδηλάτων, πληροφόρηση για εκδηλώσεις.
- *Δημοσιεύσεις* - ειδήσεις για το ποδήλατο στον τοπικό τύπο, φυλλάδια για το ποδήλατο και την οδική ασφάλεια, αφίσες, κ.α.
- *Διαδίκτυο* – Δημοσιεύσεις στην ιστοσελίδα του Δήμου εκθέσεων και υλικού που σχετίζεται με την ποδηλατοκίνηση.
- *Εκδηλώσεις* - αγώνες, εκδρομές, εγκαίνια τμημάτων του δικτύου, εξασφάλιση συμμετοχής γνωστών αθλητών κ.α.
- *Εκθέσεις* - πρωτοβουλία οργάνωσης εκθέσεων υλικών και εξοπλισμού για το ποδήλατο.
- *Ομιλίες – Διαλέξεις*. Σημαντικό ρόλο θα έχουν διαλέξεις και παρουσιάσεις από ειδικούς επιστήμονες (γιατροί, διατροφολόγοι κ.α.) για τα οφέλη της άσκησης στην προσωπική υγεία τόσο για τους ενήλικες αλλά ιδίως για τα παιδιά
- *Χρηματοδότηση* – επιδότηση εξοπλισμού. Τέλος ο Δήμος μπορεί να επιδοτήσει την αγορά βασικού εξοπλισμού (κράνη), ιδίως για παιδιά.
- *Χάρτες* – που θα απεικονίζουν την υποδομή κίνησης ποδηλατών. Οι χάρτες εκτός από έντυποι θα είναι και σε ηλεκτρονική μορφή έτσι ώστε να μπορεί μέσω εφαρμογών, να δείχνουν τη δομή του δικτύου και τη θέση των χώρων στάθμευσης.

Στην ανάπτυξη του προγράμματος ενθάρρυνσης πρέπει να ληφθούν υπόψη τα εξής:

- Βραχυπρόθεσμα η έμφαση πρέπει να δοθεί σε θέματα ευαισθητοποίησης για την οδική ασφάλεια
- Οι διάφορες δραστηριότητες του προγράμματος ενθάρρυνσης πρέπει να βρίσκονται σε στενό συντονισμό μεταξύ τους και με τις άλλες δραστηριότητες

5xΕ. Για παράδειγμα η έκδοση ενός τεύχους οδηγιών για την οδική ασφάλεια ή τα εγκαίνια ενός τμήματος ποδηλατοδρόμων, θα πρέπει να ανακοινωθούν κατάλληλα και συνδυαστικά

- Θα πρέπει να αποφευχθεί “βομβαρδισμός” του κοινού με υλικό και προγράμματα ενθάρρυνσης. Η δυσχερέστερη πτυχή των δραστηριοτήτων ενθάρρυνσης είναι η εξασφάλιση της συνέχειας στην συμμετοχή του κοινού. Διαφημιστικές εκστρατείες με μεγάλη ένταση δεν εξασφαλίζουν πραγματικά και μόνιμα αποτελέσματα. Ο στόχος θα πρέπει να είναι η δημιουργία, σε όλα τα επίπεδα της κοινωνίας, αυθόρμητα θετικής στάσης στην χρήση του ποδηλάτου.
- Αναπόσπαστο στοιχείο του προγράμματος ενθάρρυνσης είναι η εξασφάλιση πόρων για την αξιολόγηση του. Η αξιολόγηση θα περιλαμβάνει την θέσπιση δεικτών απόδοσης και μετρήσεις πριν την εφαρμογή του προγράμματος που θα αποτελέσουν την βάση σύγκρισης και μέτρησης της αποτελεσματικότητας. Δείκτες ατυχημάτων και χρήσης ποδηλατοδρόμων θα πρέπει να παρακολουθούνται σε μόνιμη βάση.

2.5 Στάθμευση

Η αρχή σχεδιασμού για τη στάθμευση από το ΣΒΑΚ, είναι η στάθμευση να εξυπηρετείται κατάλληλα, έτσι ώστε να μην δυσχεραίνει τις μετακινήσεις με μηχανοκίνητο δίκυκλο ή αυτοκίνητο, όπου και όταν αυτές οι μορφές μετακίνησης είναι απαραίτητες και κυρίως χωρίς να επηρεάζει αρνητικά την ήπια μετακίνηση ή να υποβαθμίζει το αστικό περιβάλλον. Σημαντικό στοιχείο σχεδιασμού για τη στάθμευση είναι επίσης η προώθηση της ηλεκτροκίνησης, μέσω παρεμβάσεων διευκόλυνσης της φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

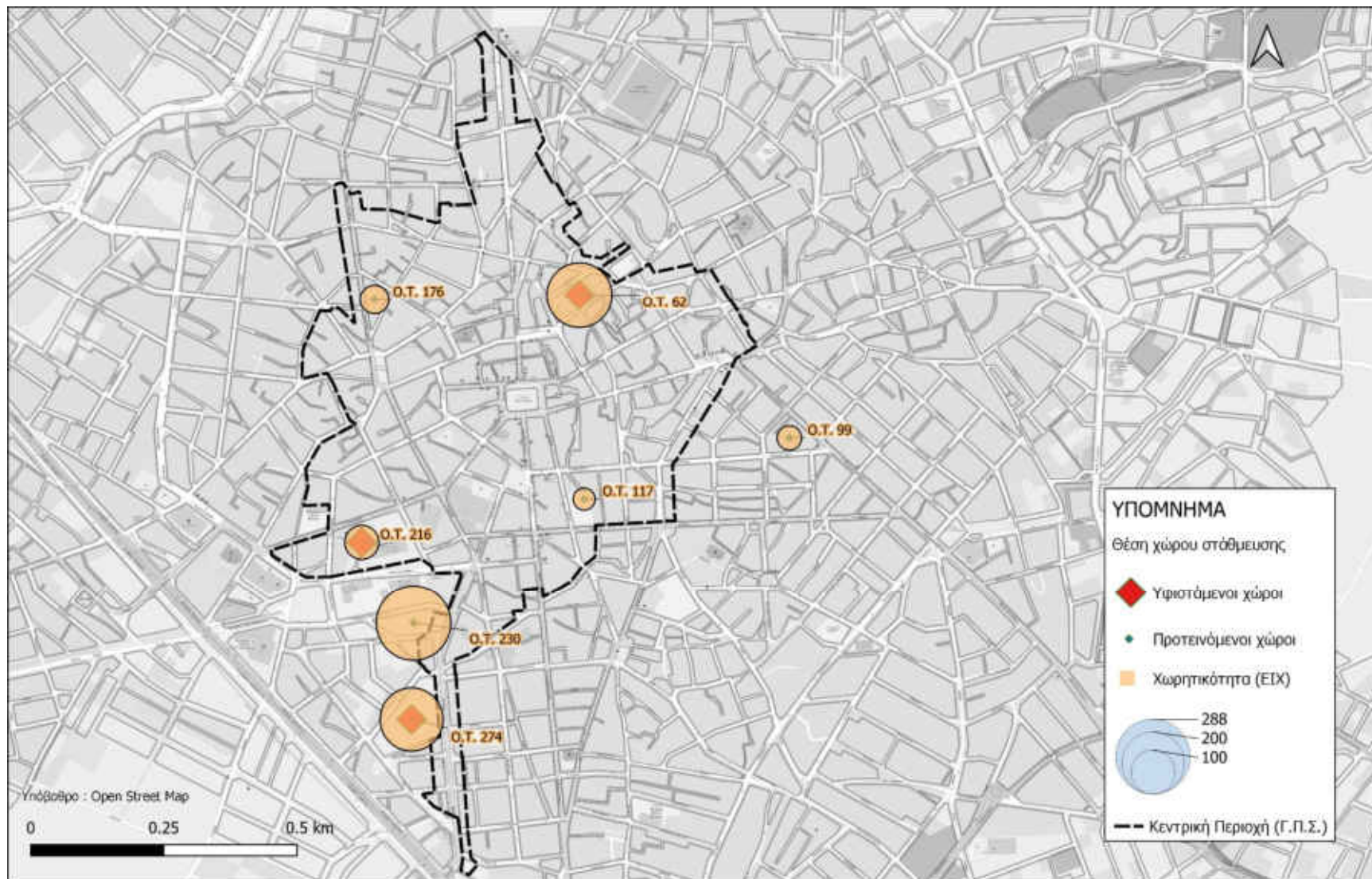
Έτσι, η στρατηγική στόχευση του ΣΒΑΚ για τη στάθμευση μπορεί να συνοψιστεί ως εξής:

- η αύξηση της προσφοράς περιμετρικά του κέντρου της πόλης, έτσι ώστε να αποθαρρύνεται η είσοδος οχημάτων σε αυτό
- η αύξηση της προσφοράς σε στάθμευση εκτός οδού
- Η ανάπτυξη υποδομής για ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης

Αναλυτικά, ο στρατηγικός σχεδιασμός του ΣΒΑΚ για τη στάθμευση στην πόλη του Αγρινίου, διαρθρώνει τις εξής προτάσεις:

Α. Ανάπτυξη νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού και συγκεκριμένα αξιοποίηση χώρων, στην περίμετρο του εσωτερικού δακτυλίου για δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Τέσσερις δυνητικά αξιοποιήσιμοι χώροι με τα κατάλληλα χαρακτηριστικά, βρίσκονται στα Ο.Τ. 99, 122, 176, 230.

ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΓΡΙΝΙΟΥ
3^ο Παραδοτέο: Σχέδιο Δράσης



Χωρητικότητα υφιστάμενων και προτεινόμενων χώρων στάθμευσης εκτός οδού

Β. Δημιουργία Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) εντός των υφιστάμενων και μελλοντικών δημοτικών χώρων στάθμευσης. Εξασφάλιση ότι σε κάθε δημοτικό χώρο στάθμευσης θα υπάρχει δυνατότητα για αποκλειστική στάθμευση και φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων. Το ποσοστό των θέσεων αυτών πρέπει στο άμεσο μέλλον να οριστεί ως το 5% της συνολικής χωρητικότητας και κατ' ελάχιστον να υπάρχουν δύο θέσεις φόρτισης σε κάθε δημοτικό χώρο στάθμευσης. Μακροπρόθεσμα και βάσει σεναρίου εξωτερικών παραγόντων, το ποσοστό αυτό πρέπει σε βάθος δεκαετίας μπορεί να ανέλθει στο 30%

Γ. Διαμόρφωση εντός δημοτικού χώρου στάθμευσης, φωτοβολταϊκού πάρκου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (solar carport). Αξιοποίηση σύγχρονων

τεχνολογιών και εφαρμογών για δημιουργία χώρου στάθμευσης και αυτόνομης φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η διαμόρφωση solar carport μπορεί να γίνει σε τμήμα του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης επί της οδού Καλλέργη στο Ο.Τ. 274, ο οποίος δεν περιβάλλεται από δόμηση και διαθέτει ικανό χώρο



Δ. Ανασκόπηση λειτουργίας συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Κρίσιμος παράγοντας για την εξασφάλιση ικανοποιητικών συνθηκών στάθμευσης, στο κέντρο της πόλης του Αγρινίου είναι η εξασφάλιση σωστής λειτουργίας του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Στην παρούσα φάση, το σύστημα βρίσκεται σε φάση αναδιάταξης και επαναλειτουργίας μέσω ηλεκτρονικής πλατφόρμας και αυτόματης καταγραφής κατάληψης θέσης. Το νέο σύστημα θα επιτρέπει μεταξύ άλλων τη συλλογή και επεξεργασία στοιχείων κατάληψης, συσσώρευσης και εναλλαγής στάθμευσης. Μέσα από τα στοιχεία αυτά, σε βάθος χρόνου θα καταστεί δυνατό να αποτυπωθεί πλήρως η κατάσταση της στάθμευσης στην περιοχή εφαρμογής του ΣΕΣ, κάτι που θα επιτρέψει την ασφαλή εξαγωγή συμπερασμάτων, με στόχο τη διαμόρφωση προτάσεων για τη λειτουργία του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Προτείνεται δηλαδή η μεσοπρόθεσμη ανασκόπηση συνολικά του ΣΕΣ, βάσει των στοιχείων λειτουργίας που θα καταστούν διαθέσιμα το επόμενο διάστημα.

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, βάσει των ερευνών και των καταγραφών που διενεργήθηκαν, παρατίθενται προτάσεις για τη λειτουργία του ΣΕΣ, οι οποίες όμως σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να επανεξεταστούν με βάση τα στοιχεία που θα προκύψουν από το νέο ηλεκτρονικό σύστημα που θα εφαρμοστεί. Οι προτάσεις του ΣΒΑΚ για το ΣΕΣ είναι:

1. επίτευξη του στόχου 80% - 85% κατάληψης σε όλη της έκταση του συστήματος
2. κατάργηση του χρονικού ορίου μίας ώρας σε συνδυασμό με αντικατάσταση της υφιστάμενης κλίμακας τελών, από άλλη όπου η στάθμευση πάνω από κάποιο χρονικό όριο θα έχει αυξημένο οριακό κόστος
3. διαχωρισμός χωρικά των οδικών τμημάτων όπου επιτρέπεται η στάθμευση κατοίκων και διαβατικών πελατών. Δηλαδή διακριτές ζώνες για τους κατοίκους και τους επισκέπτες

Ε. Αύξηση των χώρων αποκλειστικής στάθμευσης δικύκλων εντός και εκτός της οδού. Σημαντικό ποσοστό των συνολικών κινήσεων στην πόλη του Αγρινίου γίνεται με τη χρήση δικύκλων. Πρέπει οι υφιστάμενοι χώροι αποκλειστικής στάθμευσης δικύκλων να επεκταθούν και εκτός του κέντρου της πόλης και να χωροθετηθούν σε κατάλληλα σημεία. Η οργανωμένη στάθμευση δικύκλων αυξάνει τη συνολική προσφορά σε στάθμευση και διευκολύνει την πρόσβαση για όλους τους χρήστες

Στ. Ανάπτυξη χώρου αποκλειστικής στάθμευσης βαρέων οχημάτων περιμετρικά της πόλης. Αξιοποίηση διαθέσιμου χώρου στην περίμετρο της πόλης και πλησίον του εθνικού οδικού δικτύου, για αποκλειστική στάθμευση βαρέων οχημάτων. Η ανάπτυξη του χώρου αυτού θα περιορίσει τη στάθμευση βαρέων οχημάτων εντός του αστικού οδικού χώρου, που υποβαθμίζει το αστικό περιβάλλον και μειώνει την προσφορά στάθμευσης. Δυνατότητα εξέλιξης του χώρου σε σταθμό μεταφόρτωσης εμπορευμάτων

Ζ. Αύξηση των μελλοντικών ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης εκτός της οδού. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με αλλαγή του κανονιστικού πλαισίου για τις ελάχιστες θέσεις στάθμευσης που απαιτούνται ανά οικιστική και επαγγελματική χρήση γης, σε νέα κτίρια. Προτείνεται η τροποποίηση της Υ.Α. 2891 και θέσπιση ορίου 1 θέση ανά 100 τ.μ. για την κατοικία σε όλη της έκταση της πόλης του Αγρινίου.

2.6 Οδική Ασφάλεια

Η καθιέρωση και η ενίσχυση συνθηκών οδικής ασφάλειας στο σύστημα κινητικότητας του Δήμου, αποτελεί κύρια στόχευση του ΣΒΑΚ, καθώς το σύστημα μετακινήσεων για να είναι βιώσιμο πρέπει να είναι και ασφαλές για όλους. Προς επίτευξη του στόχου

αυτού, το ΣΒΑΚ διαμορφώνει προτάσεις συνδυαστικές με άλλες πτυχές της κινητικότητας αλλά και εξειδικευμένες στο αντικείμενο της οδικής ασφάλειας.

Κρίσιμο στοιχείο για το ΣΒΑΚ είναι ότι η επίτευξη συνθηκών οδικής ασφάλειας είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ ως προς την ήπια μετακίνηση. Μάλιστα παρουσιάζεται εξάρτηση μεταξύ των δύο αυτών πτυχών του ΣΒΑΚ, καθώς η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας είναι αναγκαία συνθήκη για την ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης και η ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης είναι ικανή συνθήκη για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Το πρώτο βήμα για τον επιτυχή σχεδιασμό και εφαρμογή παρεμβάσεων ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας είναι η δημιουργία βάσης δεδομένων ατυχημάτων και βάσης δεδομένων των χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου του Δήμου. Οι βάσεις δεδομένων αυτές θα επιτρέψουν την αποτύπωση και την κατανόηση των υφιστάμενων συνθηκών και χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου. Η Βάση Δεδομένων Ατυχημάτων θα περιέχει αναλυτικά στοιχεία συχνότητας, χωρικής κατανομής, εμπλεκόμενων μερών κτλ. που να μπορούν να αξιοποιηθούν για δυναμικά εξελισσόμενες και συνεχείς παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας. Η Βάση Δεδομένων των Χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου θα περιέχει στοιχεία για τις διαστάσεις των οδών και των πεζοδρομίων του δικτύου, τη θέση εμποδίων, τη θέση και τη διάταξη της σήμανσης κυκλοφορίας και στάθμευσης. Οι βάσεις δεδομένων θα αποτελέσουν το υπόβαθρο για πλήθος άλλων προτεινόμενων παρεμβάσεων.

Κεντρική στρατηγική του ΣΒΑΚ Δήμου Αγρινίου για την οδική ασφάλεια είναι η εφαρμογή παρεμβάσεων θωράκισης - προστασίας ευαίσθητων περιοχών και σημείων.

Προς αυτή την κατεύθυνση προτείνεται:

- Θωράκιση οικισμών του Δήμου από το επαρχιακό και εθνικό δίκτυο, μέσω παρεμβάσεων μείωσης ταχύτητας στο ανώτατο όριο των 30 χλμ/ώρα και επαγρύπνησης των οδηγών, στις πύλες των οικισμών και σε κρίσιμα σημεία εντός των οικισμών. Οι παρεμβάσεις θα αφορούν κατασκευαστικές παρεμβάσεις αλλά και λειτουργικές παρεμβάσεις όπως τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης
- Προστασία ευαίσθητων περιοχών εντός αστικού ιστού, όπως χρήσεις γης εκπαίδευσης, πρασίνου, αθλητισμού, εμπορίου και αναψυχής. Θεσμοθέτηση ανώτατου ορίου ταχύτητας στα 30 χλμ/ώρα. Παρεμβάσεις που αφορούν την προστασία πεζών, όπως αναδιαμόρφωση διαβάσεων. Συμπλήρωση, βελτίωση και αντικατάσταση υφιστάμενης σήμανσης. Βελτίωση συνθηκών ορατότητας και οδοφωτισμού
- Άμεσες παρεμβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας σε προβληματικά σημεία. Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τα στοιχεία

ατυχημάτων και τη συνεισφορά του Τμήματος Τροχαίας, προκύπτει ότι απαιτούνται άμεσες παρεμβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας σε συγκεκριμένα τμήματα και σημεία του οδικού δικτύου. Οι παρεμβάσεις που απαιτούνται αφορούν κυρίως την κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, τις συνθήκες ορατότητας, τη γεωμετρία και διάταξη του οδικού χώρου

- Υλοποίηση προγραμματισμένων έργων και σχεδιασμός νέων για αναδιαμορφώσεις κόμβων του αστικού οδικού δικτύου που θεωρούνται προβληματικά ως προς την οδική ασφάλεια
- Τροποποιήσεις στην κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης του Αγρινίου, όπως αυτές παρουσιάζονται στο **Σχέδιο Π-2** της μελέτης, οι οποίες θα έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση των πλέξεων και των εμπλοκών κινήσεων στο δίκτυο.

Ξεχωριστή αναφορά πρέπει να γίνει για το εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο του Δήμου, καθώς η αρμοδιότητα ανήκει στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. Ο Δήμος Αγρινίου θα πρέπει να συνεργαστεί με την ΠΔΕ, με σκοπό την εφαρμογή παρεμβάσεων, που θα βελτιώσουν τις συνθήκες οδικής ασφάλειας στο εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο. Συγκεκριμένα, κρίνεται αναγκαίο να:

- Υλοποιηθεί η «ΜΕΛΕΤΗ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ» (2015). Στη μελέτη αυτή προτάθηκαν βραχυπρόθεσμες/άμεσες παρεμβάσεις καθώς και μεσοπρόθεσμες παρεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στο εθνικό και επαρχιακό δίκτυο του νομού. Οι προτάσεις της μελέτης αυτής αποτελούν πολύτιμο εργαλείο τόσο για α) τον εντοπισμό των επικίνδυνων σημείων του δικτύου β) την καταγραφή των παραγόντων επικινδυνότητας και γ) τον καθορισμό παρεμβάσεων που απαιτούνται για τη βελτίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας.
- Δημιουργηθούν δύο ανισόπεδες διαβάσεις πεζών στον άξονα της εθνικής οδού Αντιρρίου – Ιωαννίνων (ΕΟ5), στο ύψος του υπεραστικού σταθμού ΚΤΕΛ Αιτ/νίας και στο ύψος της οδού Καλλέργη. Στα δύο αυτά σημεία υπάρχει ζήτηση για διάσχιση πεζών, η οποία όμως είναι επισφαλής, έχοντας επιφέρει και θανατηφόρα ατυχήματα.
- Προχωρήσει η ωρίμανση, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση της αναδιάταξης και εξάπλωσης του εθνικού οδικού δικτύου στο Δήμο, όπως παρουσιάζεται στο **Σχέδιο Π-1** της μελέτης, με ιδιαίτερη έμφαση στην υλοποίηση του άξονα σύνδεσης του Π.Σ. Αγρινίου με τον Αυτοκινητόδρομο 5 (Ιονία Οδός).
- Υποστηριχθεί η στόχευση για ενοποίηση του αστικού ιστού του Αγρινίου, μέσω της μακροπρόθεσμης υλοποίησης της υπογειοποίησης της ΕΟ5, περίξ των κόμβων «Αγ. Δημητρίου» και «Σταδίου». Η παρέμβαση αυτή θα ανατρέψει τη

διχοτόμηση της πόλης από τον άξονα της εθνικής οδού και θα επιτρέψει μεταξύ άλλων την ασφαλή κίνηση πεζών και οχημάτων εντός της πόλης και εκατέρωθεν της εθνικής οδού, σε σημεία της πόλης που συγκεντρώνονται σημαντικές δραστηριότητες και χρήσεις γης

Η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας μπορεί και πρέπει να γίνει και μέσω αλλαγής μετακινησιακής συμπεριφοράς και συνηθειών. Το ΣΒΑΚ προτείνει τη διενέργεια προγράμματος δράσεων ενημέρωσης και εκπαίδευσης για την οδική ασφάλεια, το οποίο θα διενεργείται παράλληλα με άλλα αντίστοιχα εθνικά προγράμματα, όπως εξάλλου προβλέπει το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας.

Ο τύπος και η έκταση των δραστηριοτήτων του προγράμματος εξαρτώνται από τους διαθέσιμους πόρους. Η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός συγκεκριμένου προγράμματος αποτελεί μια δυναμική και συνεχή δραστηριότητα που πρέπει να έχει ευελιξία και ευαισθησία στις επικρατούσες κάθε φορά συνθήκες. Σε κάθε περίπτωση, το πρόγραμμα θα πρέπει να έχει μόνιμο χαρακτήρα και χρονικό ορίζοντα τουλάχιστον δεκαετίας.

2.7 Εφοδιαστική Αλυσίδα

Η κινητικότητα έχει δύο συνιστώσες τη μετακίνηση πολιτών και τη μεταφορά αγαθών. Η αστική κινητικότητα ως προς τις μεταφορές επικεντρώνεται στο ζήτημα των διεργασιών τροφοδοσίας και εφοδιασμού των πόλεων. Η πόλη του Αγρινίου παρουσιάζει σημαντική εμπορική και παραγωγική δραστηριότητα σε σχέση με το πληθυσμιακό μέγεθος της, καθώς αποτελεί εμπορικό κέντρο για ολόκληρη σχεδόν την Π.Ε. Αιτωλοακαρνανίας, αλλά και για μία ευρύτερη περιοχή στη Δυτική και Κεντρική Ελλάδα.

Στην υφιστάμενη κατάσταση, η πόλη του Αγρινίου δε διαθέτει κεντρικά συγκροτημένες διεργασίες εφοδιασμού. Εξάλλου σε αντίθεση, με άλλα αστικά κέντρα δε διαθέτει και πύλη διαμετακόμισης, καθώς δεν έχει σιδηροδρομική σύνδεση, αεροδρόμιο ή λιμάνι. Ως εκ τούτου οι μεταφορές γίνονται μέσω του οδικού δικτύου, με το μεγαλύτερο μέρος τους να εξυπηρετούνται μέσω της εθνικής οδού Αντιρρίου – Ιωαννίνων. Εν μέρει λόγω του στοιχείου αυτού, κατά μήκος της εθνικής οδού, στην αστική και περιαστική ζώνη του Αγρινίου, έχουν συγκεντρωθεί χρήσεις γης παραγωγής και εμπορίου.

Έντονη εμπορική δραστηριότητα παρατηρείται επίσης στο κέντρο της πόλης, όπου εντοπίζεται πλήθος εμπορικών καταστημάτων. Ο εφοδιασμός του κέντρου της πόλης εγείρει προβλήματα, καθώς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου (πχ πλάτη οδών) και η κυκλοφοριακή οργάνωση (πχ πεζοδρομήσεις) δυσκολεύουν ή εμποδίζουν τη κίνηση βαρέων οχημάτων. Ο εφοδιασμός της κεντρικής περιοχής

γίνεται με αξιοποίηση των θεσμοθετημένων και χωροθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης (βλ. **Σχέδιο Υ-4**) και μέσω της δυνατότητας εισόδου των οχημάτων εφοδιασμού σε πεζοδρομημένα τμήματα, βάσει του εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας. Κέντρα εμπορικής δραστηριότητας έχουν αναπτυχθεί και σε διάφορα άλλα περιφερειακά σημεία της πόλης, σε διαμορφωμένα «κέντρα γειτονιάς».

Τα δύο βασικά ζητήματα των διαδικασιών εφοδιασμού, προκύπτει ότι είναι η επίδραση της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων στη λειτουργία των παραδρόμων (service road) της εθνικής οδού και η δυσκολία της πρόσβασης στην κεντρική περιοχή της πόλης.

Η στρατηγική του ΣΒΑΚ για την εφοδιαστική αλυσίδα θέτει ως κεντρικό και απαραίτητο στοιχείο τη συμμετοχή φορέων και εταιρειών εφοδιαστικής στο σχεδιασμό των παρεμβάσεων. Αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ Δήμου, εμπόρων και μεταφορέων μπορεί να οδηγήσει στην υιοθέτηση πολιτικών και στρατηγικών με σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την αποδοτικότητα του συστήματος εφοδιαστικής. Συγκεκριμένα, προτείνεται η συγκρότηση μόνιμης Επιτροπής Εφοδιασμού με συμμετοχή φορέων του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα όπου συζητούνται τα προβλήματα και οι πιθανές ενέργειες για την αποδοτικότερη λειτουργία της εφοδιαστικής στην πόλη. Η Επιτροπή αυτή θα μπορεί να καταγράφει και να αντιμετωπίζει ζητήματα 'μικρής κλίμακας' όπως την αναδιαμόρφωση ενός οδικού τμήματος για καλύτερη πρόσβαση. Θα έχει επίσης τη δυνατότητα να εξετάζει και να εφαρμόζει ρυθμιστικές παρεμβάσεις, όπως:

- Θέσπιση ωραρίου παραδόσεων (Time Access Restrictions). Στόχος είναι οι δραστηριότητες φορτοεκφόρτωσης να μην συμπίπτουν με τις περιόδους που παρατηρείται κυκλοφοριακή αιχμή στο δίκτυο. Στο Αγρίνιο υπάρχει ήδη σχετικός κανονισμός όπως προαναφέρθηκε.
- Κανονισμοί στάθμευσης (Parking Regulations). Περιλαμβάνει τον ορισμό ειδικών θέσεων παρά την οδό που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων. Στο Αγρίνιο έχουν οριστεί ειδικές θέσεις φορτοεκφόρτωσης εντός του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (Βλ. παρ. 3.6.2).
- Περιβαλλοντικοί περιορισμοί (Environmental Restrictions). Στόχος είναι ο περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου. Περιλαμβάνει περιορισμούς στις κατηγορίες κινητήρων φορτηγών που μπορούν να εισέλθουν σε μια κεντρική περιοχή (π.χ. από EURO 4 και πάνω).
- Περιορισμοί μεγέθους φορτηγών (Size/Load Access Restrictions). Περιλαμβάνει περιορισμούς βάρους ή μεγέθους οχημάτων που μπορούν να

χρησιμοποιήσουν συγκεκριμένες οδούς ή περιοχές. Προϋποθέτει έλεγχο και αστυνόμευση.

- Περιορισμοί χρήσης φορτηγών σε συγκεκριμένες διαδρομές (Freight Flow Traffic management). Σκοπός είναι η προστασία περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών από την διέλευση φορτηγών, με την θέσπιση (και σήμανση) ειδικών διαδρομών που παρακάμπτουν την ευαίσθητη περιοχή.

Η Επιτροπή Εφοδιασμού θα είναι επίσης σε θέση να σχεδιάζει και να υλοποιεί μακρόπνοα εγχειρήματα. Το ΣΒΑΚ προτείνει η Επιτροπή Εφοδιασμού να εξετάσει δύο καίριες παρεμβάσεις για την εφοδιαστική αλυσίδα της πόλης, με σκοπό τη μεσοπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη υλοποίηση τους:

- 1) Διαμόρφωση χώρου μεταφόρτωσης εμπορευμάτων περιμετρικά της πόλης και πλησίον του εθνικού οδικού δικτύου. Ο χώρος αυτός θα λειτουργεί ως κέντρο μεταφορών για την πόλη και το Δήμο. Η κυκλοφορία βαρέων οχημάτων θα περιοριστεί σημαντικά εντός της πόλης και θα βελτιωθεί η λειτουργία των παραδρόμων της εθνικής οδού, εντός Π.Σ. Αγρινίου, καθώς η απόθεση και η συλλογή αγαθών και εμπορευμάτων θα γίνεται στο χώρο αυτό.
- 2) Προώθηση 'πράσινης' εφοδιαστικής. Εξέταση δυνατοτήτων προώθησης εφοδιασμού, μέσω σημείων συλλογής/απόθεσης και χρήση μικρών ηλεκτροκίνητων οχημάτων ή cargobikes, εντός πόλης Αγρινίου. Περιλαμβάνει μέτρα για την μείωση εκπομπών ρύπων κατά την κίνηση και στάθμευση οχημάτων τροφοδοσίας και ταυτόχρονα την μείωση των δαπανών λειτουργίας των οχημάτων αυτών. Τα μέτρα περιλαμβάνουν:
 - Κανονισμοί και εξοπλισμός (anti-idling). Στόχος είναι η μείωση των εκπομπών ρύπων κατά την διάρκεια στάσης οχημάτων τροφοδοσίας με τον κινητήρα σε λειτουργία. Περιλαμβάνει την εγκατάσταση ειδικού εξοπλισμού σε διάφορα σημεία της πόλης (π.χ. παροχής ρεύματος).
 - Οικολογική οδήγηση (eco-driving). Περιλαμβάνει δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των εταιρειών μεταφορών για τα οφέλη στο λειτουργικό κόστος οχημάτων από την υιοθέτηση τεχνικών οικολογικής οδήγησης από τους οδηγούς των εταιρειών.
 - Κλιμακωτό ωράριο. Οι παραδόσεις εμπορευμάτων διατάσσονται χρονικά ανάλογα με την κατηγορία των εμπορευμάτων

2.8 Οδικό Δίκτυο – Υποδομή

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έχει ως στόχο οι μετακινήσεις να καταστούν πιο εύκολες, πιο οικονομικές και πιο ασφαλείς για όλο το Δήμο Αγρινίου. Απαραίτητη

προϋπόθεση, για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, είναι η αναβάθμιση του οδικού δικτύου του Δήμου και της πόλης του Αγρινίου. Αυτό θα επιτρέψει να ενισχυθεί η βιώσιμη κινητικότητα και διασυνδεσιμότητα εντός του Δήμου, αλλά και να διασυνδεθεί ο Δήμος κατάλληλα σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο.

Η διασύνδεση αυτή, που μπορεί να προσφέρει η επέκταση, συμπλήρωση, ενοποίηση και βελτίωση του οδικού δικτύου, θα βοηθήσει να εκπληρωθούν οι αναπτυξιακές προοπτικές του Δήμου Αγρινίου και να ενισχυθεί ο ρόλος της πόλης του Αγρινίου, ως κρίσιμο κέντρο ανώτερης τάξης δραστηριοτήτων, στην ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Ελλάδας. Σε κάθε περίπτωση, το οδικό δίκτυο για το Δήμο Αγρινίου είναι μείζονος σημασίας, αφού ο Δήμος δε συνδέεται με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, ούτε διαθέτει άμεση πρόσβαση σε αεροπορικές συνδέσεις.

Επισημαίνεται ότι τα ζητήματα οδικής ασφάλειας επί του οδικού δικτύου εξετάζονται ξεχωριστά, αν και η επέκταση/εξάπλωση/αναδιάταξη του οδικού δικτύου επιφέρει κατά κανόνα ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, κυρίως μέσω βελτίωσης της γεωμετρίας και μέσω απεμπλοκής λειτουργιών.

Οι προτάσεις του ΣΒΑΚ για το οδικό δίκτυο του Δήμου Αγρινίου, βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στον υφιστάμενο και υπερκείμενο σχεδιασμό. Μέσα από το στρατηγικό και επιχειρησιακό σκέλος του ΣΒΑΚ, καθίσταται δυνατό να ενταχθεί ο σχεδιασμός αυτός, στο συνολικό πλάνο βιώσιμης κινητικότητας για το Δήμο και την πόλη του Αγρινίου. Συνολικά οι προτάσεις για το οδικό δίκτυο, παρουσιάζονται στο **Σχέδιο Π-1** της μελέτης.

Σε επίπεδο Δήμου, οι μετακινήσεις και οι μεταφορές γίνονται κυρίως μέσω του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου. Η αρμοδιότητα για το δίκτυο αυτό ανήκει στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και όχι στο Δήμο Αγρινίου. Τα έργα και οι παρεμβάσεις που υλοποιούνται ή έχουν προγραμματιστεί προς υλοποίηση από την ΠΔΕ, παρατίθενται και περιγράφονται αναλυτικά στην τεχνική Έκθεση καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης. Είναι απαραίτητο, ο Δήμος Αγρινίου να συμμετέχει και να γνωμοδοτεί σε κάθε στάδιο σχεδιασμού και υλοποίησης του δικτύου αυτού. Είναι κρίσιμο να εξασφαλιστεί εναρμόνιση του σχεδιασμού σε επίπεδο Δήμου, με τον υπερκείμενο σχεδιασμό σε επίπεδο περιφέρειας και σε επίπεδο εθνικό. Μεγάλη έμφαση πρέπει να δοθεί στις παρεμβάσεις που αφορούν τη σύνδεση με την κεντρική Ελλάδα (Καρπενήσι, Λαμία) και παρεμβάσεις που αφορούν τη παρόχθια ζώνη της λίμνης Τριχωνίδας.

Η κύρια παρέμβαση που προτείνεται από το ΣΒΑΚ για το οδικό δίκτυο σε επίπεδο Δήμου είναι η υλοποίηση νέου άξονα σύνδεσης του Δήμου Αγρινίου με τον Αυτοκινητόδρομο 5 (Ιονία Οδός), σε εναρμόνιση με τον υπερκείμενο σχεδιασμό (άξονας Πλατυγιάλι – Λαμία) και τον υφιστάμενο πολεοδομικό σχεδιασμό (ΓΠΣ Δήμου

Αγρινίου). Η παρέμβαση αυτή είναι ικανή και αναγκαία για την ουσιαστική αναβάθμιση των μετακινήσεων και των μεταφορών σε επίπεδο Δήμου.

Η ανάγκη και η αιτιολόγηση της κεντρικής αυτής πρότασης του ΣΒΑΚ για το οδικό δίκτυο του Δήμου Αγρινίου παρατίθεται αναλυτικά στο πακέτο διαμόρφωσης προτάσεων, ενώ και οι Διαβουλεύσεις του ΣΒΑΚ Δήμου Αγρινίου έχουν αναδείξει τη σημασία του έργου.

Ειδικά για την αστική και περιαστική ζώνη της πόλης του Αγρινίου καταγράφεται ότι συγκεντρώνονται οι περισσότερες και σημαντικότερες δραστηριότητες σε επίπεδο Δήμου αλλά και σε επίπεδο περιφερειακής ενότητας Αιτωλοακαρνανίας. Επίσης, στην περιαστική ζώνη της πόλης έχουν αναπτυχθεί πολλές παραγωγικές δραστηριότητες του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα. Ως εκ τούτου εκτελείται καθημερινά μεγάλο πλήθος κινήσεων από και προς την πόλη του Αγρινίου και στην περιαστική του ζώνη.

Ο στόχος του ΣΒΑΚ είναι να αξιοποιηθεί ο υφιστάμενος σχεδιασμός για το περιαστικό και αστικό οδικό δίκτυο και να συγκροτηθεί μία ολοκληρωμένη πρόταση για την υλοποίησή τους. Οι προτάσεις του ΣΒΑΚ για το περιαστικό και αστικό οδικό δίκτυο βασίζονται **α)** στις προτάσεις του ΓΠΣ Δήμου Αγρινίου (2013) **β)** στον υφιστάμενο κυκλοφοριακό σχεδιασμό (κυκλοφοριακές μελέτες 1998, 2007 και 2017), **γ)** στην καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης που έγινε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και **δ)** στην ανάγκη για προώθηση παρεμβάσεων που θα εξασφαλίσουν τη βιωσιμότητα της κινητικότητας.

Το κύριο στοιχείο σχεδιασμού είναι η δημιουργία ενιαίων δακτυλίων κίνησης που εξυπηρετούν τις κινήσεις σύνδεσης στην περιαστική και αστική ζώνη, χωρίς να επιβαρύνουν τον αστικό ιστό με ακτινικές, διαμπερείς κινήσεις. Οι δακτύλιοι αυτοί συλλέγουν και διαχέουν κινήσεις από και προς το υπόλοιπο οδικό δίκτυο, παρέχοντας ικανοποιητικές συνθήκες κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης και οδικής ασφάλειας καθώς διαθέτουν τα κατάλληλα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά.

Σημαντικό επίσης στοιχείο σχεδιασμού είναι η υλοποίηση στοχευμένων παρεμβάσεων, που θα αναστρέψουν τη διχοτόμηση της πόλης του Αγρινίου, που έχει επιφέρει η ενσωμάτωση της ΕΟ5 στο αστικό οδικό δίκτυο. Τέλος, οι προτάσεις του ΣΒΑΚ για το οδικό δίκτυο, στοχεύουν στη βέλτιστη διασύνδεση της πόλης του Αγρινίου με το διαδημοτικό και διαπεριφερειακό δίκτυο.

Βάσει των παραπάνω, προτείνεται:

- Η δημιουργία νότιου-δυτικού παρακαμπτήριου άξονα της ΕΟ5 και του πολεοδομικού συγκροτήματος Αγρινίου, από τον κόμβο της ΕΟ5 στον οικισμό Τριανταίικα στα βορειοδυτικά, έως νέο κόμβο επί της ΕΟ5 στο ύψος του οικισμού Γιαννούζι, στα νότια. Η υλοποίηση του άξονα αυτού θα αποφορτίσει

το τμήμα της ΕΟ5 εντός αστικού ιστού, από διαμπερείς κινήσεις σύνδεσης. Έτσι, θα ενισχυθεί η οδική ασφάλεια και θα καταστεί εφικτό να δημιουργηθούν περισσότερες συνδέσεις με το τοπικό οδικό δίκτυο. Μακροπρόθεσμα, το τμήμα της ΕΟ5 εντός αστικού ιστού θα μπορέσει να αναδιαμορφωθεί, καθώς ο κυκλοφοριακός ρόλος του θα έχει υποβαθμιστεί, με σκοπό την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Ο άξονας αυτός έχει προταθεί από το ισχύον ΓΠΣ Δήμου Αγρινίου (2013) να ξεκινάει στο βόρειο άκρο του από τη γέφυρα «Στράτου», μεταξύ των οικισμών της Νεάπολης και του Στράτου. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ προτείνεται η παράκαμψη να είναι περιορισμένη και να αφορά το πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης του Αγρινίου, όπου η εθνική οδός έχει ενσωματωθεί στην πόλη και όπου παρουσιάζονται τα μεγαλύτερα προβλήματα. Με τον τρόπο αυτό, μειώνεται δραστικά το κόστος υλοποίησης του άξονα.

Ο παρακαμπτήριος άξονας θα εξυπηρετεί την πρόσβαση σε ολόκληρη τη νότια και δυτική περιφερειακή ζώνη του Αγρινίου, προσφέροντας δυνατότητες για ανάπτυξη δραστηριοτήτων και χρήσεων γης, όπως αυτές ορίζονται από το ΓΠΣ. Σημαντικό είναι επίσης ότι η προτεινόμενη σύνδεση με την Ιονία Οδό, που περιγράφηκε στην προηγούμενη ενότητα, συνδέεται με τον παρακαμπτήριο άξονα αυτό, βάσει υφιστάμενου σχεδιασμού. Συγκεκριμένα, ο παρακαμπτήριος άξονας θα εξυπηρετεί κινήσεις μεταξύ της σύνδεσης με την Ιονία Οδό και το αστικό οδικό δίκτυο του Αγρινίου.

- Η ολοκλήρωση του εξωτερικού δακτυλίου της πόλης του Αγρινίου νότια και δυτικά της ΕΟ5. Ο εξωτερικός δακτύλιος της πόλης βόρεια και ανατολικά της ΕΟ5 είναι πλήρως υλοποιημένος και αποτελείται από τους άξονες των οδών Κατράκη – Γουρίσης – Γ. Παπανδρέου – Χριστοβασίλη – Κόκκαλη/Ελπίδος – Προυσιωτίσης – Ελ. Βενιζέλου – Αγ. Κωνσταντίνου – Εθν. Αντίστασης. Ο δακτύλιος αυτός έχει κυρίαρχο ρόλο στην κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης. Νότια και δυτικά της ΕΟ5, ο δακτύλιος δεν είναι υλοποιημένος, με αποτέλεσμα να λειτουργεί η ΕΟ5 ως η μοναδική συλλεκτήρια αστική αρτηρία για ολόκληρο το τμήμα της πόλης που βρίσκεται νότια και δυτικά της ΕΟ5.

Η ολοκλήρωση του εξωτερικού δακτυλίου θα επιτρέψει τον εξορθολογισμό της κυκλοφοριακής οργάνωσης νότια και δυτικά της ΕΟ5, βελτιώνοντας τις συνθήκες πρόσβασης, εξυπηρέτησης και οδικής ασφάλειας στο τμήμα αυτό. Στην υφιστάμενη κατάσταση το αστικό και οδικό δίκτυο στην περιοχή είναι περιορισμένο και δεν υπάρχει άξονας παράλληλος με την ΕΟ5 που να εξυπηρετεί την περιοχή με αποτέλεσμα, οι κινήσεις πρόσβασης να συλλέγονται και να εξυπηρετούνται ως επί το πλείστον από τον παράδρομο της ΕΟ5

Η πρόταση για την ολοκλήρωση του εξωτερικού δακτυλίου της πόλης του Αγρινίου νότια και δυτικά της ΕΟ5, έχει τεθεί και από το ΓΠΣ Δήμου Αγρινίου (2013) και από τον υφιστάμενο μακροπρόθεσμο κυκλοφοριακό σχεδιασμό της πόλης.

- Υπογειοποίηση τμήματος του άξονα της εθνικής οδού εντός αστικού ιστού, πέριξ του κόμβου «Αγ. Δημητρίου» και του κόμβου «Σταδίου». Η παρέμβαση αυτή εντάσσεται στο μακροπρόθεσμο σχεδιασμό και χρειάζεται ωρίμανση. Προκύπτει ως ανάγκη από το ότι ο άξονας της ΕΟ διχοτομεί την πόλη, αποτελώντας εμπόδιο για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων και την ασφαλή μετακίνηση πεζών και ποδηλατών. Στην υφιστάμενη κατάσταση, η κυκλοφορία στους κόμβους ρυθμίζεται με συστήματα φωτεινής σηματοδότησης, αλλά και στις δύο περιπτώσεις καταγράφονται προβλήματα που είναι δισεπίλυτα χωρίς την εφαρμογή προωθημένων λύσεων.

Στην περιοχή του κόμβου Αγ. Δημητρίου όπου υπάρχει το δικαστικό μέγαρο, ο χώρος πρασίνου του ΙΝ Αγ. Δημητρίου και πλήθος υπεραγορών και εμπορικών καταστημάτων, η ανάγκη για «ενοποίηση» του αστικού ιστού καθίσταται επιτακτική. Δυτικά του κόμβου, η περιοχή βρίσκεται εντός Σχεδίου Πόλης και έχουν αναπτυχθεί οικιστικές και εμπορικές χρήσεις γης, οι οποίες όμως είναι στην πράξη δεν είναι προσβάσιμες στους πεζούς.

Η πρόταση για υπογειοποίηση βασίζεται επίσης στον υφιστάμενο κυκλοφοριακό σχεδιασμό που προβλέπει οι κινήσεις από τα δυτικά προς τα ανατολικά και το κέντρο της πόλης να γίνονται μέσω του άξονα Αιγαίου/Βραχοχωρίτη και οι αντίστροφες κινήσεις να γίνονται μέσω του άξονα της οδού Αγγελοκάστρου. Στην υφιστάμενη κατάσταση οι κινήσεις και προς τις δύο κατευθύνσεις γίνονται μέσω της οδού Πολυζωΐδη, με αποτέλεσμα να δημιουργείται σημαντική κυκλοφοριακή συμφόρηση επί αυτής και στον κόμβο της με την οδό Τερτσέτη. Ο κόμβος αυτός δε ρυθμίζεται με σύστημα φωτεινής σηματοδότησης, ούτε είναι εφικτό να εφαρμοστεί τέτοιο σύστημα λόγω των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να παρουσιάζονται σημαντικές εμπλοκές και πλέξεις κινήσεων στον κόμβο που υποβαθμίζουν σημαντικά την ασφάλεια και εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων.

Ο κόμβος της ΕΟ5 με τις οδούς Μεγάλης Χώρας – Μακρυγιάννη – Σταδίου (κόμβος Σταδίου) εξυπηρετεί, δυτικά της εθνικής οδού, την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του Σταδίου Αγρινίου, στο 2^ο ΕΠΑΛ Αγρινίου και στο τοπικό οδικό δίκτυο. Ανατολικά της εθνικής οδού, συνδέεται με την περιοχή του Αγ. Κωσταντίνου μέσω του άξονα των οδών Εθν. Αντιστάσεως/Μακρυγιάννη και

με την κεντρική περιοχή του Αγρινίου μέσω της οδού Μεγάλης Χώρας. Πρόκειται για πολύ σημαντικό κόμβο για την ευρύτερη κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης. Ο κόμβος αυτός θα αποτελέσει και σημείο σύνδεσης του εξωτερικού περιμετρικού δακτυλίου και του Ν-Δ παρακαμπτήριου άξονα του πολεοδομικού συγκροτήματος Αγρινίου, όπως προβλέπεται από το ΣΒΑΚ.

Λόγω των πολλαπλών κινήσεων και των σημαντικών φόρτων που θα εξυπηρετούνται από τον κόμβο, των εγγενών γεωμετρικών του περιορισμών και την ανάγκη να καταστεί εφικτή, εύκολη και ασφαλής η κίνηση πεζών, προτείνεται από το ΣΒΑΚ η δημιουργία ανισόπεδου κόμβου και συγκεκριμένα η υπογειοποίηση της ΕΟ5 στο σημείο αυτό. Στόχος είναι να μπορεί να ανταπεξέλθει κατάλληλα ο κόμβος στη νέα κυκλοφοριακή λειτουργία και να ενοποιηθεί ο αστικός ιστός, δυτικά και ανατολικά της εθνικής οδού.

- Διάνοιξη της οδού Εθν. Ανεξαρτησίας (Ρεμπελιάς) στο βορειοανατολικό άκρο της και τη συμβολή της με τον άξονα Ελ. Βενιζέλου/Αγ. Κωνσταντίνου. Η διάνοιξη αυτή αποτελεί χρόνια στόχευση του κυκλοφοριακού σχεδιασμού της πόλης και θα επιτρέψει την κατάλληλη συμπλήρωση του εξωτερικού δακτυλίου της πόλης. Θα επιτρέψει την πλήρη αξιοποίηση του υφιστάμενου άξονα που είναι διπλής κυκλοφορίας, με μεγάλα λειτουργικά πλάτη και διαπερνά ανισόπεδα την εθνική οδό χωρίς να συμβάλλει σε αυτή. Ο άξονας, μετά την υλοποίηση της διάνοιξης θα συνδέει το βόρειο και βορειοδυτικό τμήμα της πόλης με τη δυτική αστική και περιαστική ζώνη και θα αποτελεί τμήμα του εξωτερικού δακτυλίου της πόλης.
- Διάνοιξη των αξόνων των οδών Κρυστάλλη και Κεφαλληνίας/3^{ης} Σεπτεμβρίου, δυτικά του κέντρου της πόλης. Οι διανοίξεις αυτές επίσης αποτελούν χρόνια στόχευση του κυκλοφοριακού σχεδιασμού της πόλης. Παρά τις δυσκολίες υλοποίησης, επισημαίνεται η ανάγκη για προώθηση των διανοίξεων αυτών, καθώς μόνο έτσι θα μπορέσει να συνδεθεί κυκλοφοριακά το κέντρο της πόλης με τον δυτικό τμήμα του εξωτερικού δακτυλίου και γενικότερα με το δημοτικό διαμέρισμα του Αγ. Κωνσταντίνου.
- Αναδιαμόρφωση κόμβων του εξωτερικού περιμετρικού δακτυλίου με τις οδούς Μιχαλακέα (ανατολικά) και Εθν. Αντίστασης (βορειοδυτικά). Με σκοπό τη βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης και της οδικής ασφάλειας που παρέχει ο εξωτερικός περιμετρικός δακτύλιος της πόλης, προτείνεται η κατάλληλη αναδιαμόρφωση των δύο αυτών κόμβων. Ο κόμβος με την οδό Μιχαλακέα είναι μη σηματοδοτούμενος και λόγω των πολλαπλών κινήσεων που εξυπηρετούνται είναι ιδιαίτερα προβληματικός ως προς την οδική

ασφάλεια. Ο κόμβος με την Εθν. Αντιστάσεως στην περιοχή του Αγ. Κωνσταντίνου είναι σηματοδοτούμενος, αλλά η κυκλοφοριακή ικανότητα του δεν είναι κρίνεται επαρκής. Παράλληλα διαθέτει πολύ μεγάλο πεδίο ελιγμών που αφενός δημιουργεί «νεκρούς χρόνους» στο σύστημα φωτεινής σηματοδότησης και άρα αυξάνει τις καθυστερήσεις και αφετέρου καθιστά δυνατή και εύκολη τη μετατροπή του σε κυκλικό κόμβο.

Το ΣΒΑΚ προτείνει και παρεμβάσεις για την κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης του Αγρινίου που εστιάζουν στο κύριο οδικό δίκτυο και πηγάζουν από την ανάγκη εναρμόνισης των προτάσεων για το οδικό δίκτυο, τις ήπιες μετακινήσεις, τις συγκοινωνίες και γενικότερα τη βιώσιμη κινητικότητα. Η εφαρμογή των προτάσεων αυτών είναι αναγκαίο να ενσωματωθεί στο κυκλοφοριακό σχεδιασμό, μέσω Αναθεώρησης – Επικαιροποίησης της Κυκλοφοριακής Μελέτης Αγρινίου. Το σύνολο των προτάσεων και οι ήδη προγραμματισμένες παρεμβάσεις του Δήμου στο οδικό δίκτυο, όπως αυτές παρατέθηκαν κατά το Στάδιο καταγραφής και ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, εντάσσονται στο ΣΒΑΚ και παρουσιάζονται στα Σχέδια της μελέτης. Συνολικά οι προτεινόμενες και προγραμματισμένες παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο, παρουσιάζονται στα **Σχέδια Π-1 και Π-2** της μελέτης.

Ηλεκτρονική Υποδομή – Πλατφόρμα Πόλης

Ξεχωριστή αναφορά πρέπει να γίνει στην πρόταση του ΣΒΑΚ για δημιουργία ενιαίας ηλεκτρονικής πλατφόρμας ενημέρωσης και εξυπηρέτησης των πολιτών για την αστική κινητικότητα στο Δήμο. Η πλατφόρμα θα πρέπει να μπορεί να εξυπηρετεί πληρωμές κομίστρων και προστίμων και κυρίως να παρέχει δυναμική πληροφόρηση για τη στάθμευση, για τα Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων, για τις συγκοινωνίες και για έκτακτες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Στρατηγικός στόχος είναι η συγκέντρωση όλων των στοιχείων της αστικής κινητικότητας που αφορούν τους πολίτες σε μία ηλεκτρονική πλατφόρμα η οποία θα είναι δωρεάν προσβάσιμη για όλους. Στην πλατφόρμα αυτή θα πρέπει μακροπρόθεσμα να ενσωματωθούν η αντίστοιχη πλατφόρμα που υλοποιείται κατά την παρούσα φάση για την ελεγχόμενη στάθμευση και η προτεινόμενη πλατφόρμα για τις δημόσιες συγκοινωνίες.

2.9 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Προτάσεις	Περιγραφή	Ενέργειες	Στόχοι	Χρονικός Ορίζοντας
1. Δημόσια Συγκοινωνία				
1.1 Αναβάθμιση στάθμης εξυπηρέτησης συστήματος Δημόσιας Συγκοινωνίας	-Αντικατάσταση/ Αναβάθμιση στόλου οχημάτων με EURO VI ή/και ηλεκτρικά, με πλήρη εξοπλισμό -Βελτίωση συχνοτήτων -Αναδιαμόρφωση τιμολογιακής πολιτικής -Σύστημα ενιαίου κομίστρου -Δυναμική ενημέρωση κοινού	• Σύναψη συνεργασίας με «Αστικό ΚΤΕΛ Αγρινίου Α.Ε.» • Εκπόνηση οικονομοτεχνικής μελέτης βιωσιμότητας • Εφαρμογή παρεμβάσεων μελέτης	▪ Εξασφάλιση βιωσιμότητας συστήματος Δ.Σ. ▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας σε επίπεδο Δήμου ▪ Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός του αστικού κέντρου ▪ Αύξηση επισκεψιμότητας σε επίπεδο Δήμου ▪ Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Μεσοπρόθεσμος
1.2 Πιλοτική Λειτουργία νέας κυκλικής διαδρομής κέντρου [M3]	-Γραμμή M3 που θα εξυπηρετεί τις κινήσεις στο κέντρο της πόλης, διασυνδέοντας το δίκτυο ήπιας μετακίνησης, τους δημοτικούς χώρους στάθμευσης και σημαντικές χρήσεις γης της πόλης -14ωρη καθημερινή λειτουργία [07:00 – 21:00] -Συνολικό μήκος διαδρομής: 2750 m -15 στάσεις, εκ των οποίων οι 10 είναι υφιστάμενες	• Σύναψη συνεργασίας με «Αστικό ΚΤΕΛ Αγρινίου Α.Ε.» • Προμήθεια δύο ηλεκτρικών minibus • Διαμόρφωση 5 νέων στάσεων • Λειτουργία και αξιολόγηση νέας διαδρομής	▪ Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός του αστικού κέντρου ▪ Προώθηση ηλεκτροκίνησης ▪ Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης ▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη με βιώσιμα μέσα	Μεσοπρόθεσμος

Προτάσεις	Περιγραφή	Ενέργειες	Στόχοι	Χρονικός Ορίζοντας
1.3 Εκστρατεία ενημέρωσης – ευαισθητοποίησης κοινού για τα οφέλη των μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία	Αξιοποίηση ενημερωτικών και εκπαιδευτικών μέσων για ενίσχυση της Δ.Σ. στην επιλογή μέσου μετακίνησης	• Σχεδιασμός εκστρατείας • Διενέργεια εκστρατείας	▪ Εξασφάλιση βιωσιμότητας συστήματος Δ.Σ. ▪ Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός του αστικού κέντρου	Βραχυπρόθεσμος
1.4 Ταξί. Ενοποίηση εδρών	Αναδιαμόρφωση ορίων και ενοποίηση εδρών σε επίπεδο Δήμου, με σκοπό τον εξορθολογισμό των κομίστρων	• Εισήγηση προς Περιφέρεια	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας σε επίπεδο Δήμου ▪ Αύξηση επισκεψιμότητας σε επίπεδο Δήμου	Βραχυπρόθεσμος

2. Μετακινήσεις Πεζή

Προτάσεις	Περιγραφή	Ενέργειες	Στόχοι	Χρονικός Ορίζοντας
2.1 Υλοποίηση προγραμματισμένων παρεμβάσεων ήπιας μετακίνησης στην πόλη του Αγρινίου	Οι παρεμβάσεις αυτές έχουν ενταχθεί στο ΣΒΑΚ και παρουσιάζονται αναλυτικά στα Σχέδια Π-3 και Π-4. Επιγραμματικά οι παρεμβάσεις αυτές είναι: – Αρχιτεκτονική Διαμόρφωση Πεζοδρομημένων Οδικών Τμημάτων Κέντρου Πόλης – Αναπλάσεις – Βελτιώσεις Οδών Κέντρου Πόλης Αγρινίου – Ανάπλαση Οδών Μαβίλη και Παπαφώτη – Ανάπλαση οδών Χαρ. Τρικούπη και Βαρνακιώτη – Ανάπλαση οδού Μακρή – Ανάπλαση οδού Γρίβα – Ανάπλαση Δημοτικού Πάρκου – Κατασκευή Δικτύου Πεζόδρομου και Ποδηλατόδρομου στην περιαστική περιοχή Αγ. Ιωάννη Ρηγανά – Ανάπλαση Έκτασης Θεάτρου Αγίου Κωνσταντίνου – Διαμόρφωση Κοινόχρηστων Χώρων στο Ανατολικό Μέτωπο της οδού Εθν. Ανεξαρτησίας στην περιοχή του Αγ. Κωνσταντίνου – Ανάπλαση οδού Εθν. Αντιστάσεως μεταξύ των κόμβων της με τις οδούς Γουρίτσας και Αγ. Βαρβάρας	• Υλοποίηση Προγραμματισμένων Έργων	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη με βιώσιμα μέσα ▪ Βελτίωση της προσπελασιμότητας του οδικού δικτύου για χρήστες με ειδικές ανάγκες ▪ Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός του αστικού κέντρου ▪ Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος ▪ Αύξηση επισκεψιμότητας της πόλης του Αγρινίου ▪ Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Βραχυπρόθεσμος

2.2 Διαμόρφωση - Ανάπτυξη εκτεταμένου και ενιαίου δικτύου μετακινήσεων πεζή στην πόλη του Αγρινίου	Ενοποίηση ΚΧ/ΚΦ χώρων και περιοχών ενδιαφέροντος της πόλης μέσω σημαντικής επέκτασης/εξάπλωσης: α) πεζοδρόμων, β) οδών ήπιας κυκλοφορίας, γ) οδών με διαπλατυσμένα πεζοδρόμια	• Καταγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου (MobileMapping) • Αναθεώρηση Κυκλοφοριακής Μελέτης • Σχεδιασμός • Υλοποίηση	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη με βιώσιμα μέσα ▪ Βελτίωση της προσπελασιμότητας του οδικού δικτύου για χρήστες με ειδικές ανάγκες ▪ Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός του αστικού κέντρου ▪ Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος ▪ Αύξηση επισκεψιμότητας της πόλης του Αγρινίου ▪ Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Μεσοπρόθεσμος
2.3 Εξασφάλιση αστικής προσβασιμότητας	Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αναδιαμόρφωσης αστικού οδικού χώρου, με σκοπό την απρόσκοπτη, εύκολη και ασφαλή μετακίνηση για τους πεζούς και κυρίως τα άτομα με κινησιακές δυσκολίες, κατά τις διατάξεις του Ν. 5045/2021 Οι παρεμβάσεις ως προς τον οδικό χώρο, εστιάζουν στην αναδιαμόρφωση πεζοδρομίων, προσβάσεων και διαβάσεων.	• Καταγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου (MobileMapping) • Εκπόνηση μελέτης «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)» βάσει Ν. 5553/2021 • Υλοποίηση προτάσεων Σ.Α.Π.	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη με βιώσιμα μέσα ▪ Βελτίωση της προσπελασιμότητας του οδικού δικτύου για χρήστες με ειδικές ανάγκες ▪ Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Βραχυπρόθεσμος

2.4 Δημιουργία αξόνων πρόσβασης σε σχολικές μονάδες με βάδισμα	Παρεμβάσεις διαπλάτυνσης πεζοδρομίων και βελτίωσης διαβάσεων στις διαδρομές πρόσβασης σχολικών μονάδων από οικιστικές περιοχές και στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας που θα ενθαρρύνουν και διευκολύνουν τη μετακίνηση με βάδισμα	• Καταγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου (MobileMapping) • Υλοποίηση	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη με βιώσιμα μέσα ▪ Βελτίωση της προσπελασιμότητας του οδικού δικτύου για χρήστες με ειδικές ανάγκες ▪ Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός του αστικού κέντρου ▪ Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος ▪ Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Βραχυπρόθεσμος
2.5 Ενοποίηση αστικού ιστού εκατέρωθεν εθνικής οδού (ΕΟ5)	-Διαμόρφωση μεσοπρόθεσμα δύο ανισόπεδων διαβάσεων πεζών στο ύψος του κεντρικού σταθμού του ΚΤΕΛ Αιτωλ/νίας και στον κόμβο με την οδό Καλλέργη -Υπογειοποίηση ΕΟ5 πέριξ των κόμβων Αγ. Δημητρίου και Σταδίου	• Ωρίμανση Έργων • Εκπόνηση Μελετών • Υλοποίηση	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη με βιώσιμα μέσα ▪ Βελτίωση της προσπελασιμότητας του οδικού δικτύου για χρήστες με ειδικές ανάγκες ▪ Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος ▪ Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Μεσοπρόθεσμος - Μακροπρόθεσμος

2.6 Βελτίωση οδικής ασφάλειας εντός πόλης και οικισμών	-Γεωμετρικές και λειτουργικές παρεμβάσεις σε τμήματα και κυρίως κόμβους του οδικού δικτύου εντός πόλης για προστασία και ενθάρρυνση της μετακίνησης πεζή -Παρεμβάσεις προστασίας ευαίσθητων περιοχών εντός οικιστικών ιστών, όπως χρήσεις γης εκπαίδευσης, πρασίνου, αθλητισμού, εμπορίου και αναψυχής -Θωράκιση οικισμών του Δήμου από το επαρχιακό και εθνικό δίκτυο, μέσω παρεμβάσεων μείωσης ταχύτητας και επαγρύπνησης στις πύλες των οικισμών	• Καταγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου (MobileMapping) • Δημιουργία βάσης δεδομένων ατυχημάτων • Εκπόνηση μελετών • Υλοποίηση σχεδιασμού	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη με βιώσιμα μέσα ▪ Βελτίωση της προσπελασιμότητας του οδικού δικτύου για χρήστες με ειδικές ανάγκες ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Βραχυπρόθεσμος
2.7 Εκστρατεία ενημέρωσης – ευαισθητοποίησης κοινού για τα οφέλη των μετακινήσεων πεζή	Αξιοποίηση ενημερωτικών και εκπαιδευτικών μέσων για ενίσχυση και ενθάρρυνση των μετακινήσεων με βάδισμα εντός πόλης και οικισμών	• Σχεδιασμός εκστρατείας • Διενέργεια εκστρατείας	▪ Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός των αστικών περιοχών ▪ Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης	Βραχυπρόθεσμος

Προτάσεις	Περιγραφή	Ενέργειες	Στόχοι	Χρονικός Ορίζοντας
3. Μετακινήσεις με ποδήλατο				
3.1 Διαμόρφωση - Ανάπτυξη δικτύου ήπιας μετακίνησης στην πόλη του Αγρινίου	Ενοποίηση ΚΧ/ΚΦ χώρων και περιοχών ενδιαφέροντος της πόλης μέσω σημαντικής επέκτασης/εξάπλωσης: α) πεζοδρόμων, β) οδών ήπιας κυκλοφορίας, όπου θα είναι εύκολη και ασφαλής η κίνηση με ποδήλατο	- Καταγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου (MobileMapping) - Αναθεώρηση Κυκλοφοριακής Μελέτης - Σχεδιασμός - Υλοποίηση	- Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη με βιώσιμα μέσα - Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός του αστικού κέντρου - Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος - Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης - Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Μεσοπρόθεσμος
3.2 Δημιουργία ποδηλατοδρόμων - διαδρομών αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτου εντός της πόλης	-Δημιουργία 3 ποδηλατικών διαδρομών, σε διαχωρισμένο διάδρομο, εντός αστικού ιστού -Οι διαδρομές αποτελούν μέρος του προτεινόμενου ενιαίου δικτύου ήπιας μετακίνησης -Διαδρομή Ν-Α, συνολικού μήκους 4457 μέτρων, που αποτελεί και συνέχεια του προγραμματισμένου περιαστικού ποδηλατόδρομου στην περιοχή Αγ. Ιωάννη Ρηγανά -Διαδρομή Ν-Δ, συνολικού μήκους 1160 μέτρων -Διαδρομή Β-Δ, στην περιοχή του Αγ. Κων/νου, συνολικού μήκους 1540 μέτρων	- Καταγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου (MobileMapping) - Αναθεώρηση Κυκλοφοριακής Μελέτης - Αρχιτεκτονικός Σχεδιασμός - Υλοποίηση	- Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη με βιώσιμα μέσα - Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος - Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης	Μεσοπρόθεσμος

3.3 Ανάπτυξη σημείων βραχυχρόνιας στάθμευσης ποδηλάτων	-Σε κατάλληλα σημεία που έχουν προταθεί θα γίνει εγκατάσταση εξοπλισμού βραχυχρόνιας στάθμευσης ποδηλάτων -Τα σημεία βρίσκονται κυρίως σε ΚΧ/ΚΦ χρήσεις γης, με σκοπό την αύξηση της πρόσβασης σε αυτές με χρήση ποδηλάτου	• Επιλογή εξοπλισμού • Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη με βιώσιμα μέσα ▪ Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός του αστικού κέντρου ▪ Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης	Βραχυπρόθεσμος
3.4 Εκστρατεία ενημέρωσης – ευαισθητοποίησης κοινού για τα οφέλη των μετακινήσεων με ποδήλατο	Αξιοποίηση ενημερωτικών και εκπαιδευτικών μέσων για ενίσχυση και ενθάρρυνση των μετακινήσεων με ποδήλατο	• Σχεδιασμός εκστρατείας • Διενέργεια εκστρατείας	▪ Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός του αστικού κέντρου ▪ Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης	Βραχυπρόθεσμος

Προτάσεις	Περιγραφή	Ενέργειες	Στόχοι	Χρονικός Ορίζοντας
4. Στάθμευση				
4.1 Ανάπτυξη νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	-Αξιοποίηση χώρων, στην περίμετρο του εσωτερικού δακτυλίου για δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού -Τέσσερις δυνητικά αξιοποιήσιμοι χώροι με τα κατάλληλα χαρακτηριστικά, βρίσκονται στα Ο.Τ. 99, 122, 176, 163	• Διερεύνηση διαθεσιμότητας χώρων προς αξιοποίηση • Διαμόρφωση των χώρων αυτών σε δημόσιους χώρους στάθμευσης	▪ Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός του αστικού κέντρου ▪ Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος, μέσω περιορισμού της παραβατικής στάθμευσης ▪ Αύξηση επισκεψιμότητας της πόλης του Αγρινίου	Βραχυπρόθεσμος
4.2 Δημιουργία Θέσεων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων εντός των υφιστάμενων και μελλοντικών δημοτικών χώρων στάθμευσης	-Εξασφάλιση ότι σε κάθε δημοτικό χώρο στάθμευσης θα υπάρχει δυνατότητα για αποκλειστική στάθμευση και φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων -Το ποσοστό των θέσεων αυτών πρέπει στο άμεσο μέλλον να οριστεί ως το 5% της συνολικής χωρητικότητας -Μακροπρόθεσμα και βάσει σεναρίου εξωτερικών παραγόντων, το ποσοστό αυτό πρέπει σε βάθος δεκαετίας να ανέλθει στο 30%	• Ανασκόπηση αποτελεσμάτων τρέχουσας εργασίας προμήθειας και εγκατάστασης εξοπλισμού ΣΦΗΟ • Ενσωμάτωση προμήθειας και εγκατάστασης εξοπλισμού ΣΦΗΟ στις εργασίες διαμόρφωσης των υφιστάμενων και μελλοντικών δημοτικών χώρων στάθμευσης	▪ Προώθηση της ηλεκτροκίνησης ▪ Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης	Βραχυπρόθεσμος

4.3 Διαμόρφωση εντός δημοτικού χώρου στάθμευσης, φωτοβολταϊκού πάρκου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (solar carport)	-Αξιοποίηση σύγχρονων τεχνολογιών και εφαρμογών για δημιουργία χώρου στάθμευσης και αυτόνομης φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων -Η διαμόρφωση solar carport μπορεί να γίνει σε τμήμα του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης επί της οδού Καλλέργη στο Ο.Τ. 274, ο οποίος δεν περιβάλλεται από δόμηση και διαθέτει ικανό χώρο	• Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού	▪ Προώθηση της ηλεκτροκίνησης ▪ Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης	Μεσοπρόθεσμος
4.4 Ανασκόπηση λειτουργίας συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Η προσεχής εφαρμογή του νέου ΣΕΣ αφενός θα επιτρέψει τη συλλογή και ανάλυση στοιχείων στάθμευσης και αφετέρου θα πρέπει να αξιολογηθεί σε εύλογο χρονικό διάστημα ως προς την αποτελεσματικότητα της	• Αξιοποίηση μετρητικού εξοπλισμού για την αξιολόγηση της κατάληψης θέσεων στο υφιστάμενο σύστημα και επανασχεδιασμό του συστήματος. • Διερεύνηση τεχνολογικών δυνατοτήτων βελτιστοποίησης ελέγχου • Διερεύνηση ανάγκης αναδιάταξης - επέκτασης του συστήματος • Αναθεώρηση – Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης	▪ Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος, μέσω περιορισμού της παραβατικής στάθμευσης ▪ Αύξηση επισκεψιμότητας της πόλης του Αγρινίου	Μεσοπρόθεσμος

ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

3^ο Παραδοτέο: Σχέδιο Δράσης

4.5 Αύξηση των χώρων αποκλειστικής στάθμευσης δικύκλων εντός και εκτός της οδού	Σημαντικό ποσοστό των συνολικών κινήσεων στην πόλη του Αγρινίου γίνεται με τη χρήση δικύκλων. Πρέπει οι υφιστάμενοι χώροι αποκλειστικής στάθμευσης δικύκλων να επεκταθούν και εκτός του κέντρου της πόλης και να χωροθετηθούν σε κατάλληλα σημεία. Η οργανωμένη στάθμευση δικύκλων αυξάνει τη συνολική προσφορά σε στάθμευση και διευκολύνει την πρόσβαση για όλους τους χρήστες	Αναθεώρηση – Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης	- Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός του αστικού κέντρου - Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος, μέσω περιορισμού της παραβατικής στάθμευσης	Βραχυπρόθεσμος
4.6 Ανάπτυξη χώρου αποκλειστικής στάθμευσης βαρέων οχημάτων περιμετρικά της πόλης	-Αξιοποίηση διαθέσιμου χώρου στην περίμετρο της πόλης και πλησίον του εθνικού οδικού δικτύου, για αποκλειστική στάθμευση βαρέων οχημάτων -Η ανάπτυξη του χώρου αυτού θα περιορίσει τη στάθμευση βαρέων οχημάτων εντός του αστικού οδικού χώρου, που υποβαθμίζει το αστικό περιβάλλον και μειώνει την προσφορά στάθμευσης -Δυνατότητα εξέλιξης του χώρου σε σταθμό μεταφόρτωσης εμπορευμάτων	- Διερεύνηση διαθεσιμότητας χώρου προς αξιοποίηση - Διαμόρφωση του χώρου αυτού σε δημόσιο χώρο αποκλειστικής στάθμευσης βαρέων οχημάτων	- Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος - Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη	Βραχυπρόθεσμος
4.7 Επικαιροποίηση κανονισμού απαιτήσεων στάθμευσης σε νέα κτίρια	Σύνταξη νέου κανονισμού για την κατοικία. Θέσπιση απαιτήσεων 1 θέση ανά 100μ ² ή τουλάχιστον 1 θέση ανά διαμέρισμα ή κατοικία	Εισήγηση προς την Περιφέρεια για τροποποίηση κανονισμού	- Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος, μέσω περιορισμού της παραβατικής στάθμευσης - Αύξηση επισκεψιμότητας της πόλης του Αγρινίου	Βραχυπρόθεσμος

Προτάσεις	Περιγραφή	Ενέργειες	Στόχοι	Χρονικός Ορίζοντας
5. Οδική Ασφάλεια				
5.1 Δημιουργία βάσης δεδομένων των χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου του Δήμου	-Οι αποφάσεις για την οδική ασφάλεια θα πρέπει να βασίζονται σε γνώση της κατάστασης και των χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου -Η βάση δεδομένων θα περιέχει στοιχεία για τις διαστάσεις των οδών και των πεζοδρομίων του δικτύου, τη θέση εμποδίων, τη θέση και τη διάταξη της σήμανσης κυκλοφορίας και στάθμευσης -Η δημιουργία βάσης δεδομένων θα αποτελέσει υπόβαθρο για πλήθος άλλων προτεινόμενων παρεμβάσεων	Εργασία καταγραφής του οδικού δικτύου του Δήμου με την μέθοδο MobileMapping	- Βελτίωση της προσβασιμότητας - Βελτίωση της προσπελασιμότητας του οδικού δικτύου για χρήστες με ειδικές ανάγκες - Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Βραχυπρόθεσμος
5.2 Θωράκιση οικισμών που διατρέχονται από το επαρχιακό ή εθνικό οδικό δίκτυο	-Θωράκιση οικισμών του Δήμου από το επαρχιακό και εθνικό δίκτυο, μέσω παρεμβάσεων μείωσης ταχύτητας στο ανώτατο όριο των 30 χλμ/ώρα και επαγρύπνησης των οδηγών, στις πύλες των οικισμών και σε κρίσιμα σημεία εντός των οικισμών -Οι παρεμβάσεις θα αφορούν κατασκευαστικές παρεμβάσεις αλλά και λειτουργικές παρεμβάσεις όπως τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης	- Σύναψη συνεργασίας με ΠΔΕ για την από κοινού χρηματοδότηση και σχεδιασμό των παρεμβάσεων - Εκπόνηση μελέτης για την εξέταση των κατάλληλων παρεμβάσεων - Υλοποίηση θωράκισης οικισμών με κατασκευαστικά και λειτουργικά μέσα	Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Μεσοπρόθεσμος

5.3 Προστασία ευαίσθητων περιοχών εντός αστικού ιστού, όπως χρήσεις γης εκπαίδευσης, πρασίνου, αθλητισμού, εμπορίου και αναψυχής	-Θεσμοθέτηση ανώτατου ορίου ταχύτητας στα 30 χλμ/ώρα -Παρεμβάσεις που αφορούν την προστασία πεζών, όπως αναδιαμόρφωση διαβάσεων - Συμπλήρωση, βελτίωση και αντικατάσταση υφιστάμενης σήμανσης -Βελτίωση συνθηκών ορατότητας και οδοφωτισμού	- Καταγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου (MobileMapping) - Σχεδιασμός παρεμβάσεων - Υλοποίηση παρεμβάσεων	- Μείωση των οδικών ατυχημάτων - Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη με βιώσιμα μέσα - Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος	Βραχυπρόθεσμος
5.4 Ανάπτυξη βάσης δεδομένων ατυχημάτων	-Συλλογή και επεξεργασία στοιχείων οδικών ατυχημάτων - Η Βάση Δεδομένων θα περιέχει αναλυτικά στοιχεία συχνότητας, χωρικής κατανομής, εμπλεκόμενων μερών κτλ. που να μπορούν να αξιοποιηθούν για δυναμικά εξελισσόμενες και συνεχείς παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας	- Συνεργασία με το Τμήμα Τροχαίας Αγρινίου - Ανάπτυξη Βάσης Δεδομένων	Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Βραχυπρόθεσμος
5.5 Άμεσες παρεμβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας σε προβληματικά σημεία	-Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τα στοιχεία ατυχημάτων και τη συνεισφορά του Τμήματος Τροχαίας, προκύπτει ότι απαιτούνται άμεσες παρεμβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας σε συγκεκριμένα τμήματα και σημεία του οδικού δικτύου -Οι παρεμβάσεις που απαιτούνται αφορούν κυρίως την κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, τις συνθήκες ορατότητας, τη γεωμετρία και διάταξη του οδικού χώρου	- Καταγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου (MobileMapping) - Σχεδιασμός παρεμβάσεων - Υλοποίηση παρεμβάσεων	Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Βραχυπρόθεσμος

5.6 Παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο	Εξάπλωση και αναδιάταξη οδικού δικτύου, σε επίπεδο Δήμου και πόλης που θα επιφέρει απεμπλοκή λειτουργιών και διάχυση της κυκλοφορίας Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο του Δήμου παρατίθενται αναλυτικά στο παραδοτέο του ΣΒΑΚ	• Ωρίμανση Έργων • Προώθηση υλοποίησης εγκεκριμένων οδικών έργων και κυκλοφοριακών παρεμβάσεων	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Μακροπρόθεσμος
5.7 Παρεμβάσεις στην κυκλοφοριακή οργάνωση	Αξιοποίηση δυνατοτήτων δικτύου στην βελτιστοποίηση κυκλοφοριακών ροών και των συνθηκών επικινδυνότητας που παρατηρείται σε σημεία και τομείς του δικτύου	• Αναθεώρηση – Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Μεσοπρόθεσμος
5.8 Υλοποίηση ανισόπεδων διαβάσεων πεζών στον άξονα της εθνικής οδού Αντιρρίου – Ιωαννίνων (ΕΟ5) (βλ. 2.4)	Δημιουργία ανισόπεδης διάβασης πεζών στο ύψος του υπεραστικού σταθμού ΚΤΕΛ Αιτ/νίας και στο ύψος της οδού Καλλέργη. Στα δύο αυτά σημεία υπάρχει ζήτηση για διάσχιση πεζών, η οποία όμως είναι επισφαλής, έχοντας επιφέρει και θανατηφόρα ατυχήματα.	• Εκπόνηση Μελέτης • Υλοποίηση Έργου	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη με βιώσιμα μέσα ▪ Βελτίωση της προσπελασιμότητας του οδικού δικτύου για χρήστες με ειδικές ανάγκες ▪ Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Μεσοπρόθεσμος

5.9 Εφαρμογή «ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ» (2015)	-Στη μελέτη αυτή προτάθηκαν βραχυπρόθεσμες/άμεσες παρεμβάσεις καθώς και μεσοπρόθεσμες παρεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στο εθνικό και επαρχιακό δίκτυο του νομού -Οι προτάσεις της μελέτης αυτής αποτελούν πολύτιμο εργαλείο τόσο για α) τον εντοπισμό των επικίνδυνων σημείων του δικτύου β) την καταγραφή των παραγόντων επικινδυνότητας και γ) τον καθορισμό παρεμβάσεων που απαιτούνται για τη βελτίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας	Εισήγηση προς Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος για υλοποίηση των προτάσεων της μελέτης	Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Βραχυπρόθεσμος
5.10 Υπογειοποίηση εθνικής οδού (ΕΟ5) πέριξ των κόμβων «Αγ. Δημητρίου» και «Σταδίου» (βλ. 2.4)	Πρωθυμμένη πρόταση παρέμβασης που θα ανατρέψει τη διχοτόμηση της πόλης από τον άξονα της εθνικής οδού και θα επιτρέψει μεταξύ άλλων την ασφαλή κίνηση πεζών και οχημάτων εντός της πόλης και εκατέρωθεν της εθνικής οδού, σε σημεία της πόλης που συγκεντρώνονται σημαντικές δραστηριότητες και χρήσεις γης	- Αναδιάταξη Οδικού Δικτύου Δήμου βάσει προτάσεων ΣΒΑΚ - Ωρίμανση Έργου - Εκπόνηση Μελέτης - Υλοποίηση Έργου	- Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη με βιώσιμα μέσα - Βελτίωση της προσπελασιμότητας του οδικού δικτύου για χρήστες με ειδικές ανάγκες - Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος - Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Μακροπρόθεσμος

5.11 Εκστρατεία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού για την οδική ασφάλεια	Αξιοποίηση ενημερωτικών και εκπαιδευτικών μέσων για βελτίωση οδηγικής συμπεριφοράς και υιοθέτηση πρακτικών ασφαλούς αστικής κινητικότητας	• Σχεδιασμός εκστρατείας • Διενέργεια εκστρατείας	▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Βραχυπρόθεσμος
---	---	--	--	----------------

Προτάσεις	Περιγραφή	Ενέργειες	Στόχοι	Χρονικός Ορίζοντας
6. Τροφοδοσία πόλης, εφοδιαστική αλυσίδα				
6.1 Συγκρότηση μόνιμης Ομάδας Εργασίας μεταξύ Δήμου, εμπορικού συλλόγου και εμποροβιομηχανικού επιμελητηρίου	-Πρωώθηση συνεργασίας μεταξύ Δήμου και εμπόρων, μεταφορέων -Αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ εμπόρων και μεταφορέων μπορεί να οδηγήσει στην υιοθέτηση πολιτικών και στρατηγικών με σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την αποδοτικότητα του συστήματος εφοδιαστικής	• Δημιουργία επιτροπής με συμμετοχή του Δήμου και φορέων της πόλης για την εξέταση και προώθηση θεμάτων εφοδιαστικής	▪ Προώθηση βιώσιμων αστικών εμπορευματικών μεταφορών ▪ Εκπλήρωση αναπτυξιακών προοπτικών	Βραχυπρόθεσμος

6.2 Διαμόρφωση χώρου μεταφόρτωσης εμπορευμάτων περιμετρικά της πόλης και πλησίον του εθνικού οδικού δικτύου (βλ. 4.7)	-Ο χώρος αυτός θα λειτουργεί ως κέντρο μεταφορών για την πόλη και το Δήμο. Η κυκλοφορία βαρέων οχημάτων θα περιοριστεί σημαντικά εντός της πόλης, καθώς η απόθεση και η συλλογή αγαθών και εμπορευμάτων θα γίνεται στο χώρο αυτό -Δυνατότητα μετεξέλιξης του προτεινόμενου χώρου αποκλειστικής στάθμευσης βαρέων οχημάτων (βλ. 4.7)	• Διαβούλευση Επιτροπής φορέων εφοδιαστικής αλυσίδας • Ωρίμανση Έργου • Σχεδιασμός • Υλοποίηση	▪ Προώθηση βιώσιμων αστικών εμπορευματικών μεταφορών ▪ Εκπλήρωση αναπτυξιακών προοπτικών	Μακροπρόθεσμος
6.3 Προώθηση 'πράσινης' εφοδιαστικής	Εξέταση δυνατοτήτων προώθησης εφοδιασμού, μέσω σημείων συλλογής/απόθεσης και χρήση μικρών ηλεκτροκίνητων οχημάτων ή cargobikes, εντός πόλης Αγρινίου	• Ανάλυση προϋποθέσεων (κίνητρα, προβλήματα) σε συνεργασία με Επιτροπή φορέων εφοδιαστικής αλυσίδας • Σχεδιασμός Προγράμματος • Εφαρμογή	▪ Προώθηση βιώσιμων αστικών εμπορευματικών μεταφορών ▪ Εκπλήρωση αναπτυξιακών προοπτικών	Μακροπρόθεσμος

Προτάσεις	Περιγραφή	Ενέργειες	Στόχοι	Χρονικός Ορίζοντας
7. Οδικό δίκτυο - Υποδομή				
<i>Δημοτικό Οδικό Δίκτυο</i>				
7.1 Δημιουργία ηλεκτρονικής πλατφόρμας κινητικότητας Δήμου	Προτείνεται η δημιουργία ενιαίας ηλεκτρονικής πλατφόρμας ενημέρωσης και εξυπηρέτησης των πολιτών για την αστική κινητικότητα στο Δήμο. Η πλατφόρμα θα πρέπει να μπορεί να εξυπηρετεί πληρωμές κομίστρων και προστίμων και κυρίως να παρέχει δυναμική πληροφόρηση για τη στάθμευση, για τα Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων, για τις συγκοινωνίες και για έκτακτες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις Το σύστημα θα είναι απαραίτητο να συγχωνευτεί με την προγραμματισμένη ηλεκτρονική υποδομή του ΣΕΣ.	• Ανασκόπηση – Αξιολόγηση του εξοπλισμού του ΣΕΣ • Προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος εξυπηρέτησης και δυναμικής πληροφόρησης	▪ Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός του αστικού κέντρου ▪ Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος, μέσω περιορισμού της παραβατικής στάθμευσης ▪ Αύξηση επισκεψιμότητας της πόλης του Αγρινίου	Βραχυπρόθεσμος
7.2 Υλοποίηση έργου διαμόρφωσης κόμβου Εθν. Αντιστάσεως – Καρπενησίου - Γουρίτης	Ο κόμβος αποτελεί την κύρια ανατολική πύλη της πόλης και είναι το σημείο συμβολής του εξωτερικού αστικού δακτυλίου με την αστική αρτηρία της Εθν. Αντιστάσεως και την εθνική οδό Αγρινίου – Θέρμου. Η οριστική μελέτη του έργου έχει ολοκληρωθεί. Η υλοποίηση του έργου μπορεί να γίνει στο άμεσο μέλλον.	• Υλοποίηση Έργου	▪ Βελτίωση εξυπηρέτησης κυκλοφορίας ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Βραχυπρόθεσμος

ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΓΡΙΝΙΟΥ
3^ο Παραδοτέο: Σχέδιο Δράσης

7.3 Αναδιαμόρφωση κόμβων του εξωτερικού αστικού δακτυλίου με τις οδούς Μιχαλακέα (ανατολικά) και Εθν. Αντίστασης στον Αγ. Κωνσταντίνο (βορειοδυτικά).	Ο κόμβος με την οδό Μιχαλακέα είναι μη σηματοδοτούμενος και λόγω των πολλαπλών κινήσεων που εξυπηρετούνται είναι ιδιαίτερα προβληματικός ως προς την οδική ασφάλεια. Ο κόμβος με την Εθν. Αντιστάσεως στην περιοχή του Αγ. Κωνσταντίνου είναι σηματοδοτούμενος, αλλά η κυκλοφοριακή ικανότητα του δεν είναι κρίνεται επαρκής. Παράλληλα διαθέτει πολύ μεγάλο πεδίο ελιγμών που αφενός δημιουργεί «νεκρούς χρόνους» στο σύστημα φωτεινής σηματοδότησης και άρα αυξάνει τις καθυστερήσεις και αφετέρου καθιστά δυνατή και εύκολη τη μετατροπή του σε κυκλικό κόμβο.	• Μελέτη οδοποιίας • Υλοποίηση	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Μεσοπρόθεσμος
7.4 Διάνοιξη οδού Εθνικής Ανεξαρτησίας [Ρεμπελιάς] και σύνδεση με οδό Ελ. Βενιζέλου	Η διάνοιξη της οδού Εθνικής Ανεξαρτησίας στο βόρειο τμήμα της και η σύνδεση της με την οδό Αγ. Κωνσταντίνου θα επιτρέψει την αξιοποίηση της οδού (διαχωρισμένο οδόστρωμα, μεγάλα πλάτη) ως περιμετρικό άξονα κίνησης στο βορειοδυτικό τμήμα της πόλης. Θα αξιοποιηθεί επίσης πληρέστερα η υφιστάμενη ανισόπεδη διάβαση της οδού Εθν. Ανεξαρτησίας στην εθνική οδό. Αποτελεί διαχρονική στόχευση του κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού της πόλης.	• Υδρολογική Μελέτη • Μελέτη Οδοποιίας • Υλοποίηση	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας και της εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας	Μακροπρόθεσμος

7.5 Ολοκλήρωση του Περιμετρικού Δακτυλίου Κίνησης με υλοποίηση νότια και δυτικά της εθνικής οδού	Ο μακροπρόθεσμος κυκλοφοριακός σχεδιασμός (ΓΠΣ 2013, Αναθεωρημένη Κυκλοφοριακή Μελέτη 2009) προβλέπει την ολοκλήρωση του περιμετρικού δακτυλίου, με υλοποίηση του τμήματος νότια και δυτικά της ΕΟ5. Σύνδεση των αξόνων Κατράκη – Γουρίτσης – Γ. Παπανδρέου – Πλαστήρα – Χριστοβασίλη (ανατολικά και βόρεια) με τον άξονα Μακρυγιάννη – Εθν. Αντιστάσεως (δυτικά και βορειοδυτικά) μέσω δημιουργίας νέου άξονα που θα ενώνει τον κόμβο Σταδίου με τον κόμβο Κατράκη – ΕΟ5.	• Διάνοιξη οδικού δικτύου μέσω επέκτασης Σχεδίου Πόλης • Μελέτη οδοποιίας άξονα • Απαλλοτριώσεις • Υλοποίηση άξονα	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας ▪ Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός του αστικού κέντρου ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Μακροπρόθεσμος
7.6 Επέκταση και Εφαρμογή Σχεδίου Πόλης, βάσει ΓΠΣ	Εξορθολογισμός και διάνοιξη του οδικού δικτύου σε μία περιοχή που η πόλη ήδη εξαπλώνεται, αλλά παραμένει εκτός Σχεδίου Πόλης. Η επέκταση αυτή προβλέπεται από το εγκεκριμένο ΓΠΣ και είναι απαραίτητη για την ολοκλήρωση του περιμετρικού δακτυλίου κίνησης νοτιοδυτικά της εθνικής οδού	• Τοπογράφηση • Πολεοδομία • Πράξεις Εφαρμογής	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας ▪ Εκπλήρωση αναπτυξιακών προοπτικών ▪ Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος	Μακροπρόθεσμος

Προτάσεις	Περιγραφή	Ενέργειες	Στόχοι	Χρονικός Ορίζοντας
<i>Εθνικό Οδικό Δίκτυο</i>				
7.7 Υλοποίηση νότιου-δυτικού παρακαμπτήριου άξονα πολεοδομικού συγκροτήματος Αγρινίου	Ο άξονας αυτός προβλέπεται από το ΓΠΣ και έχει ως στόχο την εξυπηρέτηση της νότιας και δυτικής περιφερειακής ζώνης της πόλης, όπου προβλέπεται και επιδιώκεται η ανάπτυξη δομών, δραστηριοτήτων και χρήσεων γης ανώτερης τάξης (βιομηχανία, logistics κτλ.) Στόχος του άξονα αυτού είναι επίσης η εξυπηρέτηση της πρόσβασης στους περιφερειακούς οικισμούς και περιοχές Δοκίμι, Βελούχι, Μπούζι, Γιαννούζι. Ο άξονας αυτός θα συνδέει επίσης το αστικό οδικό δίκτυο με την επιδιωκόμενη σύνδεση με την Ιονία Οδό, ενώ ταυτόχρονα θα αποτελεί παρακαμπτήριο άξονα για το τμήμα της εθνικής οδού που διατρέχει τον αστικό ιστό, μειώνοντας έτσι τους κυκλοφοριακούς φόρτους που αυτή αναλαμβάνει.	• Μελέτη οδοποιίας άξονα • Απαλλοτριώσεις • Υλοποίηση άξονα	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας ▪ Εκπλήρωση αναπτυξιακών προοπτικών ▪ Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Μακροπρόθεσμος

7.8 Υπογειοποίηση του άξονα της εθνικής οδού εντός αστικού ιστού, σε 2 τμήματα: – στο ύψος του κόμβου «Αγ. Δημητρίου» – στο ύψος του κόμβου «Σταδίου»	Παρέμβαση μακροπρόθεσμη, η οποία χρειάζεται ωρίμανση. Προκύπτει από το ότι ο άξονας της ΕΟ διχοτομεί την πόλη, αποτελώντας εμπόδιο για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων και την ασφαλή μετακίνηση. Ειδικά στην περιοχή του κόμβου Αγ. Δημητρίου όπου υπάρχει το δικαστικό μέγαρο, ο χώρος πρασίνου του ΙΝ Αγ. Δημητρίου και πλήθος υπεραγορών και εμπορικών καταστημάτων, η ανάγκη για «ενοποίηση» του αστικού ιστού καθίσταται πιο επιτακτική Ο κόμβος «Σταδίου» διαθέτει πολλά αρνητικά χαρακτηριστικά ως προς την οδική ασφάλεια, ενώ αποτελεί και κρίσιμο σημείο σύνδεσης του υφιστάμενου περιμετρικού άξονα της πόλης (βόρεια και ανατολικά της ΕΟ) με την προτεινόμενη επέκταση της περιμετρικής (δυτικά και νότια της ΕΟ)	• Μελέτη οδοποιίας • Υλοποίηση	▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη με βιώσιμα μέσα ▪ Βελτίωση της προσπελασιμότητας του οδικού δικτύου για χρήστες με ειδικές ανάγκες ▪ Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος ▪ Αύξηση επισκεψιμότητας της πόλης του Αγρινίου ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Μακροπρόθεσμος
7.9 Υλοποίηση Άξονα Σύνδεσης με Ιονία Οδό	Αποτελεί διαχρονικό και καίριο αίτημα του Δήμου η υλοποίηση νέας σύνδεσης της πόλης με την Ιονία Οδό. Βελτίωση οδικής ασφάλειας και εξυπηρέτησης για τις υπεραστικές κινήσεις από και προς το Αγρίνιο. Απομείωση των φόρτων της ΕΟ5 και απεμπλοκή των λειτουργιών της. Ενίσχυση αναπτυξιακών προοπτικών Δήμου	• Το έργο διαθέτει προμελέτη, απαιτείται περαιτέρω ωρίμανση • Οικονομοτεχνική Μελέτη • Μελέτη οδοποιίας άξονα • Απαλλοτριώσεις • Υλοποίηση άξονα	▪ Εκπλήρωση αναπτυξιακών προοπτικών ▪ Βελτίωση της προσβασιμότητας ▪ Μείωση των οδικών ατυχημάτων	Μακροπρόθεσμος

3. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

3.1 Θεώρηση Επιχειρησιακού Σχεδιασμού

Βασικό σκέλος του ΣΒΑΚ είναι ο επιχειρησιακός σχεδιασμός, δηλαδή ο σχεδιασμός των δράσεων / ενεργειών που απαιτούνται για να επιτευχθεί ο στρατηγικός σχεδιασμός και οι στόχοι του ΣΒΑΚ. Οι προτάσεις του ΣΒΑΚ για τις διάφορες θεματικές ενότητες της αστικής κινητικότητας μεταφράζονται σε συγκεκριμένα και διακριτά βήματα υλοποίησης. Το αποτέλεσμα της διαμόρφωσης του επιχειρησιακού σχεδιασμού είναι ο συγκεντρωτικός πίνακας που παρουσιάζεται στο τέλος του κεφαλαίου και ο οποίος αποτελεί τον Επιχειρησιακό Χάρτη Υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Ο επιχειρησιακός σχεδιασμός στοχεύει στο να διευκολύνει την υλοποίηση των προτάσεων του ΣΒΑΚ, μέσω της κωδικοποίησης όλων των απαιτούμενων ενεργειών. Κάθε απαιτούμενη ενέργεια ορίζεται σαφώς, εντάσσεται σε ένα γενικό πλαίσιο παρεμβάσεων και περιγράφεται ως προς τα επιμέρους στοιχεία υλοποίησης. Επίσης, καθορίζεται για κάθε ενέργεια μέγιστος χρονικός ορίζοντας υλοποίησης αλλά και φορέας ή φορείς υλοποίησης. Τέλος, προσδιορίζεται η σχέση εξάρτησης κάθε ενέργειας με άλλες ενέργειες του Σχεδίου των οποίων η πρότερη υλοποίηση είναι απαραίτητη προϋπόθεση.

Ως πρώτο βήμα του επιχειρησιακού σχεδίου ορίζεται η συγκρότηση Γραφείου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΒΑΚ) από το Δήμο, το οποίο θα αποτελείται από εξειδικευμένα υπηρεσιακά στελέχη και το οποίο θα έχει ως αντικείμενο το συντονισμό και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, καθώς και τον έλεγχο και την αξιολόγηση του προγράμματος. Βασικό εργαλείο για τις εργασίες του Γραφείου ΒΑΚ, θα αποτελεί ο επιχειρησιακός σχεδιασμός που αναπτύσσεται στο παρόν κεφάλαιο.

Σημειώνεται ότι βάσει του Επιχειρησιακού Χάρτη Υλοποίησης, καταρτίστηκε ο οικονομικός σχεδιασμός που παρουσιάζεται στο επόμενο κεφάλαιο. Επίσης, το πρακτικό σκέλος των διαδικασιών ελέγχου και αξιολόγησης της υλοποίησης του ΣΒΑΚ θα γίνει με βάση τις ενέργειες που περιγράφονται στον επιχειρησιακό σχεδιασμό.

3.2 Κωδικοποίηση και Περιγραφή Ενεργειών

Το Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ αποτελείται από **54** διακριτές ενέργειες. Κάθε μία από αυτές διαθέτει ένα μοναδικό αριθμό – κωδικό έτσι ώστε να καθίσταται εύκολη η αναφορά σε κάθε ενέργεια ξεχωριστά, κατά τις διάφορες φάσεις έγκρισης, υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ. Αυτός ο κωδικός δεν υποδηλώνει απαραίτητα κάποια ποιοτική ιεράρχηση ή τη χρονική αλληλουχία υλοποίησης, καθώς πολλές από τις ενέργειες μπορούν και πρέπει να πραγματοποιούνται ταυτόχρονα ενώ η

εξάρτηση της υλοποίησης μίας ενέργειας από την υλοποίηση άλλης ή άλλων ενεργειών εξετάζεται ξεχωριστά.

Κάθε ενέργεια / δράση του ΣΒΑΚ εντάσσεται σε ένα πλαίσιο παρεμβάσεων και συσχετίζεται με τους στόχους του στρατηγικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ. Παρόλα αυτά δεν προκύπτει πάντα αντιστοίχιση ένα προς ένα μεταξύ στόχων και ενεργειών. Αυτό ισχύει διότι πολλές ενέργειες άπτονται πλήθους στόχων και πτυχών του στρατηγικού σχεδιασμού, όπως για παράδειγμα η ενέργεια «17: Υλοποίηση ενιαίου δικτύου ήπιας μετακίνησης». Επίσης, σημαντικός αριθμός απαιτούμενων ενεργειών δεν εκπληρώνουν άμεσα ή αυτόνομα κάποιον στρατηγικό στόχο του ΣΒΑΚ, αλλά είναι απαραίτητες ως προϋπόθεση για την πραγμάτωση μίας άλλης ενέργειας. Σε κάθε περίπτωση, για κάθε μία από τις 54 ενέργειες του Σχεδίου Δράσης παρέχεται εξήγηση του σκοπού της ενέργειας και του στρατηγικού πλαισίου στο οποίο εντάσσεται.

Σημαντικό στοιχείο είναι η περιγραφή των ενεργειών, δηλαδή το περιεχόμενο της ενέργειας και τα επιμέρους βήματα υλοποίησης. Στο συγκεντρωτικό πίνακα του κεφαλαίου παρατίθεται μία σύντομη περιγραφή, αλλά στο παραδοτέο της διαμόρφωσης προτάσεων παρατίθενται αναλυτικά τα στοιχεία εφαρμογής και υλοποίησης των προτεινόμενων δράσεων. Οι ενέργειες του επιχειρησιακού σχεδίου έχουν ομαδοποιηθεί με τέτοιο τρόπο που να διευκολύνουν την αντιστοίχιση με τα κεφάλαια της Τεχνικής Έκθεσης και με τα συνοδευτικά Σχέδια Π1 έως Π-5.

3.3 Φορείς Υλοποίησης

Ο καθορισμός αρμοδιοτήτων και διοικητικών ρόλων στη διαδικασία υλοποίησης είναι εξαιρετικά σημαντικός. Εμπλοκή αρμοδιοτήτων και ρόλων μπορεί να οδηγήσει σε πολύ μεγάλες καθυστερήσεις στην υλοποίηση συγκεκριμένων ενεργειών. Με δεδομένο δε ότι πολλές ενέργειες είναι αλληλεξαρτώμενες και δεν μπορούν να υλοποιηθούν αυτόνομα, το ζήτημα των φορέων υλοποίησης και των εμπλεκόμενων μερών καθίσταται ως ένα από τα πιο σημαντικά για την επιτυχία του ΣΒΑΚ.

Το Επιχειρησιακό Σχέδιο καθορίζει για κάθε ενέργεια τους φορείς υλοποίησης, με σκοπό την υποστήριξη των διαδικασιών. Σε περιπτώσεις που απαιτείται κοινή δράση του Δήμου Αγρινίου με φορείς και οργανισμούς διοίκησης, και με σκοπό τον εξορθολογισμό των διαδικασιών, προτείνεται ως διακριτή ενέργεια η «σύναψη συνεργασίας» που θα επιτρέψει την ομαλή υλοποίηση των εξαρτώμενων ενεργειών. Η «συνεργασία» αυτή μπορεί να έχει τη μορφή προγραμματικής σύμβασης, συμφώνου συνεργασίας, μνημονίου κατανόησης κτλ.. Βασικοί φορείς που εμπλέκονται στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ, εκτός του Δήμου Αγρινίου είναι η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας,

το Αστικό ΚΤΕΛ Αγρινίου Α.Ε., το Επιμελητήριο Αιτωλοακαρνανίας και ο Εμπορικός Σύλλογος Αγρινίου.

Το σύνολο των μελών του Δικτύου Φορέων, πρέπει να υποβοηθούν την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με το Σύμφωνο Συμμετοχής και σε συμφωνία με το πνεύμα συμμετοχικότητας του ΣΒΑΚ. Ο Δήμος Αγρινίου θα πρέπει με κάθε ευκαιρία να κινητοποιεί τους δημότες και τους κοινωνικούς φορείς ως προς την εκπλήρωση των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ.

3.4 Χρονικός Ορίζοντας και Εξαρτήσεις Υλοποίησης

Το ΣΒΑΚ έχει χρονικό ορίζοντα υλοποίησης τη 10ετία και το επιχειρησιακό του σχέδιο αποτελείται από 54 ενέργειες, που άπτονται όλων των ζητημάτων της αστικής κινητικότητας και εμπλέκουν πλήθος φορέων. Λόγω του εύρους, του μεγέθους και της πολυπλοκότητας των δράσεων που απαρτίζουν το Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ, δεν είναι δυνατό, απαραίτητο ή χρήσιμο να καταρτιστεί ακριβές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Το χρονοδιάγραμμα δράσεων διαμορφώνεται έμμεσα, μέσω του καθορισμού δύο στοιχείων για κάθε ενέργεια:

1. Το χρονικό ορίζοντα υλοποίησης
2. Τον προσδιορισμό εξάρτησης έναρξης της ενέργειας από την πρότερη υλοποίηση άλλης ενέργειας

Ο χρονικός ορίζοντας υλοποίησης αφορά τον προσδιορισμό του χρονικού εύρους στη δεκαετία υλοποίησης του ΣΒΑΚ, μέχρι το οποίο η κάθε ενέργεια είναι θεμιτό να έχει ολοκληρωθεί. Το εύρος αυτό καθορίζεται από τον εκτιμώμενο 'καθαρό χρόνο' υλοποίησης, την ανάγκη για ωρίμανση, τον εκτιμώμενο χρόνο ολοκλήρωσης των διαδικασιών προετοιμασίας, έγκρισης και χρηματοδότησης και φυσικά από το συνολικό χρόνο υλοποίησης των πιθανών προαπαιτούμενων ενεργειών.

Οι εκτιμήσεις για τους χρόνους αυτούς έγιναν με βάση τους χρόνους που απαιτήθηκαν για αντίστοιχες ενέργειες στο παρελθόν και συνυπολογίζοντας τις ιδιαιτερότητες κάθε ενέργειας, όπως την εμπλοκή πολλών μερών. Σε γενικές γραμμές, διαμορφώθηκε ένα εμπροσθοβαρές πρόγραμμα που απαιτεί την έναρξη των εργασιών υλοποίησης από την επόμενη κιόλας μέρα της έγκρισης της Οριστικής Έκδοσης του ΣΒΑΚ. Αυτό θεωρείται απαραίτητο έτσι ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι του ΣΒΑΚ το ταχύτερο δυνατό.

Όλες οι ενέργειες απαιτείται να ξεκινήσουν άμεσα εκτός και αν εξαρτώνται από την ολοκλήρωση μία άλλης ενέργειας. Η πιθανή εξάρτηση αυτή καθορίζεται σαφώς για κάθε ενέργεια. Ο χρονικός ορίζοντας υλοποίησης για κάθε προτεινόμενη ενέργεια καθορίζεται βάσει μίας κλίμακας **A** έως **E** για να καταστεί εύχρηστη η διαδικασία

χρονικού προσδιορισμού υλοποίησης. Η κλίμακα αυτή χωρίζει τη δεκαετία υλοποίησης σε 5 χρονικά διαστήματα, με τα εξής χαρακτηριστικά:

Χρονικοί Ορίζοντες Υλοποίησης	
A	0-2 έτη
B	2-4 έτη
Γ	4-6 έτη
Δ	6-8 έτη
Ε	8-10+ έτη

Πίνακας Επιχειρησιακού Σχεδιασμού – Ανάπτυξη Πακέτων Μέτρων

ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ							
A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
1	Συγκρότηση και Λειτουργία Γραφείου ΒΑΚ Αγρινίου	Αφορά το σύνολο των προτεραιοτήτων	Αφορά το σύνολο των στόχων	Υλοποίηση – Παρακολούθηση – Αξιολόγηση ΣΒΑΚ Στελέχωση Γραφείου Καθορισμός Αρμοδιοτήτων	A	Δήμος Αγρινίου	-
2	Σχεδιασμός - Διενέργεια εκστρατείας ευαισθητοποίησης, εκπαίδευσης και ενημέρωσης για την αστική κινητικότητα	Αφορά το σύνολο των προτεραιοτήτων	Αφορά το σύνολο των στόχων	Σχεδιασμός εκστρατείας, που θα προωθεί σε μόνιμη βάση τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Η εκστρατεία θα αξιοποιεί την υλοποίηση έργων και παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ για εντατικοποίηση της προώθησης του μηνύματος του ΣΒΑΚ	A	Δήμος Αγρινίου – Γραφείο ΒΑΚ	1

ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
3	Σύναψη προγραμματικής συνεργασίας με «Αστικό ΚΤΕΛ Α.Ε.»	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα Κατανάλωση πόρων Μείωση Εκπομπών Ρύπων	1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 15, 18	Συνδιαμόρφωση σχεδίου κοινής δράσης και συνεργασίας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων βιωσιμότητας της δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο Αग्रινίου και για την από κοινού υλοποίηση των προτάσεων του ΣΒΑΚ για τη συγκοινωνία	A	Δήμος Αग्रινίου, Αστικό ΚΤΕΛ Αग्रινίου Α.Ε.	-
4	Εκπόνηση οικονομοτεχνικής μελέτης βιωσιμότητας αστικής συγκοινωνίας	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα Κατανάλωση πόρων Μείωση Εκπομπών Ρύπων	1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 15, 18	-Αντικατάσταση/Αναβάθμιση στόλου - Εκσυγχρονισμός στάσεων -Βελτίωση συχνοτήτων -Σύστημα ενιαίου κομίστρου -Δυναμική ενημέρωση κοινού με χρήση ηλεκτρονικών εφαρμογών	B	Δήμος Αग्रινίου, Αστικό ΚΤΕΛ Αग्रινίου Α.Ε.	3
5	Εφαρμογή προτάσεων οικονομοτεχνικής μελέτης βιωσιμότητας αστικής συγκοινωνίας				Γ	Αστικό ΚΤΕΛ Αग्रινίου Α.Ε.	3, 4
6	Προμήθεια δύο ηλεκτρικών minibuses	Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα Κατανάλωση πόρων Μείωση Εκπομπών Ρύπων	8, 13, 14, 15, 16, 18	Αξιοποίηση κοινοτικών και εθνικών χρηματοδοτικών προγραμμάτων για αγορά ή υπενοικίαση 2 ηλεκτρικών minibuses	A	Δήμος Αग्रινίου, Αστικό ΚΤΕΛ Αग्रινίου Α.Ε.	3

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αργινίου –Αναφορά Κύκλου ΣΒΑΚ

A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
7	Πιλοτική λειτουργία νέας κυκλικής διαδρομής κέντρου [M3]	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα Κατανάλωση πόρων Μείωση Εκπομπών Ρύπων	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 14,15, 18	-14ωρη καθημερινή λειτουργία [07:00 – 21:00] -Συνολικό μήκος διαδρομής: 2750 m -14 στάσεις, 5 εκ των οποίων θα είναι καινούριες, όπως φαίνεται στο Σχέδιο Π-5	B	Αστικό ΚΤΕΛ Αργινίου Α.Ε.	3, 6
8	Εισήγηση προς Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος για ενοποίηση εδρών ταξί	Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανάπτυξη	5, 6, 7	Σύνταξη και αποστολή εισήγησης προς Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος για επανεξέταση των ορίων των εδρών ταξί και ενοποίηση εδρών με στόχο τη διευκόλυνση μετακινήσεων εντός Δήμου Αργινίου	A	Δήμος Αργινίου	-

ΗΠΙΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ – ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ - ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ							
A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτη ση
9	Υλοποίηση Προγραμματισμένων Έργων ανάπλασης οδικών τμημάτων και κοινόχρηστων χώρων	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Βιωσιμότητα Κατανάλωση πόρων Μείωση Εκπομπών Ρύπων	1, 2, 3, 5, 6, 9, 12, 13, 18	Επιγραμματικά οι παρεμβάσεις αυτές είναι: • Αρχιτεκτονική Διαμόρφωση Πεζοδρομημένων Οδικών Τμημάτων Κέντρου Πόλης • Αναπλάσεις – Βελτιώσεις Οδών Κέντρου Πόλης Αγρινίου • Ανάπλαση Οδών Μαβίλη και Παπαφώτη • Ανάπλαση οδών Χαρ. Τρικούπη και Βαρνακιώτη • Ανάπλαση οδού Μακρή • Ανάπλαση οδού Γρίβα • Ανάπλαση Δημοτικού Πάρκου • Κατασκευή Δικτύου Πεζόδρομου και Ποδηλατόδρομου στην περιαστική περιοχή Αγ. Ιωάννη Ρηγανά • Ανάπλαση Έκτασης Θεάτρου Αγίου Κωνσταντίνου • Διαμόρφωση Κοινόχρηστων Χώρων στο Ανατολικό Μέτωπο της οδού Εθν. Ανεξαρτησίας στην περιοχή του Αγ. Κωνσταντίνου • Ανάπλαση οδού Εθν. Αντιστάσεως μεταξύ των κόμβων της με τις οδούς Γουρίσης και Αγ. Βαρβάρας	A-B	Δήμος Αγρινίου	-
10	Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού βραχυχρόνιας στάθμευσης ποδηλάτων	Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Βιωσιμότητα Κατανάλωση πόρων Μείωση Εκπομπών Ρύπων	1, 3, 5, 6, 7, 9, 12, 13, 14, 18	Σε κατάλληλα σημεία που έχουν προταθεί και παρουσιάζονται στο Σχέδιο Π-4, θα γίνει εγκατάσταση εξοπλισμού βραχυχρόνιας στάθμευσης ποδηλάτων Τα σημεία βρίσκονται κυρίως σε ΚΧ/ΚΦ χρήσεις γης, με σκοπό την αύξηση της πρόσβασης σε αυτές με χρήση ποδηλάτου	A	Δήμος Αγρινίου	-

A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
11	Εκπόνηση εργασίας καταγραφής στοιχείων του οδικού δικτύου του Δήμου	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	1, 2, 4, 7, 9, 11, 13	Καταγραφή γεωμετρικών στοιχείων και υφιστάμενης σήμανσης του οδικού δικτύου με τη μέθοδο Mobile Mapping, που αξιοποιεί σύγχρονες τεχνολογίες αυτόματης καταγραφής και γεωεντοπισμού, καθιστώντας εφικτή και εύκολη την πλήρη καταγραφή του δημοτικού οδικού δικτύου	A	Δήμος Αग्रινίου	-
12	Εκπόνηση μελέτης «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας»	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	1, 2, 5, 6, 9, 18	«Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας» (ΣΑΠ) είναι το στρατηγικό σχέδιο των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας για όλους στον αστικό ιστό Στόχος του Σ.Α.Π. είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο δήμου, ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις. <i>Σύνταξη σχεδίου βάσει ΦΕΚ Β' 5553/30-11-2021</i>	A	Δήμος Αग्रινίου	11
13	Εκπόνηση σχεδιασμού δικτύου ήπιας μετακίνησης	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα Κατανάλωση πόρων Μείωση Εκπομπών Ρύπων	1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 12, 13, 18	-Ενοποίηση ΚΧ/ΚΦ χώρων ή και άλλων σημείων της πόλης μέσω σημαντικής επέκτασης/εξάπλωσης α) πεζοδρόμων, β) οδών ήπιας κυκλοφορίας, γ) οδών με διαπλατυσμένα πεζοδρόμια -Σχεδιασμός 3 αστικών ποδηλατικών διαδρομών	B	Δήμος Αग्रινίου	11, 12

A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
14	Επικαιροποίηση – Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης Αग्रινίου	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Βιωσιμότητα	1, 7, 8, 9, 10	-Ενσωμάτωση των προτάσεων του ΣΒΑΚ στην οργάνωση της κυκλοφορίας στην πόλη -Αναδιάταξη της οργάνωσης της στάθμευσης στη νέα κατάσταση -Ανασκόπηση/Αξιολόγηση λειτουργίας συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	A	Δήμος Αग्रινίου	11
15	Εφαρμογή λειτουργικών παρεμβάσεων στην οργάνωση κυκλοφορίας και στάθμευσης, βάσει προτάσεων ΣΒΑΚ και αναθεωρημένης κυκλοφοριακής μελέτης	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	1, 7, 8, 9, 10, 13, 18	Ενσωμάτωση προτεινόμενων διανοίξεων, πεζοδρομήσεων, μονοδρομήσεων, αντιδρομήσεων, ποδηλατοδρόμων και διαμορφώσεων οδών ήπιας κυκλοφορίας στο σχεδιασμό του συστήματος κινητικότητας Η προτεινόμενη από το ΣΒΑΚ κυκλοφοριακή λειτουργία, παρουσιάζεται στο Σχέδιο Π-2	B	Δήμος Αग्रινίου	14
16	Υλοποίηση 3 αστικών ποδηλατοδρόμων	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Βιωσιμότητα Κατανάλωση πόρων Μείωση Εκπομπών Ρύπων	1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 13, 18	Δημιουργία 3 αστικών ποδηλατοδρόμων με διαχωρισμένο διάδρομο κίνησης: – Διαδρομή N-A, συνολικού μήκους 4457 μέτρων, που αποτελεί και συνέχεια του προγραμματισμένου περιαστικού ποδηλατόδρομου στην περιοχή Αγ. Ιωάννη Ρηγανά – Διαδρομή N-Δ, συνολικού μήκους 1160 μέτρων – Διαδρομή B-Δ, στην περιοχή του Αγ. Κων/νου, συνολικού μήκους 1540 μέτρων	Γ	Δήμος Αग्रινίου	11, 13, 14, 15

A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
17	Υλοποίηση ενιαίου δικτύου ήπιας μετακίνησης – παρεμβάσεων Σ.Α.Π.	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	1, 2, 3, 5, 6, 7, 9, 12, 13, 18	Υλοποίηση σχεδιασμού (βλ. Σχέδιο Π-4): - Ανάπλαση-Διαπλάτυνση πεζοδρομίων αστικών οδών, συνολικού μήκους 13 χιλιομέτρων - Διαμόρφωση οδών σε ήπιας κυκλοφορίας, συνολικού μήκους 3,2 χιλιομέτρων - Πεζοδρόμηση οδών, συνολικού μήκους 3,3 χιλιομέτρων Ενσωμάτωση παρεμβάσεων Σ.Α.Π. στο δίκτυο μετακίνησης πεζών (ΦΕΚ Β' 5045/01-11-2021)	A-Δ	Δήμος Αग्रινίου	9, 11, 12, 13, 14, 15, 20

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
18	Εφαρμογή και λειτουργία του νέου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και πληροφόρησης, βάσει εγκεκριμένου έργου υπό υλοποίηση	Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	7, 8, 12, 13, 14	Η προγραμματισμένη παρέμβαση αφορά τον εκσυγχρονισμό του συστήματος ελέγχου και παρακολούθησης της στάθμευσης, εντός της υφιστάμενης ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης. Το νέο σύστημα θα περιλαμβάνει αισθητήρες κατάληψης θέσης, κεντρικό έλεγχο σε πραγματικό χρόνο, ηλεκτρονική πλατφόρμα εξυπηρέτησης και πληροφοριακές πινακίδες	A	Δήμος Αग्रινίου	-
19	Εγκατάσταση και λειτουργία των Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.), βάσει εγκεκριμένου έργου υπό υλοποίηση	Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Βιωσιμότητα Κατανάλωση πόρων Μείωση Εκπομπών Ρύπων	8, 13, 16, 17, 18	Η προγραμματισμένη παρέμβαση αφορά τη διαμόρφωση θέσεων στάθμευσης επί της οδού, οι οποίες θα παρέχουν τη δυνατότητα φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Συγκεκριμένα, θα χωροθετηθεί 1 Σ.Φ.Η.Ο. για κάθε 1000 θέσεις στάθμευσης, ενώ προβλέπεται και η δημιουργία Σ.Φ.Η.Ο. σε θέσεις φορτοεκφόρτωσης, σε χώρους στάσης ταξί και σε θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης AMEA	A	Δήμος Αग्रινίου	-

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αग्रινίου –Αναφορά Κύκλου ΣΒΑΚ

A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
20	Εξασφάλιση κατάλληλων χώρων περιμετρικά του κέντρου και διαμόρφωση τους σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης	Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	7, 8, 12, 13	-Αξιοποίηση χώρων, στην περίμετρο του εσωτερικού δακτυλίου για δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού -Τέσσερις δυνητικά αξιοποιήσιμοι χώροι με τα κατάλληλα χαρακτηριστικά, βρίσκονται στα Ο.Τ. 99, 122, 176, 163	Β	Δήμος Αग्रινίου	-
21	Προμήθεια και εγκατάσταση νέου εξοπλισμού Σ.Φ.Η.Ο. σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης	Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Βιωσιμότητα Κατανάλωση πόρων Μείωση Εκπομπών Ρύπων	8, 13, 16, 17, 18	Πρέπει να αξιολογηθεί η λειτουργία και η ζήτηση των Σ.Φ.Η.Ο. που πρόκειται άμεσα να εγκατασταθούν στην πόλη Βάσει της αξιολόγησης αυτής, προτείνεται να εγκατασταθούν Σ.Φ.Η.Ο. στους υφιστάμενους και στους νέους δημοτικούς χώρους στάθμευσης Προτείνεται το 5% των θέσεων στάθμευσης να είναι Σ.Φ.Η.Ο. και κάθε δημοτικός χώρος στάθμευσης να έχει τουλάχιστον 2 Σ.Φ.Η.Ο.	Γ	Δήμος Αग्रινίου	19, 20
22	Προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία εξοπλισμού και συστήματος για τη διαμόρφωση φωτοβολταϊκού πάρκου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (solar carport), εντός δημοτικού χώρου στάθμευσης	Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Βιωσιμότητα Κατανάλωση πόρων Μείωση Εκπομπών Ρύπων	8, 13, 16, 17, 18	Αξιοποίηση σύγχρονων τεχνολογιών και εφαρμογών για δημιουργία χώρου στάθμευσης και αυτόνομης φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων -Η διαμόρφωση solar carport μπορεί να γίνει σε τμήμα του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης επί της οδού Καλλέργη στο Ο.Τ. 274, ο οποίος δεν περιβάλλεται από δόμηση και διαθέτει ικανό χώρο	Β	Δήμος Αग्रινίου	19, 20

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αग्रινίου –Αναφορά Κύκλου ΣΒΑΚ

A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
23	Υλοποίηση προτάσεων επικαιροποιημένης Κυκλοφοριακής Μελέτης για τη στάθμευση	Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	6, 7, 8, 9, 12	Συντονισμός προγραμματισμένων και προτεινόμενων παρεμβάσεων στην οργάνωση της στάθμευσης: - Ανασκόπηση λειτουργίας και πιθανή αναδιάρθρωση-επέκταση του ΣΕΣ - Αύξηση των θέσεων αποκλειστικής στάθμευσης δικύκλων - Αναδιοργάνωση της στάθμευσης, βάσει παρεμβάσεων στην κυκλοφοριακή λειτουργία	B	Δήμος Αग्रινίου	14
24	Διερεύνηση διαθεσιμότητας κατάλληλου χώρου στην περίμετρο της πόλης και διαμόρφωση του χώρου αυτού σε δημοτικό χώρο αποκλειστικής στάθμευσης βαρέων οχημάτων	Αποδοτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα Κατανάλωση πόρων	1, 7, 8, 9, 12, 13	-Αξιοποίηση διαθέσιμου χώρου στην περίμετρο της πόλης και πλησίον του εθνικού οδικού δικτύου, για αποκλειστική στάθμευση βαρέων οχημάτων -Η ανάπτυξη του χώρου αυτού θα περιορίσει τη στάθμευση βαρέων οχημάτων εντός του αστικού οδικού χώρου, που υποβαθμίζει το αστικό περιβάλλον και μειώνει την προσφορά στάθμευσης -Δυνατότητα εξέλιξης του χώρου σε σταθμό μεταφόρτωσης εμπορευμάτων	A	Δήμος Αग्रινίου	14
25	Εισήγηση προς ΠΔΕ για σύνταξη νέου κανονισμού απαιτήσεων στάθμευσης σε νέα κτίρια	Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Βιωσιμότητα	7	Σύνταξη νέου κανονισμού για την κατοικία. Θέσπιση απαιτήσεων 1 θέση ανά 100μ ² ή τουλάχιστον 1 θέση ανά διαμέρισμα ή κατοικία	A	Δήμος Αग्रινίου, Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	-

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ							
A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
26	Ανάπτυξη βάσης δεδομένων ατυχημάτων	Ασφάλεια Ανθεκτικότητα Βιωσιμότητα	1, 2, 4, 7, 9, 13	-Συλλογή και επεξεργασία στοιχείων οδικών ατυχημάτων - Η Βάση Δεδομένων θα περιέχει αναλυτικά στοιχεία συχνότητας, χωρικής κατανομής, εμπλεκόμενων μερών κτλ. που να μπορούν να αξιοποιηθούν για δυναμικά εξελισσόμενες και συνεχείς παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας	A	Δήμος Αग्रινίου, Τμήμα Τροχαίας Αग्रινίου	-
27	Σύναψη συνεργασίας με Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος (ΠΔΕ) για την από κοινού χρηματοδότηση και σχεδιασμό των παρεμβάσεων στο επαρχιακό και εθνικό οδικό δίκτυο	Ασφάλεια Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	1, 2, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13	Δημιουργία μηχανισμού συνεργασίας μεταξύ των οργανισμών αυτοδιοίκησης Κατάρτιση Σχεδίου Δράσης για την κατ' ελάχιστον εφαρμογή των προτάσεων του ΣΒΑΚ για την οδική ασφάλεια στο πεδίο αρμοδιότητας της ΠΔΕ	A	Δήμος Αग्रινίου, Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	-
28	Εφαρμογή των μέτρων που έχει προτείνει η «Μελέτη Επεμβάσεων Βελτίωσης Οδικής Ασφάλειας στο οδικό δίκτυο του Νομού Αιτωλοακαρνανίας, (2015)»	Ασφάλεια Ανθεκτικότητα Βιωσιμότητα	1, 2, 4, 7, 9, 13	Η ολοκληρωμένη και εγκεκριμένη αυτή μελέτη πρότείνει βραχυπρόθεσμες/άμεσες παρεμβάσεις καθώς και μεσοπρόθεσμες παρεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στο εθνικό και επαρχιακό δίκτυο του νομού. Η υλοποίηση της μελέτης έχει εξασφαλίσει χρηματοδότηση από την ΕΤΕπ	A-B	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	-

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αग्रινίου –Αναφορά Κύκλου ΣΒΑΚ

A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
29	Εκπόνηση μελέτης θωράκισης οικισμών που διατρέχονται από το επαρχιακό ή εθνικό οδικό δίκτυο	Ασφάλεια Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	1, 2, 4, 7, 9, 13	-Θωράκιση οικισμών του Δήμου από το επαρχιακό και εθνικό δίκτυο, μέσω παρεμβάσεων μείωσης ταχύτητας στο ανώτατο όριο των 30 χλμ/ώρα και επαγρύπνησης των οδηγών, στις πύλες των οικισμών και σε κρίσιμα σημεία εντός των οικισμών -Οι παρεμβάσεις θα είναι κατασκευαστικές αλλά και λειτουργικές, όπως τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης	A	Δήμος Αग्रινίου, Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	11, 26, 27
30	Υλοποίηση παρεμβάσεων θωράκισης οικισμών που διατρέχονται από το επαρχιακό ή εθνικό οδικό δίκτυο				B		29
31	Εκπόνηση μελέτης προστασίας ευαίσθητων περιοχών εντός αστικού ιστού, όπως χρήσεις γης εκπαίδευσης, πρασίνου, αθλητισμού, εμπορίου και αναψυχής	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	1, 2, 7, 9, 13, 18	-Θεσμοθέτηση ανώτατου ορίου ταχύτητας στα 30 χλμ/ώρα -Παρεμβάσεις που αφορούν την προστασία πεζών, όπως αναδιαμόρφωση διαβάσεων - Συμπλήρωση, βελτίωση και αντικατάσταση υφιστάμενης σήμανσης -Βελτίωση συνθηκών ορατότητας και οδοφωτισμού	B	Δήμος Αग्रινίου	9, 11, 12
32	Εφαρμογή σχεδιασμού προστασίας ευαίσθητων περιοχών εντός αστικού ιστού				B	Δήμος Αग्रινίου	31

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αग्रινίου –Αναφορά Κύκλου ΣΒΑΚ

A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
33	Εκπόνηση μελέτης Σήμανσης-Ασφάλισης	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	1, 2, 4, 7, 9, 13, 18	-Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τα στοιχεία ατυχημάτων και τη συνεισφορά του Τμήματος Τροχαίας, προκύπτει ότι απαιτούνται άμεσες παρεμβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας σε συγκεκριμένα τμήματα και σημεία του οδικού δικτύου -Οι παρεμβάσεις που απαιτούνται αφορούν κυρίως την κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, τις συνθήκες ορατότητας, τη γεωμετρία και διάταξη του οδικού χώρου	A	Δήμος Αग्रινίου, Τμήμα Τροχαίας Αग्रινίου	11
34	Υλοποίηση μελέτης Σήμανσης-Ασφάλισης				A	Δήμος Αग्रινίου	33
35	Εκπόνηση μελέτης κατασκευής δύο ανισόπεδων διαβάσεων επί της ΕΟ5, εντός πόλης Αग्रινίου	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	1, 2, 4, 7, 9, 13, 18	Δημιουργία ανισόπεδης διάβασης πεζών στο ύψος του υπεραστικού σταθμού ΚΤΕΛ Αιτ/νίας και στο ύψος της οδού Καλλέργη. Στα δύο αυτά σημεία υπάρχει ζήτηση για διάσχιση πεζών, η οποία όμως είναι επισφαλής, έχοντας επιφέρει και θανατηφόρα ατυχήματα.	A	Δήμος Αग्रινίου, Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	27
36	Κατασκευή δύο ανισόπεδων διαβάσεων στον άξονα της ΕΟ5				Γ		35

ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ

A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
37	Συγκρότηση μόνιμης «Επιτροπής Εργασίας Εφοδιασμού Αग्रινίου» μεταξύ Δήμου, εμπορικού συλλόγου και εμποροβιομηχανικού επιμελητηρίου, για την εξέταση και προώθηση θεμάτων εφοδιαστικής	Αποδοτικότητα Ανάπτυξη Κατανάλωση πόρων Μείωση Εκπομπών Ρύπων	7, 8, 9, 12, 13, 16	-Προώθηση συνεργασίας μεταξύ Δήμου και εμπόρων, μεταφορέων -Αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ εμπόρων και μεταφορέων μπορεί να οδηγήσει στην υιοθέτηση πολιτικών και στρατηγικών με σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την αποδοτικότητα του συστήματος εφοδιαστικής	A	Δήμος Αग्रινίου, παραγωγικοί φορείς	-
38	Εκπόνηση μελέτης διαμόρφωσης Χώρου Μεταφόρτωσης Εμπορευμάτων περιμετρικά της πόλης και πλησίον του εθνικού οδικού δικτύου	Εκπλήρωση αναπτυξιακών προοπτικών Ενίσχυση αποδοτικότητας	4, 7, 8, 12, 13	Χώρος μεταφόρτωσης, σε σημείο στην περίμετρο της πόλης και πλησίον του εθνικού οδικού δικτύου Ο χώρος αυτός θα λειτουργεί ως κέντρο μεταφορών για την πόλη και το Δήμο. Η κυκλοφορία βαρέων οχημάτων θα περιοριστεί σημαντικά εντός της πόλης, καθώς η απόθεση και η συλλογή αγαθών και εμπορευμάτων θα γίνεται στο χώρο αυτό Δυνατότητα μετεξέλιξης του προτεινόμενου χώρου αποκλειστικής στάθμευσης βαρέων οχημάτων (βλ. Ενέργεια 25)	B-Γ	Επιτροπή Εργασίας Εφοδιασμού Αग्रινίου	24, 38
39	Υλοποίηση Χώρου Μεταφόρτωσης Εμπορευμάτων				Γ-Δ		25, 32
40	Σχεδιασμός και Εφαρμογή προγράμματος 'πράσινης' εφοδιαστικής	Εκπλήρωση αναπτυξιακών προοπτικών Ενίσχυση αποδοτικότητας Προστασία του περιβάλλοντος	1, 8, 9, 12, 15, 16, 18	Εξέταση δυνατοτήτων προώθησης εφοδιασμού, μέσω σημείων συλλογής/απόθεσης και χρήσης μικρών ηλεκτροκίνητων οχημάτων ή cargobikes, εντός πόλης Αग्रινίου	Γ	Επιτροπή Εργασίας Εφοδιασμού Αग्रινίου	38

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ - ΥΠΟΔΟΜΗ

Δημοτικό Οδικό Δίκτυο

A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
41	Προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος εξυπηρέτησης και δυναμικής πληροφόρησης	Ασφάλεια Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	7, 8, 11, 13	Προτείνεται η δημιουργία ενιαίας ηλεκτρονικής πλατφόρμας ενημέρωσης και εξυπηρέτησης των πολιτών για την αστική κινητικότητα στο Δήμο. Η πλατφόρμα θα πρέπει να μπορεί να εξυπηρετεί πληρωμές κομίστρων και προστίμων και κυρίως να παρέχει δυναμική πληροφόρηση για τη στάθμευση, για τα Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων, για τις συγκοινωνίες και για έκτακτες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις Το σύστημα θα είναι απαραίτητο να συγχωνευτεί με την προγραμματισμένη ηλεκτρονική υποδομή του ΣΕΣ.	Γ	Δήμος Αग्रινίου	18
42	Υλοποίηση έργου «Ανάπλαση Βορειοανατολικής Εισόδου Πόλης Αग्रινίου»	Ασφάλεια Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Βιωσιμότητα	1, 4, 7, 9	Βάσει της μελέτης θα αναδιαμορφωθεί ως κυκλικός ο κόμβος: Εθν. Αντιστάσεως – Γουρίσης - Καρπενησίου και θα υλοποιηθεί ανάπλαση του περιβάλλοντος οδικού χώρου	Α	Δήμος Αग्रινίου	-

A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
43	Εκπόνηση μελέτης αναδιαμόρφωσης κόμβων του Περιμετρικού Άξονα με τις οδούς Μιχαλακέα (ανατολικά) και Εθν. Αντίστασης (βορειοδυτικά)	Ασφάλεια Αποδοτικότητα Ανάπτυξη	1, 7, 8, 9	Οι κόμβοι προτείνεται να αναδιαμορφωθούν σε κυκλικούς, έτσι ώστε να καταστεί πιο ασφαλής και πιο εύκολη η εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας	A	Δήμος Αργινίου	-
44	Υλοποίηση αναδιαμόρφωσης κόμβων του Περιμετρικού Άξονα με τις οδούς Μιχαλακέα και Εθν. Αντίστασης				B		43
45	Διάνοιξη οδού Εθνικής Ανεξαρτησίας και σύνδεση με οδό Ελ. Βενιζέλου (Ρεμπελιάς)	Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Ανάπτυξη	7, 8, 10	Η διάνοιξη της οδού Εθνικής Ανεξαρτησίας στο βόρειο τμήμα της και η σύνδεση της με την οδό Ελ. Βενιζέλου θα ενοποιήσει τον Περιμετρικό Άξονα	Δ	Δήμος Αργινίου	-
46	Επέκταση και Εφαρμογή Σχεδίου Πόλης, βάσει ΓΠΣ	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	1, 2, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13	Το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Αργινίου ορίζει περιοχές στις οποίες πρέπει να επεκταθεί το Σχέδιο Πόλης. Στις περιοχές αυτές έχουν ήδη αναπτυχθεί οικιστικές και παραγωγικές χρήσεις γης, αλλά το οδικό δίκτυο είναι σε μεγάλο βαθμό αδιάνοιχτο και ελλιπές	Δ	Δήμος Αργινίου	-

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αργινίου –Αναφορά Κύκλου ΣΒΑΚ

A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
47	Σχεδιασμός και ωρίμανση της ολοκλήρωσης του Περιμετρικού Άξονα νότια και δυτικά της εθνικής οδού (ΕΟ5)	Ασφάλεια Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Ανάπτυξη	1, 4, 7. 8, 9, 10, 11	Ο μακροπρόθεσμος κυκλοφοριακός σχεδιασμός (ΓΠΣ 2013, Αναθεωρημένη Κυκλοφοριακή Μελέτη 2009) προβλέπει την ολοκλήρωση του περιμετρικού δακτυλίου, με δημιουργία νέου άξονα που θα ενώνει τον κόμβο Σταδίου με τον κόμβο Κατράκη – ΕΟ5, στην περίμετρο του αστικού ιστού	Δ	Δήμος Αργινίου	46
48	Υλοποίηση της ολοκλήρωσης του Περιμετρικού Άξονα νότια και δυτικά της εθνικής οδού (ΕΟ5)				Ε	Δήμος Αργινίου	47

			Εθνικό Οδικό Δίκτυο				
A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτη ση
49	Σχεδιασμός και ωρίμανση υλοποίησης νότιου-δυτικού παρακαμπτήριου άξονα Π.Σ. Αग्रινίου	Ασφάλεια Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Ανάπτυξη	1, 4, 7, 8, 9, 10, 11	Ο άξονας αυτός προβλέπεται από το ΓΠΣ και έχει ως στόχο την εξυπηρέτηση της νότιας και δυτικής περιαστικής ζώνης της πόλης. Ο άξονας αυτός θα συνδέει επίσης το αστικό οδικό δίκτυο με την επιδιωκόμενη σύνδεση με την Ιονία Οδό, ενώ ταυτόχρονα θα αποτελεί παρακαμπτήριο άξονα για το τμήμα της εθνικής οδού που διατρέχει τον αστικό ιστό	Δ	Δήμος Αग्रινίου, ΠΔΕ	-
50	Υλοποίηση νότιου-δυτικού παρακαμπτήριου άξονα Π.Σ. Αग्रινίου				Ε		49
51	Υλοποίηση άμεσης σύνδεσης Π.Σ. Αग्रινίου με Αυτοκινητόδρομο 5 (Ιονία Οδός)	Ασφάλεια Αποδοτικότητα Ανθεκτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	1, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13	Βελτίωση οδικής ασφάλειας και εξυπηρέτησης για τις υπεραστικές κινήσεις από και προς το Αग्रίνιο. Απομείωση των φόρτων της ΕΟ5 και απεμπλοκή των λειτουργιών της. Διασύνδεση του Δήμου με το διαπεριφερειακό οδικό δίκτυο που θα επιφέρει ενίσχυση των αναπτυξιακών προοπτικών του Δήμου	Ε	ΠΔΕ	-
52	Εισήγηση για υποβάθμιση στο δευτερεύον ή τριτεύον εθνικό δίκτυο του τμήματος της ΕΟ5, εντός Π.Σ. Αग्रινίου	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Αποδοτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	1, 2, 4, 7, 8, 9, 12, 13, 18	Η υποβάθμιση κατηγορίας και ρόλου του τμήματος της ΕΟ5, εντός Π.Σ. Αग्रινίου, θα επιτρέψει την υλοποίηση παρεμβάσεων που είναι απαραίτητες για την πλήρη ενοποίηση του αστικού ιστού εκατέρωθεν του άξονα της ΕΟ5	Ε	Δήμος Αग्रινίου	50, 51

A/A	Ενέργειες	Προτεραιότητες	Στόχοι	Περιγραφή	Χρονικός Ορίζοντας	Φορέας Υλοποίησης	Εξάρτηση
53	Σχεδιασμός και ωρίμανση έργου υπογειοποίησης τμημάτων της εθνικής οδού στο ύψος του κόμβου «Σταδίου» και «Αγ. Δημητρίου»	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα - Ισότητα Ανθεκτικότητα Ανάπτυξη Βιωσιμότητα	1, 2, 4, 5, 6, 9, 12, 18	Ο άξονας της ΕΟ5 διχοτομεί την πόλη, αποτελώντας εμπόδιο για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων και την ασφαλή μετακίνηση. Ειδικά στην περιοχή του κόμβου Αγ. Δημητρίου όπου υπάρχει το δικαστικό μέγαρο, ο χώρος πρασίνου του ΙΝ Αγ. Δημητρίου και πλήθος υπεραγορών και εμπορικών καταστημάτων, η ανάγκη για «ενοποίηση» του αστικού ιστού καθίσταται πιο επιτακτική Ο κόμβος «Σταδίου» διαθέτει πολλά αρνητικά χαρακτηριστικά ως προς την οδική ασφάλεια, ενώ αποτελεί και κρίσιμο σημείο σύνδεσης του υφιστάμενου περιμετρικού άξονα της πόλης με την προτεινόμενη επέκταση της περιμετρικής	Ε	Δήμος Αग्रινίου, ΠΔΕ	52
54	Υλοποίηση της υπογειοποίησης τμημάτων της εθνικής οδού στο ύψος του κόμβου «Σταδίου» και «Αγ. Δημητρίου»				Ε		

4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

4.1 Θεώρηση Οικονομικού Σχεδιασμού

Η επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ απαιτεί οι παρεμβάσεις που προτείνει να είναι ρεαλιστικές και υλοποιήσιμες στο χρονικό πλαίσιο 10ετίας που ορίζεται, και στο πλαίσιο οικονομικών δυνατοτήτων των φορέων υλοποίησης κάθε δράσης. Για να επιτευχθεί αυτό, είναι απαραίτητο να γίνει εκτίμηση κόστους και προσδιορισμός δυνητικών πηγών χρηματοδότησης για κάθε ενέργεια του ΣΒΑΚ. Είναι λοιπόν σημαντικό το ΣΒΑΚ να συμπεριλαμβάνει οικονομικό σχεδιασμό στο Σχέδιο Δράσης, έτσι ώστε να υποστηριχθεί η εφαρμογή του επιχειρησιακού σχεδιασμού.

Το ΣΒΑΚ εξετάζει το σύνολο των πτυχών της αστικής κινητικότητας και προτείνει παρεμβάσεις όλων των ειδών, όπως κατασκευές έργων, εγκατάσταση εξοπλισμού, λειτουργικές αλλαγές κτλ. Οι παρεμβάσεις αυτές διαφέρουν σε πολύ μεγάλο βαθμό ως προς το κόστος υλοποίησης τους. Είναι αρχή σχεδιασμού του ΣΒΑΚ να προκρίνονται «έξυπνες λύσεις» άμεσης εφαρμογής και μικρού κόστους. Η αρχή αυτή εντάσσεται στη στρατηγική επίτευξης σωστής αναλογίας κόστους – οφέλους.

Το ΣΒΑΚ Δήμου Αγρινίου περιέχει πολλές προτάσεις που είναι άμεσα και με μικρό ή με μηδενικό κόστος υλοποιήσιμες. Περιέχει όμως και προτάσεις, η υλοποίηση των οποίων, επιφέρει οικονομικό κόστος, όπως αναπλάσεις, επένδυση σε νέες τεχνολογίες κτλ.. Το κρίσιμο στοιχείο είναι το εκτιμώμενο όφελος, για κάθε προτεινόμενη ενέργεια, να είναι μεγαλύτερο από το εκτιμώμενο κόστος. Μέσω των θεσμοθετημένων διαδικασιών του ΣΒΑΚ για τη διαμόρφωση προτάσεων, εξασφαλίζεται ότι οι προτεινόμενες παρεμβάσεις είναι απαραίτητες για την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ, ενώ οι θεσμοθετημένες διαδικασίες παρακολούθησης, οι οποίες περιγράφονται στο επόμενο κεφάλαιο, εξασφαλίζουν την αξιολόγηση των ενεργειών του Σχεδίου.

Είναι προφανές ότι συγκεκριμένοι τομείς της αστικής κινητικότητας, μπορούν να βελτιωθούν μόνο με παρεμβάσεις που επιφέρουν σημαντικό οικονομικό κόστος. Παραδείγματα αποτελούν η ανάγκη επένδυσης στη δημόσια συγκοινωνία ή η ανάγκη εδραίωσης ενός εκτεταμένου και ενιαίου δικτύου ήπιας μετακίνησης. Τέτοιες παρεμβάσεις δεν αξιολογούνται αποκλειστικά από το οικονομικό τους κόστος, αξιολογούνται συνδυαστικά με το όφελος που θα επιφέρουν σε ένα πλήθος παραγόντων, όπως η προσβασιμότητα, η ισότητα, η προσπελασιμότητα, η προστασία του περιβάλλοντος, η αναβάθμιση της πόλης, η αύξηση της επισκεψιμότητας, η υγεία των δημοτών κτλ.. Αποτελεί εξάλλου βασική αρχή σχεδιασμού των ΣΒΑΚ, ότι οι προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν απαιτείται να είναι οικονομικά ανταποδοτικές, αρκεί

να είναι συνολικά ωφέλιμες για την ποιότητα και τη βιωσιμότητα της αστικής κινητικότητας.

Ο κύριος στόχος του οικονομικού σχεδιασμού είναι η υποστήριξη της υλοποίησης του Σχεδίου Δράσης, μέσω καθορισμού των οικονομικών αναγκών υλοποίησης των προτεινόμενων ενεργειών. Εκτός από την εκτίμηση κόστους, κρίσιμο στοιχείο σχεδιασμού είναι ο προσδιορισμός δυνητικών πηγών χρηματοδότησης. Στο «Συγκεντρωτικό Πίνακα Οικονομικού Σχεδιασμού» προσδιορίζεται για κάθε ενέργεια του Σχεδίου Δράσης, τόσο οι φορείς υλοποίησης, όσο και οι πηγές χρηματοδότησης που μπορούν να αξιοποιηθούν.

Οι δυνητικές πηγές χρηματοδότησης για κάθε ενέργεια προκύπτουν από το φορέα υλοποίησης, το πεδίο αρμοδιότητας, την κυριότητα του έργου, το πεδίο εφαρμογής (οδικά έργα, αστική ανάπτυξη, οδική ασφάλεια, νέες τεχνολογίες κτλ.) και το είδος της ενέργειας (μελέτη, προμήθεια, έργο κτλ.)

4.2 Στοιχειοθέτηση Εκτίμησης Κόστους

Στην ενότητα αυτή περιγράφονται οι διαδικασίες εκτίμησης κόστους για τις ενέργειες του Σχεδίου Δράσης του ΣΒΑΚ. Αναλυτικά, η εκτίμηση κόστους ανά προτεινόμενη ενέργεια παρουσιάζεται στο «Συγκεντρωτικό Πίνακα Οικονομικού Σχεδιασμού» της επόμενης ενότητας.

Είναι απαραίτητο να επισημανθεί ότι το εκτιμώμενο κόστος προκύπτει από μια προσεγγιστική διαδικασία, η οποία σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να υποκαταστήσει τις διαδικασίες προμέτρησης – προϋπολογισμού που απαιτούνται για τον επιμέρους σχεδιασμό των παρεμβάσεων. Ειδικά σε σχέση με τις μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες προτάσεις, η εκτίμηση κόστους θα πρέπει να εκλαμβάνεται ως η μέση τιμή ενός εύρους δυνητικών τιμών κόστους υλοποίησης, βάσει σεναρίων εξέλιξης εσωτερικών και εξωτερικών παραγόντων.

Οι τιμές κόστους προκύπτουν βάσει σύγκρισης με αντίστοιχα έργα/μελέτες/παρεμβάσεις, βάσει εκτίμησης κόστους των επιμέρους δράσεων κάθε ενέργειας όπως αυτές έχουν προδιαγραφεί, βάσει οικονομικών στοιχείων που παρατίθενται από την επιστημονική βιβλιογραφία, τα κανονιστικά πλαίσια και τους εμπορικούς καταλόγους.

Παρατηρήσεις επί εκτιμήσεων κόστους συγκεκριμένων προτάσεων ΣΒΑΚ:

- **Ενέργεια 5: Εφαρμογή προτάσεων οικονομοτεχνικής μελέτης βιωσιμότητας αστικής συγκοινωνίας [Κόστος=6.700.00€]**

Βάσει σχεδιασμού η μελέτη θα πρέπει να προτείνει τις διαδικασίες που απαιτούνται για α) αναβάθμιση του στόλου οχημάτων, β) εκσυγχρονισμό των

στάσεων, γ) αναδιαμόρφωση τιμολογιακής πολιτικής και δ) δημιουργία ηλεκτρονικής εφαρμογής δυναμικής ενημέρωσης και εξυπηρέτησης

Ο στόλος του Αστικού ΚΤΕΛ Αγρινίου αποτελείται από 20 μεγάλα λεωφορεία και 4 τύπου minibus. Το κόστος ενός νέου λεωφορείου κατηγορίας ευροVI εκτιμάται στα 270.000 € και το κόστος αντικατάστασης/αναβάθμισης ολόκληρου του στόλου εκτιμάται στα 6.000.000 €

Βάσει σχεδιασμού θα εξυπηρετούνται 90 στάσεις των γραμμών M1, M2, M3 στην αστική περιοχή και εκτιμάται 40 επιπλέον των περιαστικών γραμμών. Ως κόστος μονάδας πλήρους αναβάθμισης κάθε στάσης καθορίζονται τα 5000 € ⁵ Το συνολικό εκτιμώμενο κόστος για πλήρη εκσυγχρονισμό στάσεων ανέρχεται σε 650000 €.

Τα κόστη ηλεκτρονικής εφαρμογής και ενιαίου κομίστρου υπολογίζονται σε 50.000 €

- **Ενέργεια 6: Προμήθεια δύο ηλεκτρικών minibus [Κόστος=750.000€]**

Η τωρινή τιμή λιανικής πώλησης ενός καινούριου ηλεκτρικού minibus ανέρχεται στα 370.000 €. Επισημαίνεται ότι δεν αποκλείονται άλλες μορφές απόκτησης των οχημάτων, όπως ενοικίαση ή leasing που επιφέρουν άλλα κόστη

- **Ενέργεια 7: Πιλοτική λειτουργία νέας κυκλικής διαδρομής κέντρου M3 [Κόστος=90.000 €/ έτος]**

Η διαδρομή M3 όπως σχεδιάστηκε και προτείνεται από το ΣΒΑΚ θα λειτουργεί σε 14ωρη βάση εκτελώντας περίπου 42 διαδρομές την ημέρα, με κάθε διαδρομή να έχει μήκος 2,7 km. Άρα τα 2 οχήματα θα εκτελούν 226,8 km / ημέρα. Με δεδομένο ότι η εκτιμώμενη κατανάλωση θα είναι 2 kwh/km τότε η ημερήσια κατανάλωση υπολογίζεται σε 455 kwh/ημέρα. Η εκτίμηση κόστους ηλεκτρικής ενέργειας είναι 0,120 € / kwh, άρα εκτιμάται κόστος λειτουργίας 55 € / ημέρα και 20.000 € / έτος. Στο τελικό κόστος συνυπολογίζονται 50.000 € ετήσιο κόστος προσωπικού, καθώς και 20.000 γενικά έξοδα συντήρησης και λειτουργίας.

- **Ενέργεια 10: Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού βραχυχρόνιας στάθμευσης ποδηλάτων**

Έχουν προταθεί από το ΣΒΑΚ 42 σημεία βραχυχρόνιας στάθμευσης ποδηλάτων και η τιμή μονάδας εξοπλισμού εκτιμάται στα 600 ευρώ

- **Ενέργεια 12: Εκπόνηση μελέτης «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας»**

Βάσει υπ. Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/2021

⁵ <https://smartnet.niua.org/sites/default/files/annexure.pdf>

- **Ενέργεια 13: Εκπόνηση σχεδιασμού δικτύου ήπιας μετακίνησης**
Αφορά το σχεδιασμό και τις εργασίες εφαρμογής της πρότασης για πεζοδρομήσεις, διαμορφώσεις ήπιας κυκλοφορίας και διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων. Εκτιμάται ότι ο σχεδιασμός εφαρμογής του δικτύου θα γίνει εσωτερικά από τις υπηρεσίες του Δήμου, όπως έγινε και στο παρελθόν σε μία σειρά αντίστοιχων έργων. Ενδέχεται να ζητηθεί η τεχνική υποστήριξη για το σχεδιασμό εμβληματικών σημείων ή τμημάτων και για αυτό συνοπολογίζεται μία εκτίμηση κόστους.
- **Ενέργεια 16: Υλοποίηση 3 αστικών ποδηλατοδρόμων**
Προτείνεται η κατασκευή τριών αστικών ποδηλατοδρόμων διπλής κατεύθυνσης και με διαχωρισμένο οδόστρωμα. Το συνολικό μήκος του έργου ανέρχεται στα 7.157 μέτρα και ως τιμή κόστους υλοποίησης ανά μέτρο εκτιμώνται τα 50€/μ, με δεδομένο ότι η δημιουργία των διαδρομών προτείνεται επί διανοιγμένων και υλοποιημένων οδικών τμημάτων
- **Ενέργεια 17: Υλοποίηση διαμόρφωσης του νέου ενιαίου δικτύου ήπιας μετακίνησης**
Προτεινόμενη Πεζοδρόμηση: 3355 μ
Τιμή μονάδας: 1750 €
Σύνολο: 5.870.000 €
Προτεινόμενη Διαμόρφωση Οδού Ήπιας: 3214 μ
Τιμή μονάδας: 1250 €
Σύνολο: 4.000.000 €
Προτεινόμενη Διαπλάτυνση: 27.040 μ
Τιμή μονάδας: 300 €
Σύνολο: 8.100.000 €
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ: 18.870.000 €
Οι τιμές μονάδων προκύπτουν από τις προμετρήσεις για αντίστοιχες εργασίες από τον προϋπολογισμό εγκεκριμένων έργων του Δήμου Αγρινίου και συγκεκριμένα το ΕΡΓΟ: «ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ» με ΑΡ. ΜΕΛΕΤΗΣ 97/2020 και το ΕΡΓΟ: «ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ – ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΟΔΩΝ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΟΛΗΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ» με ΑΡ. ΜΕΛΕΤΗΣ: 127/2019.
- **Ενέργειες που αφορούν μελέτη και κατασκευή οδικών έργων**
Είναι αδύνατο να εκτιμηθεί με ασφάλεια το κόστος υλοποίησης των οδικών έργων, καθώς κάθε περίπτωση έχει ιδιαιτερότητες και απαιτήσεις που επηρεάζουν σε πολύ μεγάλο βαθμό το τελικό κόστος. Η αρχή σχεδιασμού του ΣΒΑΚ για την εκτίμηση κόστους των παρεμβάσεων αυτών βασίζεται στον

καθορισμό μίας ενιαίας τιμής μονάδας (€/μέτρο) μελέτης-σχεδιασμού του έργου και μίας αντίστοιχης ενιαίας τιμής μονάδας (€/μέτρο) κατασκευής-υλοποίησης του έργου. Συγκεκριμένα, εκτιμάται ότι το μέσο κόστος μελέτης για δίκινο οδικό άξονα είναι 40 €/μέτρο και το αντίστοιχο κόστος υλοποίησης είναι 1.200 €/μέτρο. Βάσει αυτών των τιμών και των μηκών σχεδιασμού των οδικών έργων που προτείνονται, εξάγονται τα εκτιμώμενα κόστη του «Συγκεντρωτικού Πίνακα Οικονομικού Σχεδιασμού»

Ξεχωριστή περίπτωση αποτελεί η **Ενέργεια 51: Υλοποίηση άμεσης σύνδεσης Π.Σ. Αγρινίου με Αυτοκινητόδρομο 5 (Ιονία Οδός)**, για την οποία υπάρχει διαθέσιμος προϋπολογισμός κόστους από την εγκεκριμένη προμελέτη οδοποιίας που εκπόνησε η “RACE Consulting Engineers LP” και την οποία έχει παραλάβει και αποδεχθεί ο Δήμος Αγρινίου.

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	Κωδικός	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ [€]	ΔΥΝΗΤΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
Συγκρότηση και Λειτουργία Γραφείου BAK Αγρινίου	1	Δήμος Αγρινίου	-	-
Σχεδιασμός - Διενέργεια εκστρατείας ευαισθητοποίησης, εκπαίδευσης και ενημέρωσης για την αστική κινητικότητα	2	Δήμος Αγρινίου – Γραφείο BAK	90.000 / έτος	Ίδιοι Πόροι, ΕΣΠΑ 2021-2027, Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, Υπουργείο Παιδείας
Σύναψη προγραμματικής συνεργασίας με «Αστικό ΚΤΕΛ Α.Ε.»	3	Δήμος Αγρινίου, Αστικό ΚΤΕΛ Αγρινίου Α.Ε.	5000	Ίδιοι Πόροι, Αστικό ΚΤΕΛ Αγρινίου Α.Ε.
Εκπόνηση οικονομοτεχνικής μελέτης βιωσιμότητας αστικής συγκοινωνίας	4	Δήμος Αγρινίου, Αστικό ΚΤΕΛ Αγρινίου Α.Ε.	120.000	Ίδιοι Πόροι, ΕΣΠΑ 2021-2027
Εφαρμογή προτάσεων οικονομοτεχνικής μελέτης βιωσιμότητας αστικής συγκοινωνίας	5	Δήμος Αγρινίου, Αστικό ΚΤΕΛ Αγρινίου Α.Ε.	6.700.000	Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας (Πράσινο Ταμείο), ΕΣΠΑ 2021-2027, ΕΤΕπ, ΠΔΕ (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2021-2027 Προτεραιότητα 3: Ενίσχυση της κινητικότητας)
Προμήθεια δύο ηλεκτρικών minibus	6	Αστικό ΚΤΕΛ Αγρινίου Α.Ε.	750.000	Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας (Πράσινο Ταμείο), ΕΣΠΑ 2021 – 2027, ΤΑΜΥΠΟΔ
Πιλοτική λειτουργία νέας κυκλικής διαδρομής κέντρου [M3]	7	Αστικό ΚΤΕΛ Αγρινίου Α.Ε.	85.000 – 95.000 / έτος	Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας (Πράσινο Ταμείο), ΕΣΠΑ 2021 – 2027, Έσοδα κομίστρων

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	Κωδικός	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ [€]	ΔΥΝΗΤΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού βραχυχρόνιας στάθμευσης ποδηλάτων	10	Δήμος Αγρινίου	25.000	Ίδιοι πόροι, Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας (Πράσινο Ταμείο)
Εκπόνηση εργασίας καταγραφής στοιχείων του οδικού δικτύου του Δήμου (MobileMapping)	11	Δήμος Αγρινίου	55.000	Ίδιοι πόροι
Εκπόνηση μελέτης «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας»	12	Δήμος Αγρινίου	74.400	Ίδιοι πόροι, Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας (Πράσινο Ταμείο), ΕΣΠΑ 2021-2027
Εκπόνηση σχεδιασμού δικτύου ήπιας μετακίνησης	13	Δήμος Αγρινίου	100.000 - 200.000	Ίδιοι πόροι, Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας (Πράσινο Ταμείο)
Επικαιροποίηση – Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης Αγρινίου	14	Δήμος Αγρινίου	74.400	Ίδιοι πόροι
Εφαρμογή λειτουργικών παρεμβάσεων, στην κυκλοφορία και τη στάθμευση	15	Δήμος Αγρινίου	100.000	Ίδιοι πόροι
Υλοποίηση 3 αστικών ποδηλατοδρόμων	16	Δήμος Αγρινίου	750.000	Ίδιοι Πόροι, Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας (Πράσινο Ταμείο), ΕΣΠΑ 2021 – 2027, ΤΑΜΥΠΟΔ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	Κωδικός	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ [€]	ΔΥΝΗΤΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
Υλοποίηση διαμόρφωσης του νέου ενιαίου δικτύου ήπιας μετακίνησης	17	Δήμος Αγρινίου	18.000.000	Ίδιοι Πόροι, Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας (Πράσινο Ταμείο), ΕΣΠΑ 2021 – 2027, ΤΑΜΥΠΟΔ
Εξασφάλιση κατάλληλων χώρων περιμετρικά του κέντρου και διαμόρφωση τους σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης	20	Δήμος Αγρινίου	50.000/έτος (ενοικίαση-υπενοικίαση)	Ίδιοι Πόροι, Ιδιωτικός Τομέας
Προμήθεια και εγκατάσταση νέου εξοπλισμού Σ.Φ.Η.Ο. σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης	21	Δήμος Αγρινίου, Ιδιωτικός Τομέας	Σύμβαση παραχώρησης (Χωρίς δαπάνη για Δήμο Αγρινίου)	Ιδιωτικός Τομέας, Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας (Πράσινο Ταμείο), ΕΣΠΑ 2021 – 2027
Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού και συστήματος για τη διαμόρφωση φωτοβολταϊκού πάρκου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (solar carport), εντός δημοτικού χώρου στάθμευσης	22	Δήμος Αγρινίου, Ιδιωτικός Τομέας	Σύμβαση παραχώρησης (Χωρίς δαπάνη για Δήμο Αγρινίου)	Ιδιωτικός Τομέας, Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας (Πράσινο Ταμείο), ΕΣΠΑ 2021 – 2027
Διαμόρφωση δημοτικού χώρου αποκλειστικής στάθμευσης βαρέων οχημάτων, στην περίμετρο της πόλης	24	Δήμος Αγρινίου	20.000/έτος (ενοικίαση-υπενοικίαση)	Ίδιοι Πόροι, Ιδιωτικός Τομέας, ΕΤΕπ
Ανάπτυξη βάσης δεδομένων ατυχημάτων	26	Δήμος Αγρινίου, Τμήμα Τροχαίας Αγρινίου	-	-

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	Κωδικός	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ [€]	ΔΥΝΗΤΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
Εκπόνηση μελέτης θωράκισης οικισμών που διατρέχονται από το επαρχιακό ή εθνικό οδικό δίκτυο	29	Δήμος Αγρινίου, Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	100.000	ΠΔΕ (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2021-2027 Προτεραιότητα 3: Ενίσχυση της κινητικότητας), ΕΣΠΑ 2021 – 2027, Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών (Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας)
Υλοποίηση παρεμβάσεων θωράκισης οικισμών που διατρέχονται από το επαρχιακό ή εθνικό οδικό δίκτυο	30	Δήμος Αγρινίου, Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	1.000.000	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, ΕΣΠΑ 2021 – 2027, Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών (Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας)
Εκπόνηση μελέτης προστασίας ευαίσθητων περιοχών εντός αστικού ιστού, όπως χρήσεις γης εκπαίδευσης, πρασίνου, αθλητισμού, εμπορίου και αναψυχής	31	Δήμος Αγρινίου	60.000	Ίδιοι Πόροι, ΠΔΕ (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2021-2027 Προτεραιότητα 3: Ενίσχυση της κινητικότητας), Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών (Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας)
Εφαρμογή σχεδιασμού προστασίας ευαίσθητων περιοχών εντός αστικού ιστού	32	Δήμος Αγρινίου	300.000	Ίδιοι Πόροι, Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών (Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας), ΕΤΕπ
Εκπόνηση μελέτης Σήμανσης-Ασφάλισης (παρεμβάσεις άμεσης ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας)	33	Δήμος Αγρινίου	20.000	Ίδιοι Πόροι, Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών (Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας)
Υλοποίηση παρεμβάσεων Σήμανσης-Ασφάλισης (παρεμβάσεις άμεσης ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας)	34	Δήμος Αγρινίου, Τμήμα Τροχαίας Αγρινίου	100.000	Ίδιοι Πόροι, Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών (Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας)

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	Κωδικός	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ [€]	ΔΥΝΗΤΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
Εκπόνηση μελέτης κατασκευής δύο ανισόπεδων διαβάσεων επί της ΕΟ5, εντός πόλης Αγρινίου	35	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	300.000	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών (Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας)
Κατασκευή δύο ανισόπεδων διαβάσεων στον άξονα της ΕΟ5	36	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	2.000.000 – 4.000.000	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών (Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας), ΕΤΕπ, Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων
Προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος εξυπηρέτησης και δυναμικής πληροφόρησης	41	Δήμος Αγρινίου	140.000	Ίδιοι Πόροι, Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας (Πράσινο Ταμείο), ΕΣΠΑ 2021 – 2027, ΤΑΜΥΠΟΔ
Υλοποίηση έργου «Ανάπλαση Βορειοανατολικής Εισόδου Πόλης Αγρινίου»	42	Δήμος Αγρινίου	4.000.000	Ταμείο Ανάκαμψης, ΕΣΠΑ 2021 – 2027
Εκπόνηση μελέτης αναδιαμόρφωσης κόμβων του Περιμετρικού Άξονα με τις οδούς Μιχαλακέα (ανατολικά) και Εθν. Αντίστασης (βορειοδυτικά)	43	Δήμος Αγρινίου	75.000	Ίδιοι Πόροι

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	Κωδικός	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ [€]	ΔΥΝΗΤΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
-------------------------	---------	----------------------	--------------------------	--------------------------------

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	Κωδικός	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ [€]	ΔΥΝΗΤΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
Υλοποίηση άμεσης σύνδεσης Π.Σ. Αγρινίου με Αυτοκινητόδρομο 5 (Ιονία Οδός)	51	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	80.000.000 (πλέον Απαλλοτριώσεις)	Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, Ιδιωτικός Τομέας, ΕΤΕπ, Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων
Σχεδιασμός και ωρίμανση έργου υπογειοποίησης τμημάτων της εθνικής οδού στο ύψος του κόμβου «Σταδίου» και «Αγ. Δημητρίου»	53	Δήμος Αγρινίου, Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	250.000	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, ΕΤΕπ, Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων
Υλοποίηση της υπογειοποίησης τμημάτων της εθνικής οδού στο ύψος του κόμβου «Σταδίου» και «Αγ. Δημητρίου»	54	Δήμος Αγρινίου, Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	5.000.000	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, ΕΤΕπ, Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων

5. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΒΑΚ

5.1 Γενικά Στοιχεία

Η παρακολούθηση των δεικτών και αξιολόγηση πορείας υλοποίησης του ΣΒΑΚ θα γίνεται από το Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΒΑΚ) όπως έχει προταθεί στην παρ. 3.10 του Παραδοτέου

1. Η διάρκεια του ΣΒΑΚ έχει οριστεί σε 10 έτη. Οι ενέργειες που συναποτελούν το ΣΒΑΚ αναφέρονται στο Κεφάλαιο 3 του παρόντος και εντάσσονται στις συνιστώσες του οράματος του Δήμου για την δημιουργία αξιοβίωτης πόλης. Η πορεία και αξιολόγηση της υλοποίησης του ΣΒΑΚ θα γίνεται μέσω μετρήσιμων δεικτών που αναφέρονται στην συνέχεια.

Χρησιμοποιούνται 4 κατηγορίες δεικτών:

- Δείκτες εισροών – εκφράζουν τους πόρους που απαιτούνται για την προώθηση της υλοποίησης διαφόρων παρεμβάσεων που εντάσσονται στο ΣΒΑΚ. Περιλαμβάνουν ενέργειες και δαπάνες που θα απαιτηθούν για κάθε κατηγορία ενεργειών. Για παράδειγμα δαπάνες κατασκευής πεζοδρόμων, εκστρατείας ενημέρωσης, μελέτης κ.α. Σε πολλές περιπτώσεις οι δείκτες αυτοί εκφράζονται δυαδικά (ΝΑΙ/ΟΧΙ), όπως για παράδειγμα στην ολοκλήρωση κάποιας επιμέρους μελέτης.
- Δείκτες εκροών – εκφράζουν τα μετρήσιμα αποτελέσματα δαπανών ή ενεργειών όπως για παράδειγμα τα χιλιόμετρα πεζοδρομήσεων που έχουν υλοποιηθεί, ο αριθμός των εκστρατειών ενημέρωσης, ο αριθμός νέων λεωφορείων κ.α.
- Δείκτες επίδοσης – εκφράζουν μετρήσιμα αποτελέσματα στις επιδόσεις του συστήματος μεταφορών. Για παράδειγμα αύξηση του ποσοστού μετακινήσεων στην πόλη πεζή, ή της πληρότητας λεωφορείων. Για τον υπολογισμό των δεικτών αυτών συνήθως απαιτείται εγκατάσταση εξοπλισμού (π.χ. μετρητές κυκλοφορίας) ή οργάνωση ειδικών ερευνών.
- Δείκτες αποτελεσματικότητας. Έχουν κοινωνικό περιεχόμενο και αντιστοιχούν στους στόχους του ΣΒΑΚ. Π.χ. προσβασιμότητα στο σύστημα για όλους, μηδενισμός τροχαίων ατυχημάτων. Οι δείκτες αυτοί έχουν απόλυτο μέγεθος (benchmark), όπως για παράδειγμα ο μηδενισμός των τροχαίων ατυχημάτων (vision zero) ή τα επιτρεπτά όρια συγκέντρωσης τοπικών ρύπων όπως τίθενται στην νομοθεσία.

5.2 Περιγραφή Δεικτών

Δείκτες εισροών

Περιλαμβάνονται οι ακόλουθοι δείκτες:

- Επενδύσεις σε νέες υποδομές. Κατά κατηγορία υποδομής
- Αρχικές δαπάνες για παρεμβάσεις στο σύστημα μεταφορών. Δαπάνες μελετών κυρίως.
- Δαπάνες για μελέτες υποστήριξης (απαραίτητες για άλλες μελέτες)
- Δαπάνες συντήρησης υποδομών. Ανά κατηγορία υποδομής
- Επιδότηση συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών
- Δαπάνες ενημερωτικών εκστρατειών.
- Δαπάνες μετρητικού εξοπλισμού. Μετρητές κυκλοφορίας κ.α.
- Δαπάνες εξοπλισμού οδών (σήμανση-ασφάλιση).
- Δαπάνες εξοπλισμού χώρων στάθμευσης
- Έσοδα συστήματος μεταφορών (Πρόστιμα Κ.Ο.Κ., έσοδα ελεγχόμενης στάθμευσης και χώρων στάθμευσης εκτός οδού).
- Διοικητικές – διαδικαστικές ενέργειες χωρίς δαπάνες

Δείκτες εκροών

- Μεταβολή στο μήκος παρεμβάσεων στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο. Αφορά υποδομές κίνησης πεζών και ποδηλατών. Χωριστά θα καταμετρώνται τα μήκη πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, ποδηλατοδρόμων και διαπλατύνσεων πεζοδρομίων.
- Μεταβολή στο μήκος διανοίξεων οδών.
- Μεταβολή στο μήκος νέων οδικών τμημάτων
- Μεταβολή στον αριθμό ατυχημάτων ανά τύπο ατυχήματος και αίτια ατυχήματος
- Μεταβολή στον αριθμό και σοβαρότητα ατυχημάτων ανά κατηγορία χρηστών (πεζοί, ποδηλάτες, επιβάτες Δ.Σ. κλπ)
- Μεταβολή στο αριθμό ατυχημάτων σε διασταυρώσεις
- Αριθμός εκστρατειών ευαισθητοποίησης κοινού σε διάφορα θέματα οδικής ασφάλειας.
- Μεταβολή αριθμού οικισμών όπου έχουν γίνει παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας.
- Μεταβολή στον αριθμό εγκαταστάσεων ΣΦΗΟ που τροφοδοτούνται αποκλειστικά με ηλιακά πάνελ.
- Μεταβολή στον αριθμό λεωφορείων του συστήματος Δ.Σ., και των λεωφορείων σύγχρονης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας.
- Μεταβολή στις συχνότητες λεωφορειακής εξυπηρέτησης. Ανά γραμμή.
- Μεταβολή στον αριθμό χιλιομέτρων λεωφορειακών γραμμών

Δείκτες επίδοσης

Για τον υπολογισμό δεικτών επίδοσης θα απαιτηθεί η προμήθεια εξοπλισμού (π.χ. μετρητές κυκλοφορίας). Θα απαιτούνται επίσης ειδικές έρευνες ή/και μοντέλο κυκλοφορίας.

- Οχηματοχιλιόμετρα ανά κατηγορία οχήματος εντός Αγρινίου.
- Οχηματοχιλιόμετρα ανά κατηγορία οχήματος στο κύριο δίκτυο εκτός Πόλης.
- Φόρτος οχημάτων που εισέρχονται στην πόλη ανά κατηγορία οχήματος. Τυπική καθημερινή. Ανά περίοδο (αιχμή, εκτός αιχμής)
- Φόρτοι οχημάτων ανά κατηγορία οχήματος σε κύριους οδικούς άξονες.
- Ταχύτητες οχημάτων σε κύριους οδικούς άξονες
- Μετακινήσεις ανά μέσο μετακίνησης εντός πόλης Αγρινίου.
- Μετακινήσεις ανά μέσο μετακίνησης μεταξύ οικισμών
- Χαρακτηριστικά μετακινήσεων. Συχνότητα, μήκη, σκοποί.
- Κατάληψη θέσεων στάθμευσης στο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης ανά οδικό τμήμα
- Μέση πληρότητα ΕΙΧ στην πόλη του Αγρινίου
- Μέση πληρότητα οχημάτων Δημοσίων Συγκοινωνιών ανά διαδρομή
- Βελτίωση δείκτη συνδεσιμότητας δικτύου
- Μεταβολή στον δείκτη ατυχημάτων
- Μεταβολή στον αριθμό κατοίκων της πόλης σε απόσταση 400 μέτρων από στάσεις λεωφορειακών γραμμών με υψηλή συχνότητα.

5.3 Δείκτες Αποτελεσματικότητας

Οι δείκτες αποτελεσματικότητας αντιστοιχούν στις συνιστώσες του οράματος του Δήμου στην δημιουργία αξιοβίωτης πόλης, δηλαδή ένα σύστημα μεταφορών με τα εξής χαρακτηριστικά :

- Είναι ασφαλές για όλους τους χρήστες και το κοινό (Ασφάλεια).
- Διασφαλίζει την προσπελασιμότητα όλων για την ικανοποίηση των βασικών τους αναγκών και να είναι οικονομικά προσιτό (Προσπελασιμότητα - Ισότητα).
- Είναι λειτουργικό και αποδοτικό (Αποδοτικότητα).
- Έχει αυξημένη ικανότητα προσαρμογής σε έκτακτα συμβάντα και καταστάσεις (Ανθεκτικότητα).
- Υποστηρίζει την οικονομική ανάπτυξη και ευμάρεια της περιοχής (Ανάπτυξη)
- Αναπτύσσεται με τρόπο οικονομικά βιώσιμο (Βιωσιμότητα).
- Συμβάλλει στην μείωση της ανάλωσης μη ανανεώσιμων πόρων και να προωθεί τη χρήση ανανεώσιμων (Κατανάλωση πόρων).
- Αναπτύσσεται μειώνοντας τις εκπομπές ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου (Εκπομπές ρύπων).

Ασφάλεια

Αριθμός νεκρών από ατυχήματα στο σύστημα μεταφορών ανά 100.000 κατοίκους ανά έτος. Ο δείκτης θα πρέπει να τείνει διαχρονικά στο 0 (Vision zero). Σήμερα ο δείκτης κυμαίνεται από 5,3 έως 7,4. Ο δείκτης θα πρέπει να μειωθεί κάτω από 3,5 και να τείνει προς το 0.

Προσπελασιμότητα - Ισότητα

Δύο δείκτες σε Επίπεδο πόλης.

- Μήκη πεζοδρόμων, οδών με ικανοποιητικά πεζοδρόμια, μήκος ποδηλατοδρόμων, μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας ως ποσοστό συνολικού δικτύου της πόλης. Τιμή στόχος 70%.
- Ποσοστό κατοίκων που μένουν σε ικανοποιητική απόσταση από στάση Δημοσίων Συγκοινωνιών (μέχρι 400 μ.) που έχει συχνότητα τουλάχιστον επιπέδου C. Τιμή στόχος 80%

Αποδοτικότητα

Αφορά την πόλη του Αγρινίου. Η στάθμη εξυπηρέτησης (κατά Highway Capacity Manual) του οδικού δικτύου, του δικτύου λεωφορειακών γραμμών, και των δικτύων ροής πεζών και ποδηλατών δεν θα πρέπει να είναι χειρότερη από επίπεδο C.

Ανθεκτικότητα

Αφορά το οδικό δίκτυο της πόλης του Αγρινίου. Υπολογίζεται ο δείκτης 'πυκνότητα συνδέσμων' και 'μέση ελάχιστη απόσταση μεταξύ κόμβων'. Οι δείκτες υπολογίζονται όταν τεθεί σε λειτουργία ένα νέο οδικό τμήμα ή άξονας.

Ανάπτυξη

Μεταβολή στο γενικευμένο κόστος μετακίνησης ανά μετακινούμενο (Χρόνος και κόστος μετακίνησης). Υπολογίζεται μέσω ειδικών ερευνών ή/και μοντέλου. Επηρεάζεται και από εξωγενείς παράγοντες όπως το κόστος καυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας. Υπολογίζεται ανά 5ετία.

Βιωσιμότητα

Δείκτης εσόδων προς δαπάνες. Στα έσοδα περιλαμβάνονται οι χρηματοδοτήσεις από κρατικές ή άλλες πηγές και στις δαπάνες οι επιδοτήσεις για λειτουργία Δημόσιας Συγκοινωνίας. Υπολογίζεται ανά έτος. Ο δείκτης θα πρέπει να αυξάνεται διαχρονικά.

Δείκτης κόστους – οφέλους. Θα πρέπει να είναι θετικός.

Κατανάλωση πόρων.

Ενέργεια που καταναλώνεται στο σύστημα μεταφορών της πόλης (ανά επιβατικό χιλιόμετρο και τονοχιλιόμετρο). Θα πρέπει να τείνει προς 0,5 MJ/χλμ. Βασίζεται σε μετρήσεις/έρευνες ή/και κυκλοφοριακό μοντέλο.

Εκπομπές ρύπων.

Σε επίπεδο πόλης αξιοποιούνται οι μετρήσεις του ΠΕΡΠΑ που αφορούν όλες τις πηγές ρύπανσης. Οι μετρήσεις αναφέρονται σε συγκεντρώσεις ρύπων και τα όρια συγκεντρώσεων ορίζονται στη νομοθεσία. Η κατάσταση της ατμόσφαιρας στην πόλη θα καταγράφεται ετήσια με βάση την έκθεση του ΠΕΡΠΑ.

Υπολογίζονται και οι εκπομπές CO₂ επιβατικών αυτοκινήτων, φορτηγών και οχημάτων δημοσίων συγκοινωνιών με βάση τα διανυόμενα οχηματοχιλιόμετρα κάθε κατηγορίας οχημάτων. Οι εκπομπές CO₂ θα υπολογίζονται ανά 5ετία και θα πρέπει διαχρονικά να μειώνονται.

5.4 Παρακολούθηση - Αξιολόγηση ανά θεματική ενότητα

ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ – ΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ

Δείκτες Εισροών (Δαπάνες)	Δαπάνη Εκπόνησης μελέτης Δημοσίων Συγκοινωνιών. Δαπάνη προμήθειας ηλεκτρικών λεωφορείων Στήριξη λειτουργίας συστήματος Δ.Σ.
Διαδικασίες - Εργασίες	Συμφωνητικό συνεργασίας αστικού ΚΤΕΛ – Δήμου. Υλοποίηση μελέτης Δ.Σ. Δρομολόγηση ηλεκτρικών λεωφορείων
Δείκτες Εκροών	Χιλιόμετρα νέων λεωφορειακών γραμμών (αύξηση) Συχνότητες (βελτίωση) Αρ. λεωφορείων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (αύξηση)
Δείκτες Επιδόσεων	Μεταβολή ποσοστού μετακινήσεων με λεωφορεία Μεταβολή πληρότητας λεωφορείων και επιβατών/έτος Μεταβολή ποσοστού οχηματοχιλιομέτρων με αντιρρυπαντική τεχνολογία. Μεταβολή στον φόρτο ΕΙΧ που εισέρχονται στην πόλη.
Προϋποθέσεις	Έρευνα μετακινήσεων Στατιστικά στοιχεία ΚΤΕΛ Εξοπλισμός – σύστημα καταμέτρησης φόρτων
Δείκτες Αποτελεσματικότητας	Προσπελασιμότητα – Ισότητα Αποδοτικότητα Κατανάλωση πόρων Εκπομπές ρύπων

ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ – ΕΔΡΕΣ ΤΑΞΙ

Δείκτες Εισροών	Διατύπωση αιτήματος προς Περιφέρεια
Διαδικασίες - Εργασίες	Περιφέρεια. Μελέτη Αξιολόγησης υφιστάμενου συστήματος και προτάσεις νέας δομής συστήματος εδρών. Διαβούλευση
Δείκτες Εκροών	Απόφαση Περιφέρειας για Νέο Σύστημα εδρών
Δείκτες Επιδόσεων	Μεταβολή χιλιομετρικού κόστους πρόσβασης σε κύριους οικισμούς με ταξί Μεταβολή πληρότητας λεωφορειακών γραμμών (μετεπιβίβαση)
Προϋποθέσεις	
Δείκτες Αποτελεσματικότητας	Προσπελασιμότητα – Ισότητα

ΔΙΚΤΥΟ ΡΟΗΣ ΠΕΖΩΝ

Δείκτες Εισροών (Δαπάνες)	Υλοποίηση προγραμματισμένων παρεμβάσεων δικτύου ροής πεζών Καταγραφή δικτύου πόλης Μελέτη Δικτύου ροής πεζών και ισόπεδων κόμβων (Ν. 5045/21) Μελέτη ανισόπεδων διαβάσεων Ε.Ο. Εκστρατεία ενημέρωσης οδικής ασφάλειας πεζών
Διαδικασίες - Εργασίες	Συνήθειες διαδικασίες προκήρυξης μελετών/έργων, επίβλεψης και παραλαβής
Δείκτες Εκροών	Στάδιο ωρίμανσης έργου (ανάπλαση αστικών οδών) Αριθμός παρεμβάσεων οδικής ασφάλειας (πεζών) Μήκη πεζοδρομίων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, διαπλατυσμένων πεζοδρομίων. Αριθμός διαβάσεων Ε.Ο. Αριθμός ισόπεδων κόμβων για εξυπηρέτηση πεζών (σύμφωνα με Ν. 5045/21)
Δείκτες Επιδόσεων	Μεταβολή στον αριθμό των μετακινήσεων πεζή ανά σκοπό μετακίνησης Μεταβολή στο μήκος και τη συχνότητα μετακινήσεων πεζή Μεταβολή στον αριθμό ατυχημάτων με συμμετοχή πεζών και τις συνέπειες τους.
Προϋποθέσεις	Έρευνα Μετακινήσεων Β.Δ. Ατυχημάτων
Δείκτες Αποτελεσματικότητας	Ασφάλεια Προσπελασιμότητα – Ισότητα Κατανάλωση πόρων Εκπομπές ρύπων

ΔΙΚΤΥΟ ΡΟΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Δείκτες (Δαπάνες)	Εισροών	Υλοποίηση προγραμματισμένης παρέμβασης δικτύου ροής ποδηλατών (Αγ. Ι. Ρηγανά) Καταγραφή δικτύου πόλης. Μελέτη δικτύου ροής ποδηλατών Εκστρατείες εκπαίδευσης, ενθάρρυνσης και ελέγχου για την οδική ασφάλεια ποδηλατών
Διαδικασίες - Εργασίες		Συνήθειες διαδικασίες προκήρυξης μελετών/έργων, επίβλεψης και παραλαβής
Δείκτες Εκροών		Στάδιο ωρίμανσης έργου (ανάπλαση αστικών οδών) Αριθμός παρεμβάσεων οδικής ασφάλειας (ποδηλατών) Μήκη ποδηλατοδρόμων. Αριθμός και χωρητικότητα χώρων στάθμευσης ποδηλατών ανά κατηγορία εξοπλισμού θέσεων στάθμευσης.
Δείκτες Επιδόσεων		Μεταβολή στον αριθμό των μετακινήσεων με ποδήλατο ανά σκοπό μετακίνησης Μεταβολή στο μήκος και τη συχνότητα μετακινήσεων με ποδήλατο Μεταβολή στον αριθμό ατυχημάτων με συμμετοχή ποδηλατών και τις συνέπειες τους.
Προϋποθέσεις		Έρευνα Μετακινήσεων Β.Δ. Ατυχημάτων
Δείκτες Αποτελεσματικότητας		Ασφάλεια Κατανάλωση πόρων Εκπομπές ρύπων

ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Δείκτες (Δαπάνες)	Εισροών	Ολοκλήρωση έργων συστήματος αναβάθμισης Δαπάνες συντήρησης και λειτουργίας συστήματος
Διαδικασίες - Εργασίες		
Δείκτες Εκροών		Αριθμός θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης. Αριθμός θέσεων κατοίκων εντός συστήματος Ανθρωποώρες αστυνόμευσης
Δείκτες Επιδόσεων		Κατάληψη θέσεων Μέσος χρόνος ελέγχου οχήματος Αριθμός κλήσεων παράνομης στάθμευσης Έσοδα συστήματος
Προϋποθέσεις		Μηχανοργάνωση συστήματος
Δείκτες Αποτελεσματικότητας		Εκπομπές ρύπων

ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΚΤΟΣ ΟΔΟΥ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

Εισροές	Κατάλογος πιθανών θέσεων για αξιοποίηση.
Διαδικασίες - Εργασίες	Συμφωνητικό μεταξύ Δήμου και ιδιωτών – ιδιοκτητών διαθέσιμων χώρων Προκήρυξη – μη δεσμευτική προσφορά για δημιουργία solar carport
Δείκτες Εκροών	Αριθμός νέων θέσεων στάθμευσης εκτός οδού. Αριθμός εγκαταστάσεων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων με ανανεώσιμη ενέργεια Ετήσια παραγόμενη ενέργεια (MWh). Ποσοστό που διατίθεται για φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων
Δείκτες Επιδόσεων	Οχηματοχιλόμετρα που διανύονται με ανανεώσιμη ενέργεια.
Προϋποθέσεις	Μηχανοργάνωση – παρακολούθηση λειτουργίας solar carport
Δείκτες Αποτελεσματικότητας	Εκπομπές ρύπων

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΚΤΟΣ ΟΔΟΥ (ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ)

Εισροές	Διατύπωση αιτήματος προς Περιφέρεια
Διαδικασίες - Εργασίες	
Δείκτες Εκροών	Απόφαση Περιφέρειας για τροποποίηση κανονισμού
Δείκτες Επιδόσεων	Αριθμός θέσεων στάθμευσης εκτός οδού σε κατοικίες
Προϋποθέσεις	Τήρηση βάσης δεδομένων από την πολεοδομία για αριθμό θέσεων εκτός οδού που κατασκευάζονται.
Δείκτες Αποτελεσματικότητας	Προσπελασιμότητα – Ισότητα Αποτελεσματικότητα

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Δείκτες (Δαπάνες)	Εισροών	Καταγραφή δικτύου πόλης. Καταγραφή δικτύου εκτός πόλης Μελέτη και εφαρμογή σήμανσης – ασφάλισης πόλης Μελέτες και εφαρμογή προστασίας οικισμών Εκστρατεία οδικής ασφάλειας μοτοσικλετιστών
Διαδικασίες - Εργασίες		Συνήθειες διαδικασίες προκήρυξης μελετών/έργων, επίβλεψης και παραλαβής. Για όλες τις εργασίες – μελέτες που αφορούν το δίκτυο εκτός πόλης θα πρέπει να υπάρξει συνεργασία και συγχρηματοδότηση με Περιφέρεια.
Δείκτες Εκροών		Στάδιο ωρίμανσης έργου (ανάπλαση αστικών οδών) Εξοπλισμός οδικής ασφάλειας οδών Αριθμός παρεμβάσεων οδικής ασφάλειας (εκτός αυτών για πεζούς και ποδηλάτες) Αριθμός οικισμών όπου έχουν εφαρμοστεί μέτρα προστασίας
Δείκτες Επιδόσεων		Μεταβολή στον αριθμό των ατυχημάτων Μεταβολή στον αριθμό ατυχημάτων με συμμετοχή μοτοσικλετιστών και τις συνέπειες τους.
Προϋποθέσεις		Έρευνα Μετακινήσεων Β.Δ. Ατυχημάτων
Δείκτες Αποτελεσματικότητας		Ασφάλεια

ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ

Εισροές	Απόφαση Δήμου για σύσταση μόνιμης επιτροπής
Διαδικασίες - Εργασίες	Ενημέρωση και πρόσκληση συμμετοχής προς φορείς εφοδιαστικής πόλης
Δείκτες Εκροών	Συνεδριάσεις επιτροπής
Δείκτες Επιδόσεων	Αρ. Συνεδριάσεων επιτροπής – αξιολογήσεις - πορίσματα
Προϋποθέσεις	Κυκλοφοριακό μοντέλο
Δείκτες Αποτελεσματικότητας	Αποδοτικότητα Ανάπτυξη

ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

Δείκτες (Δαπάνες)	Εισροών	Υλοποίηση ώριμων έργων (Ε. Αντιστάσεως – Γουρίσης) Μελέτη και εφαρμογή αναδιαμόρφωσης κόμβων εξωτερικού αστικού δακτυλίου. Διανοίξεις οδών Μελέτη και υλοποίηση οδικών έργων ΓΠΣ Μελέτη και υλοποίηση νέας σύνδεσης με Ιόνια οδό.
Διαδικασίες - Εργασίες		Συνήθειες διαδικασίες προκήρυξης μελετών/έργων, επίβλεψης και παραλαβής
Δείκτες Εκροών		Στάδιο ωρίμανσης μελετών έργων οδοποιίας (ανά έργο) Αριθμός νέων οδικών τμημάτων που τίθενται σε χρήση, κατά κατηγορία οδού.
Δείκτες Επιδόσεων		Μεταβολή στον αριθμό των ατυχημάτων
Προϋποθέσεις		
Δείκτες Αποτελεσματικότητας		Ανθεκτικότητα Βιωσιμότητα Ανάπτυξη

Υλοποίηση αναδιαμόρφωσης κόμβων του Περιμετρικού Άξονα με τις οδούς Μιχαλακέα και Εθν. Αντίστασης	44	Δήμος Αργινίου	1.000.000	ΕΣΠΑ 2021 – 2027
Διάνοιξη οδού Εθνικής Ανεξαρτησίας και σύνδεση με οδό Ελ. Βενιζέλου (Ρεμπελιάς)	45	Δήμος Αργινίου	250.000	Ίδιοι Πόροι
Σχεδιασμός και ωρίμανση της ολοκλήρωσης του Περιμετρικού Άξονα νότια και δυτικά της εθνικής οδού (ΕΟ5)	47	Δήμος Αργινίου	110.000	Ίδιοι Πόροι, ΕΣΠΑ 2021 – 2027, ΕΤΕπ, Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων
Υλοποίηση της ολοκλήρωσης του Περιμετρικού Άξονα νότια και δυτικά της εθνικής οδού (ΕΟ5)	48	Δήμος Αργινίου	3.300.000	ΕΤΕπ, Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων
Σχεδιασμός και ωρίμανση υλοποίησης νότιου-δυτικού παρακαμπτήριου άξονα Π.Σ. Αργινίου	49	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	420.000	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών
Υλοποίηση νότιου-δυτικού παρακαμπτήριου άξονα Π.Σ. Αργινίου	50	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	12.600.000	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, ΕΤΕπ, Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων