

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ
ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ –
ΤΕΧΝΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ & ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

• **ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΕΡΓΟΥ**

Η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την πόλη της Πρέβεζας, προέκυψε από την ανάγκη επίλυσης ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων άμεσα συνυφασμένων με την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης.

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

Τα βασικότερα προβλήματα κινητικότητας αφορούν i) στην προσβασιμότητα των ΑΜΕΑ (π.χ.) πεζοδρόμια με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, έλλειψη υποδομών για ΑΜΕΑ), ii) στην έλλειψη θέσεων στάθμευσης για ποδήλατα/ δίκυκλα, για εμπορευματικά οχήματα, θέσεων για επιβίβαση-αποβίβαση τουριστικών λεωφορείων iii) στα προβλήματα που προκύπτουν από την παράνομη στάθμευση, iv) στη διαμπερή κίνηση (προερχόμενη και από τις όμορες περιοχές), η οποία επιβαρύνει κυκλοφοριακά το κέντρο της πόλης, v) στη μη επαρκή εξυπηρέτηση των αυξημένων ροών πεζών στο εμπορικό κέντρο της πόλης vi) προβλήματα στο δίκτυο υφιστάμενου ποδηλατοδρόμου (κατάληψη από παράνομα σταθμευμένα οχήματα, μικρό πλάτος πεζοδρομίου).

Από την άλλη, η πόλη της Πρέβεζας διαθέτει τα χαρακτηριστικά εκείνα (θαλάσσιο μέτωπο υψηλού τουριστικού ενδιαφέροντος, κοντινές αποστάσεις από/προς σημεία ενδιαφέροντος και υπηρεσίες, ήπιο γεωγραφικό ανάγλυφο, κλπ) που θα της επέτρεπαν να αποτελέσει μια πόλη πρότυπο εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο, δημόσιες συγκοινωνίες), ακολουθώντας τις αρχές της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.

Σημαντικές προσπάθειες σχετικές με τα κυκλοφοριακά προβλήματα και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια. Ως τέτοιες αναφέρονται:

- Κυκλοφοριακή Μελέτη Δήμου Πρέβεζας (2004)
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δήμου Πρέβεζας (2009)
- Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) Δήμου Ζαλόγγου (2009)

- Μελέτη ανάπτυξης οδών 21^{ης} Οκτωβρίου-Καρυωτάκη-Εθνικής Αντιστάσεως και κάθετων οδών (2012)
- Ερευνητικό πρόγραμμα : “Άξονες αναβάθμισης ιστορικού κέντρου Πρέβεζας”, (2010)
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δήμου Λούρου(2012)

Είναι γεγονός, πάντως, πως μέχρι σήμερα δεν έχει επιτευχθεί η διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης πολιτικής μεταφορών, που να επιτρέπει την ποσοτικοποίηση και σύγκριση της προσφοράς και ζήτησης για μετακινήσεις και την αναγνώριση των συνεπειών για την πόλη από την αλλαγή των μεγεθών αυτών ανεξάρτητα από την αιτία που τις προκάλεσε. Επιπλέον, ένας ενιαίος στρατηγικός σχεδιασμός που αφορά σε συστήματα μεταφορών και μετακινήσεις γενικότερα μπορεί να προβλέψει και να εκτιμήσει τις συνέπειες που θα προκύψουν από συγκεκριμένες παρεμβάσεις στην πόλη, αλλάζοντας έτσι αισθητά την εικόνα της πόλης σε βάθος χρόνου.

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

Συνεπώς, η διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Πρέβεζας με την καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων οδικών υποδομών για την βελτιστοποίηση της ποιότητας ζωής των κατοίκων κρίνεται απαραίτητη. Μια τέτοια διαδικασία στοχεύει:

- Στην ορθολογική και χρονικά ιεραρχημένη πρόταση μέτρων για τη βελτίωση της βιώσιμης κινητικότητας: i) όλων των πεζών συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ και ΑΜΚ, με κυριότερο μέλημα τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας με τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων, ii) των ποδηλατιστών με τη βελτίωση κι επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων καθώς και iii) τη διαχείριση της στάθμευσης και την αποτροπή φαινομένων παράνομης στάθμευσης.
- Στην βελτίωση της κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των πολιτών, εστιασμένη στους χρήστες, προγραμματίζοντας τη σωστή χωροθέτηση των σημείων εξυπηρέτησης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (υφιστάμενων και μελλοντικών) και των ταξί.
- Στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας με κατάλληλες διαμορφώσεις και τη βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- Στην εκπόνηση μελέτης σημείων πρόσβασης φορτηγών διανομής και τροφοδοσίας των καταστημάτων, τη θέσπιση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης και την εξασφάλιση

θέσεων φορτοεκφόρτωσης ώστε να παραμένουν ελεύθερες και μόνο για τη χρήση που προορίζονται.

- Στην αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού, την καθιέρωση δίκαιης τιμολογιακής πολιτικής και την εύρεση εναλλακτικών λύσεων στάθμευσης και μετεπιβίβασης περιφερειακά του ευρύτερου κέντρου της πόλης.
- Στον καθορισμό και τη διευθέτηση των ειδικών παραχωρημένων χώρων στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένων και των χώρων για ολιγόλεπτη στάθμευση τουριστικών λεωφορείων, ταξί κτλ.
- Στη γενικότερη αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών της πόλης.

Ενώ προϋποθέτει μια δομημένη μεθοδολογία που αποτελείται από τα ακόλουθα βήματα:

- Καθορισμό των δυνατοτήτων του Δήμου για την ανάπτυξη ενός επιτυχημένου ΣΒΑΚ και καθορισμό της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του Σχεδίου.
- Καλή προετοιμασία για τη διαδικασία του σχεδιασμού με ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και συλλογή όλων των απαραίτητων δεδομένων που θα καθορίσουν τις ελλείψεις της πόλης, τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα αλλά και τις ευκαιρίες που υπάρχουν και δεν πρέπει να μείνουν ανεκμετάλλετες.
- Ανάπτυξη σεναρίων βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας.
- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.
- Θέσπιση και ιεράρχηση λογικών στόχων που η πόλη θέλει να πετύχει. Η ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών που θα προηγηθεί, θα καθορίσει τις προτεραιότητες και τους μετρήσιμους στόχους που η πόλη πρέπει να επιτύχει και θα οδηγήσει στον προσδιορισμό των κατάλληλων ενεργειών και μέτρων που πρέπει να παρθούν, προκειμένου να εξυπηρετηθεί το κοινό όραμα για την κινητικότητα. Το βήμα αυτό προϋποθέτει μια σειρά διαβουλεύσεων με την ενεργό συμμετοχή εκπροσώπων της τοπικής αυτοδιοίκησης, συμβούλων ειδικών σε θέματα κινητικότητας, πολιτών, δημόσιων και ιδιωτικών φορέων.
- Προσδιορισμός κατάλληλων ενεργειών και μέτρων για την εξυπηρέτηση του κοινού οράματος.
- Εκπόνηση ΣΒΑΚ με ανάθεση ευθυνών, κατανομή χρηματοδότησης, ετοιμασία του σχεδίου δράσης και του εκτιμώμενου προϋπολογισμού, ενσωμάτωση παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου και τελική υιοθέτηση (εγκεκριμένο έγγραφο ΣΒΑΚ).
- Εφαρμογή ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση κι εμπλοκή πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων.

Η υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ είναι μια συνεχής διαδικασία, στην οποία, κάτω από τον συντονιστικό ρόλο του Δήμου, εμπλέκονται μια πληθώρα φορέων και επιστημόνων, αλλά και

το ευρύ κοινό και όργανα εκπροσώπησης αυτού. Η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ προϋποθέτει έναν στρατηγικό σχεδιασμό που να βασίζεται κατ' εξοχήν στην ικανοποίηση των αναγκών κινητικότητας ανθρώπων και επιχειρήσεων σε αστικά κέντρα πόλεων και τα προάστιά τους, με απώτερο σκοπό την περιβαλλοντική τους αναβάθμιση, την αύξηση της οδικής ασφάλειας, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών τους και τέλος τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους και της πρόσβασής τους σε συγκεκριμένα χρηματοδοτούμενα προγράμματα. Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μέτρα και δράσεις που οδηγούν σε έναν ενιαίο χωροταξικό, πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό και σε μια αποτελεσματικότερη διαχείριση της κυκλοφορίας. Παράλληλα, πρέπει να προωθούνται τεχνολογίες και μέτρα για το περιβάλλον με ταυτόχρονη ανάπλαση του αστικού χώρου και απόδοση περισσότερου χώρου στις ήπιες μορφές μετακίνησης.

- **ΤΕΧΝΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ**

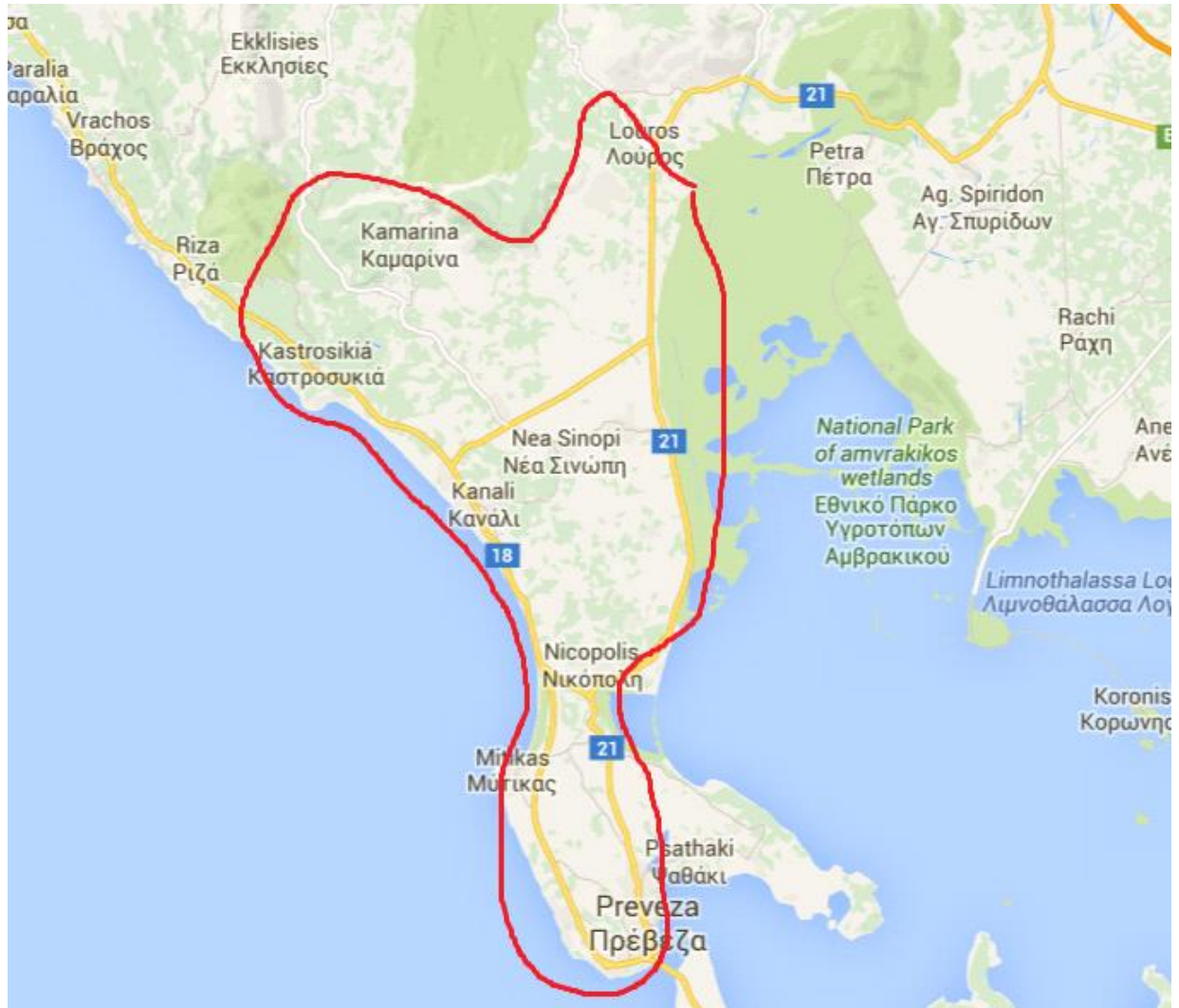
B.1 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΡΓΟΥ

Ο Δήμος Πρέβεζας είναι ένας από τους 18 Καλλικρατικούς [δήμους](#) της [Περιφέρειας Ηπείρου](#), ο οποίος συστάθηκε το [2011](#) από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Καποδιστριακών δήμων [Ζαλόγγου](#), [Λούρου](#) και [Πρεβέζης](#). Στην απογραφή του 2011 ο Δήμος Πρέβεζας είχε πληθυσμό 31.733 κατοίκους. [Πρωτεύουσά](#) του είναι η [Πρέβεζα](#), η μοναδική [πόλη](#) του δήμου με πληθυσμό πάνω από 10.000 κατοίκους. Ως περιοχή μελέτης θεωρούνται τα όρια του Καποδιστριακού Δήμου Πρέβεζας που περιλαμβάνει την πόλη της Πρέβεζας και τις Δημοτικές Ενότητες Λούρου και Ζαλόγγου.

Τα τελευταία χρόνια με τη δημιουργία της [γέφυρας του Ρίου - Αντίριου](#) (2004), της [υποθαλάσσιας Σήραγγας Πρέβεζας - Ακτίου](#) (2002), και της [Εγνατίας Οδού](#) (2009), έχει διευκολυνθεί η πρόσβαση τουριστών στην πόλη της Πρέβεζας. Υπολογίζεται ότι ετησίως επισκέπτονται το Δήμο Πρέβεζας τουλάχιστον 500 τουριστικά λεωφορεία και άλλοι τόσοι επισκέπτες με ΙΧ. Η σταδιακή τουριστική ανάπτυξη κλινών στην Ιόνια θάλασσα περιοχή και η πρόσφατη ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων συνέβαλε τα μέγιστα σε αυτό.

Γεωγραφικά η Πρέβεζα, βρίσκεται σε στρατηγική θέση στο κέντρο της παράλιας βορειοδυτικής Ελλάδας. Βρίσκεται στο νότιο άκρο του νομού που έχει σφηνοειδή μορφή και καταλήγει σε μια χερσόνησο με δύο σκέλη που φράζει την είσοδο του Αμβρακικού Κόλπου. Στο ανατολικό σκέλος (χερσόνησος του Αγίου Θωμά) βρίσκονται οι παραδοσιακοί μικροί παραθεριστικοί οικισμοί των κατοίκων της πόλης, χαρακτηριστικό που μπορεί να αναδειχθεί και να αξιοποιηθεί κατάλληλα στις σημερινές συνθήκες. Η πόλη παρέχει πρόσβαση στις ακτές του [Ιονίου](#) αμμόδεις εκτάσεις και παραλίες συνολικής έκτασης πάνω από 50 χιλιόμετρα, σε ελάχιστη απόσταση από τον οδικό άξονα Πρέβεζας-[Ηγουμενίτσας](#), οι οποίες δεν έχουν μέχρι στιγμής τύχει εκμετάλλευσης. Επιπλέον πρόσβαση παρέχεται στον [Αμβρακικό Κόλπο](#), με τις πολυάριθμες [λιμνοθάλασσες](#) στη βόρεια πλευρά του. Επίσης, οι κοντινές εκβολές των ποταμών [Λούρου](#) και [Αράχθου](#) παρουσιάζουν οικολογικό ενδιαφέρον. Νοτίως της Πρέβεζας βρίσκεται η [Αιτωλοακαρνανία](#) και το νησιωτικό συγκρότημα της

[Λευκάδας](#). Στα βορειοδυτικά, μικροί παραθαλάσσιοι ημιορεινοί οικισμοί. Επίσης, η [Πάργα](#), παραδοσιακό θέρετρο βρίσκεται σε απόσταση μίας ώρας οδικώς. Η ίδια η πόλη φέρει έντονα τα ίχνη της ιστορικής της διαδρομής: Στην πόλη υπάρχουν τρία κάστρα, διατηρητέα κτίσματα, ενώ σε μικρή απόσταση βρίσκεται το Φρούριο του [Ακτίου](#) και το Κάστρο του Παντοκράτορα.



Εικόνα 1. Περιοχή του Έργου

B.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Στόχος του Έργου είναι η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τον Δήμο Πρέβεζας, μέσω της υλοποίησης των παρακάτω δράσεων, τα οποία αποτελούν δράσεις του κύκλου ΣΒΑΚ:

- Προετοιμασία ανάλυσης υφιστάμενων προβλημάτων κινητικότητας και ευκαιριών ανάπτυξης ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών, μέσω της καταγραφής των υφιστάμενων κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής του έργου.

- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα και ενεργή ενημέρωση του κοινού για αυτό.
- Καθορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα του Δήμου Πρέβεζας και ανάπτυξη ειδικών (SMART) στόχων για την παρακολούθηση της επίτευξης των σκοπών του ΣΒΑΚ.
- Ανάπτυξη σεναρίων διαχείρισης βιώσιμης κινητικότητας.
- Προσδιορισμός (μέσα από βιβλιογραφική ανασκόπηση βέλτιστων πρακτικών) των μέτρων εκείνων που κρίνονται το δυνατόν αποτελεσματικότερα για την ικανοποίηση των στόχων που τέθηκαν.
- Οριστικοποίηση του Σχεδίου ΣΒΑΚ

Το Έργο θα εκπονηθεί σε τρία Στάδια, τα οποία περιγράφονται αναλυτικά παρακάτω. Το πρώτο Στάδιο θα περιλαμβάνει τις δράσεις 1, 2, 3 και 4 που αναφέρονται παραπάνω, το δεύτερο Στάδιο τη δράση 5 και το τρίτο τη δράση 6.

B.3 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Κατά το πρώτο Στάδιο θα πραγματοποιηθεί συλλογή στοιχείων της υφιστάμενης κατάστασης κυκλοφορίας, στάθμευσης και εξυπηρέτησης των μετακινούμενων (αξιοποίηση υπαρχουσών σχετικών μελετών, πραγματοποίηση μετρήσεων και έρευνας ερωτηματολογίου), ανάλυση και αξιολόγηση των στοιχείων αυτών και εντοπισμός των υπαρχόντων προβλημάτων κινητικότητας.

Τμήμα του εντοπισμού των υπαρχόντων προβλημάτων θα πραγματοποιηθεί μέσα από την πρώτη διαβούλευση φορέων και οργανώσεων πολιτών και επιχειρηματιών, την οποία θα διοργανώσει ο Ανάδοχος, σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή.

Στη συνέχεια, ο Ανάδοχος, σε πλήρη συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή, θα αναπτύξει ένα κοινό όραμα για τη βιώσιμη κινητικότητα του Δήμου Πρέβεζας, το οποίο και θα επικοινωνήσει στο ευρύ κοινό μέσω εκστρατειών ενημέρωσης και ανοιχτών εκδηλώσεων. Παράλληλα, ο Ανάδοχος θα καθορίσει ειδικούς στόχους οι οποίοι θα χρησιμοποιηθούν για την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη του κοινού αυτού οράματος.

Με βάση τα στοιχεία και τα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης θα διαμορφωθεί ένας αριθμός εναλλακτικών σχεδίων οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας της περιοχής του έργου (προκαταρκτική πρόταση), τα οποία θα αξιολογηθούν από κυκλοφοριακό μοντέλο που θα αναπτυχθεί για το σκοπό αυτό και βάσει των ειδικών στόχων που έχουν τεθεί.

Μια δεύτερη διαβούλευση (διοργανωμένη από τον Ανάδοχο σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή) θα πραγματοποιηθεί μετά τη διατύπωση της προκαταρκτικής πρότασης των σεναρίων, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η γνώμη των φορέων και πολιτών στην διατύπωση της οριστικής πρότασης. Κατά τη δεύτερη διαβούλευση θα παρουσιαστούν και θα συζητηθούν τα εναλλακτικά σενάρια και τα αποτελέσματα της αξιολόγησης αυτών από το κυκλοφοριακό μοντέλο.

Στη συνέχεια, θα ακολουθήσει μια λεπτομερέστερη ανάλυση των προκαταρκτικών προτεινόμενων δράσεων, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της δεύτερης διαβούλευσης, και τις προτάσεις/ αλλαγές/ απόψεις της Αναθέτουσας Αρχής. Οι προτάσεις/ αλλαγές αυτές θα ληφθούν υπόψη κατά τη διαδικασία προσομοίωσης από το κυκλοφοριακό μοντέλο οπότε και θα διατυπωθεί η οριστική πρόταση των σεναρίων βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας.

Κατά το δεύτερο Στάδιο , ο Ανάδοχος θα επιλέξει τα μέτρα εκείνα που θα επιτρέψουν την υλοποίηση του επικρατέστερου σεναρίου, πάντα σε άμεση σύνδεση με τους ειδικούς στόχους που έχουν τεθεί. Η επιλογή θα βασιστεί στην εμπειρία άλλων περιοχών που εφάρμοσαν παρόμοιες πολιτικές (βέλτιστες πρακτικές). Η ανασκόπηση των βέλτιστων αυτών πρακτικών θα δώσει και τον τρόπο εφαρμογής των προτεινόμενων μέτρων κατά τέτοιο τρόπο που αυτά να εξυπηρετούν το επικρατέστερο σενάριο που έχει επιλεγεί, λαμβάνοντας υπόψη τους διαθέσιμους χρηματικούς πόρους (ανάλυση Κόστους - Ωφελειών).

Το δεύτερο Στάδιο θα ολοκληρωθεί με την ανάπτυξη της τελικής λίστας των προτεινόμενων μέτρων.

Τέλος, το τρίτο Στάδιο θα περιλαμβάνει την ετοιμασία του σχεδίου δράσης για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων καθώς και την κοστολόγηση των προτεινόμενων μέτρων.

Μια τρίτη διαβούλευση θα πραγματοποιηθεί από τον Ανάδοχο μετά την ολοκλήρωση του σχεδίου δράσης και θα έχει ως στόχο την τελική αποδοχή του ΣΒΑΚ από τους συμμετέχοντες φορείς και πολίτες.

Ο στόχος των δημόσιων διαβουλεύσεων, οι οποίες θα διοργανωθούν από τον Ανάδοχο σε πλήρη συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή σε τρεις φάσεις (πριν τη διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων, πριν την διαμόρφωση του τελικού σεναρίου και μετά την ολοκλήρωση του σχεδίου δράσης) είναι η δημόσια συμμετοχή στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, δηλαδή η συμμετοχή είτε των φορέων που εμπλέκονται με οποιοδήποτε τρόπο στην άσκηση συγκοινωνιακού έργου, είτε συλλογικών οργάνων που εκπροσωπούν οργανωμένα και νόμιμα την ευρύτερη κοινωνία της περιοχής του Έργου, είτε, τέλος, μεμονωμένων πολιτών (κάτοικοι, εργαζόμενοι, επισκέπτες).

Από τη διαδικασία της διαβούλευσης θα προκύψουν οι προτάσεις και παρατηρήσεις φορέων και πολιτών σχετικά τόσο με τα προβλήματα και την υφιστάμενη κατάσταση, όσο και με τις προκαταρκτικές προτάσεις, οι οποίες θα συμβάλουν στις προτάσεις του Ανάδοchu. Ταυτόχρονα, η διαδικασία της διαβούλευσης θα λειτουργήσει και ως εργαλείο δημιουργίας σύμπνοιας και αποδοχής των προτεινόμενων μέτρων του ΣΒΑΚ καθώς όλοι οι συμμετέχοντες θα εκφράσουν τις απόψεις και αντιρρήσεις τους. Τέλος, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς θα κληθούν να αποδεχτούν το τελικό ΣΒΑΚ. Αναλυτικότερα, το Έργο περιλαμβάνει τις παρακάτω επιμέρους δραστηριότητες:

- **ΣΤΑΔΙΟ Ι**

- **Καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης**
- Συλλογή και επισκόπηση υφιστάμενων στοιχείων και μελετών της περιοχής του Έργου

Στον Ανάδοχο θα δοθούν όλες οι μελέτες που έχουν εκπονηθεί και σχετίζονται άμεσα ή και έμμεσα με το αντικείμενο του έργου όπως (όχι περιοριστικά) μελέτες κυκλοφοριακές, συγκοινωνιακές, πολεοδομικές, κοινωνικοοικονομικές και αναπτυξιακών έργων, χαρτογραφικά υπόβαθρα, κτλ. Παράλληλα, ο Ανάδοχος θα πρέπει να έρθει σε επαφή με την Περιφέρεια, την ΕΛ.ΣΤΑΤ., τα Αστικά ΚΤΕΛ, τα σωματεία Ταξί και τα πρακτορεία διανομών, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο αλλά και όποιους άλλους οικονομικούς και κοινωνικούς φορείς διαθέτουν στοιχεία και μπορούν να συμβάλουν στην αρτιότητα του έργου.

Στον πίνακα 1.1.1 που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι βασικές σχετικές μελέτες που διαθέτει στην κατοχή του ο Δήμος Πρέβεζας και θα περιληφθούν στον φάκελο του έργου που θα παραδοθεί στον Ανάδοχο μετά την υπογραφή της σύμβασης του.

Πίνακας 1.1.1: Παρόμοιας Φύσης Μελέτες / Έργα του Δήμου Πρέβεζας

A/α	Τίτλος Έργου	Μελετητής	Ημερομηνία Ολοκλήρωσης
1	Κυκλοφοριακή Μελέτη Δήμου Πρέβεζας	Διάβαση. Τεχνικό Γραφείο κυκλοφοριακών μελετών και μελετών Οδοποιίας Γραφείο Μελετών Συγκοινωνιακών έργων Ν. Βόσκογλου-Ι.Μάρης	2004
2	Ανάπλαση οδών 21 ^{ης} Οκτωβρίου-Καρυωτάκη-Εθν. Αντίστασης και κάθετων οδών	Σταύρος Παπανίκας Νικόλαος Σουμάνης	2012
3	Διαμόρφωση τάφρου Αγίου Ανδρέα	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Πρεβέζης Ηλίας Βασιλάς Δημήτριος Ντοντόρος Κωνσταντίνος Τζόκας Νικόλος Τζάρας	2013
4	ΓΠΣ Λούρου	PRISMA Κέντρο Αναπτυξιακών Μελετών	2012
5	ΓΠΣ Πρέβεζας	ΓΑΙΑ Α.Ε. Μελετών	2009
6	Σχέδιο χωρικής και οικιστικής οργάνωσης ανοικτής πόλης ΣΧΟΟΑΠ Ζαλόγγου	Σύμπραξη μελετητών Στ. Τσακίρης - Μ.Κοντομάτης	2009
7	Ερευνητικό πρόγραμμα “Αξονες αναβάθμισης ιστορικού κέντρου Πρέβεζας”	Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο	2010

Επαφές επίσης θα γίνουν με την περιφέρεια, τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου και τους Οργανισμούς Κοινής Ωφέλειας για έργα που μελετώνται ή έχουν μελετηθεί και πρόκειται να υλοποιηθούν άμεσα και συνδέονται άρρηκτα με την κινητικότητα της πόλης όπως η «ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΝΟΜΟΥ ΠΡΕΒΕΖΑΣ (ΙΟΝΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ)» που δημοπρατήθηκε τον Ιούνιο του 2015 και είναι σε φάση αξιολόγησης των προσφορών.

Η Αναθέτουσα Αρχή θα διαθέσει στον Ανάδοχο όσα στοιχεία κρίνει απαραίτητα για την εκπόνηση του παρόντος Έργου.

- *Καταγραφή των χαρακτηριστικών του συστήματος μεταφορών στην περιοχή του Έργου*

Με βάση τα υφιστάμενα στοιχεία που θα συγκεντρωθούν και τις συστηματικές παρατηρήσεις της κυκλοφοριακής λειτουργίας της πόλης, θα οριστούν και σχεδιαστούν οι απαραίτητες έρευνες και μετρήσεις των χαρακτηριστικών κυκλοφορίας, στάθμευσης και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Αυτές θα εστιάσουν στην πόλη της Πρέβεζας ενώ συμπληρωματικά θα περιλαμβάνουν και συγκεκριμένες αρτηρίες σύνδεσης του με τις Δημοτικές Ενότητες Λούρου και Ζαλόγγου. Οι καταγραφές θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

- *Απογραφή Οδικού Δικτύου , Χρήσεων Γης , Δημογραφικών και Κοινωνικοοικονομικών Στοιχείων της Περιοχής Έργου*
 - Την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, βάσει των γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του.
 - Την κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου. Απογράφονται, οι ισχύουσες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (κατευθύνσεις κίνησης οχημάτων, μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας), τα στοιχεία της διατομής των οδών (αριθμός και πλάτη λωρίδων κυκλοφορίας, πλάτη πεζοδρομίων, κατάσταση οδοστρώματος και πεζοδρομίων/ πεζοδρόμων, κλίσεις οδών – πάνω ή κάτω από 5%, πλάτος νησίδας – αν υπάρχει).). Οι οδοί στις οποίες θα γίνει πλήρη απογραφή των χαρακτηριστικών τους θα προκύψει από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο και κατόπιν συνεννόησης με την Αναθέτουσα Αρχή και θα περιλαμβάνει πρωτεύουσες και δευτερεύουσες αρτηρίες καθώς και κύριες συλλεκτήριες οδούς.
 - Την καταγραφή υφιστάμενων σηματοδοτούμενων κόμβων, διαβάσεων πεζών και λοιπού εξοπλισμού εξυπηρέτησης των μεταφορών/ μετακινήσεων (στάσεις, θέσεις ταξί, θέσεις φορτοεκφόρτωσης, κ.α.) με ιδιαίτερη έμφαση στα στοιχεία που άπτονται της κινητικότητας ΑΜΕΑ (ράμπες, οδηγοί τυφλών, ύπαρξη επαρκούς ελεύθερου ύψους όδευσης, κτλ.).
 - Την καταγραφή της υφιστάμενης ρυθμιστικής κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης σε όλη την περιοχή του Έργου για το ιεραρχημένο δίκτυο της περιοχής

μελέτης του έργου στις πρωτεύουσες και δευτερεύουσες αρτηρίες καθώς και στις κύριες συλλεκτικές οδούς.

- Την επικαιροποίηση σημαντικών χρήσεων γης (στη βάση του υπάρχοντος χάρτη χρήσεων γης και του ΓΠΣ που θα δοθεί στον Ανάδοχο). Αυτό θα αφορά κυρίως την καταγραφή των ποσοστών χρήσεων γης ανά ζώνη, όπως αυτές θα οριστούν από τον Ανάδοχο για τις ανάγκες του κυκλοφοριακού μοντέλου, αλλά και τον εντοπισμό των θέσεων και προσβάσεων χρήσεων που αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων. Πιο συγκεκριμένα (όχι περιοριστικά), ο Ανάδοχος θα καταγράψει:

- υπηρεσίες τις οποίες επισκέπτονται συχνά ΑμεΑ (π.χ. ΚΕΠΑ, υπηρεσίες υγείας, υπηρεσίες που δίνουν επιδόματα κλπ)

- δημόσιες υπηρεσίες που επισκέπτεται συχνά ο πολίτης

- σημεία με γενικό ενδιαφέρον άρα και ενδιαφέρον από ΑμεΑ (π.χ. εμπορικές ζώνες, θέατρα/κινηματογράφοι, αθλητικές εγκαταστάσεις κ.λ.π.)

- σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος (π.χ. αρχαιολογικοί χώροι, εκκλησίες, περιοχές φυσικού κάλλους κ.λ.π.)

- Συλλογή κοινωνικοοικονομικών και δημογραφικών δεδομένων για την περιοχή του έργου σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου ή ταχυδρομικού κώδικα (πληθυσμός, Δείκτης Ιδιοκτησία Ι.Χ., ΑΕΠ κτλ.).

Όλα τα παραπάνω θα εισαχθούν σε βάση δεδομένων (GIS), όπου θα περιγράφονται αναλυτικά τα χαρακτηριστικά του ιεραρχημένου οδικού δικτύου. Το δίκτυο θα κωδικοποιηθεί (διαχωρισμός σε ζώνες) έτσι ώστε να μπορέσει να αποτελέσει τη βάση για το κυκλοφοριακό μοντέλο που θα αναπτυχθεί.

- **Καταγραφή μετακινήσεων**

Αυτές θα περιλαμβάνουν:

- Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε διατομές. Θα γίνουν με απογραφικά μηχανήματα σε περίπου 15 διατομές, με καταγραφή ανά ώρα για δύο 24ωρα. Οι διατομές θα προσδιοριστούν κατόπιν συνεννόησης με την Αναθέτουσα αρχή.
- Μετρήσεις σύνθεσης της κυκλοφορίας και στρεφουσών κινήσεων σε κύριες διασταυρώσεις της περιοχής του Έργου. Οι μετρήσεις αυτές θα πραγματοποιηθούν σε μία τυπική ημέρα (με πρωινό και απογευματινό ωράριο καταστημάτων), σε περίπου 20 κόμβους για τα χρονικά διαστήματα 07:00-10:00, 13:00-16:00, 18:00-20:00. Οι κόμβοι θα προσδιοριστούν κατόπιν συνεννόησης με την Αναθέτουσα αρχή.

Τα αποτελέσματα θα αποτυπωθούν σε κατάλληλους πίνακες και διαγράμματα και σε χάρτες κυκλοφοριακών φόρτων (θεματικοί χάρτες GIS) που θα απεικονίζουν τη Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία Ωριαίου Φόρτου Αιχμής, Ποσοστό Κορεσμού, κτλ.

- **Έρευνα προέλευσης προορισμού (Π-Π) των μετακινήσεων**

Ο Ανάδοχος θα εκπονήσει έρευνα ερωτηματολογίων (revealed and stated preferences) σε νοικοκυριά προκειμένου να καταγράψει για όλα τα μέλη τις ημερήσιες μετακινήσεις τους, στοιχεία αυτών και βασικού παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή του μεταφορικού μέσου. Επιπλέον, μέσα από την έρευνα θα ζητηθούν ποιοτικοί δείκτες τόσο για τις Δημόσιες Συγκοινωνίες (π.χ. καθαριότητα, ευκολία προμήθειας εισιτηρίων, τήρηση χρονοπρογραμματισμού, πρόσβαση σε ΑΜΕΑ κλπ). όσο και για τη χρήση ποδηλάτου και την πεζή μετακίνηση.

Ως ελάχιστο απαιτούμενο πληθυσμιακό δείγμα για την εκπόνηση του Έργου ορίζονται τα 800 ερωτηματολόγια. Από αυτά, το 1/3 (250 ερωτηματολόγια) θα περιλαμβάνουν και την έρευνα δεδηλωμένων προτιμήσεων ενώ το 1/6 (130 ερωτηματολόγια) θα περιλαμβάνουν και την αξιολόγηση ποιοτικών δεικτών του συστήματος Δ.Σ, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης. Η κατανομή δείγματος θα γίνει βάσει πληθυσμού ζώνης αλλά και άλλων χαρακτηριστικών τα οποία θα οριστούν από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεργασία με τον Ανάδοχο του έργου. Το δείγμα ερωτηθέντων θα πρέπει να είναι χαρακτηριστικό και να περιλαμβάνει ένα σημαντικό ποσοστό φοιτητών (10% τουλάχιστον του συνόλου των ερωτηθέντων) αλλά και χρηστών ΔΣ (20% τουλάχιστον του συνόλου των ερωτηθέντων). Ειδική μέριμνα πρέπει να ληφθεί ώστε στην έρευνα να συμμετάσχουν και ΑΜΕΑ.

Το είδος των ερωτηματολογίων, η μεθοδολογία δειγματοληψίας, η οργάνωση της έρευνας και η μεθοδολογία ανάλυσης των στοιχείων της έρευνας θα προταθεί από τον Ανάδοχο και θα εγκριθεί από την Αναθέτουσα Αρχή.

Τα ερωτηματολόγια και η μεθοδολογία ανάλυσης των στοιχείων της έρευνας θα καθοριστεί σε συνεργασία του Αναδόχου με την Αναθέτουσα Αρχή.

Από την ανάλυση των δεδομένων που θα συλλεχθούν θα προκύψουν τα μητρώα Π-Π των συνολικών μετακινήσεων για την περιοχή του Έργου αλλά και ανά μεταφορικό μέσο. Συγχρόνως, θα προκύψουν οι βασικοί παράμετροι των αλγορίθμων καταμερισμού των μετακινήσεων στα μεταφορικά μέσα.

- **Απογραφή των χαρακτηριστικών Στάθμευσης**

Προσδιορισμός των χαρακτηριστικών στάθμευσης σε 2 τουλάχιστον αντιπροσωπευτικές διαδρομές της περιοχής του Έργου (που θα προσδιοριστούν σε συνεννόηση με την Αναθέτουσα Αρχή και θα καλύπτουν κατ' ελάχιστον τη ζώνη διοικητικού και οικονομικού κέντρου της πόλης, και την παραθαλάσσια αστική ζώνη). Για το προσδιορισμό των χαρακτηριστικών στάθμευσης θα πραγματοποιηθεί έρευνα καταγραφής προσφοράς και εναλλαγής (καταγραφή πινακίδων κυκλοφορίας ανά ώρα - 06:00-22:00 – κατά τη διάρκεια μιας τυπικής εργάσιμης ημέρας με τα καταστήματα να λειτουργούν και το απόγευμα).

Αναλυτική απογραφή στάθμευσης καθώς και νυχτερινή απογραφή οχημάτων κατοίκων θα πραγματοποιηθεί στην περιοχή απογραφής του οδικού δικτύου.

Επιπρόσθετα, θα καταγραφεί η προσφορά στάθμευσης εκτός οδού (δημόσιοι και ιδιωτικοί, στεγασμένοι ή μη χώροι στάθμευσης), ο αριθμός εισόδων/ εξόδων τους ανά πλευρά

οικοδομικού τετραγώνου και η υφιστάμενη τιμολογιακή πολιτική στην περιοχή απογραφής του οδικού δικτύου.

Επιπλέον, για το σύνολο της περιοχής του Έργου, θα απογραφούν οι υφιστάμενες θέσεις φορτοεκφόρτωσης, ΑΜΕΑ, ποδηλάτων, δικύκλων και τουριστικών λεωφορείων.

Από την ανάλυση των στοιχείων της έρευνας αυτής θα υπολογιστεί το ακριβές ισοζύγιο προσφοράς/ ζήτησης στην περιοχή του Έργου και θα επισημανθούν οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων, των επαγγελματιών και των ΑΜΕΑ.

- ***Καταγραφή του συστήματος μέσων μαζικής μεταφοράς***

Θα απογραφούν οι γραμμές, διαδρομές, στάσεις, αφετηρίες- τέρματα, είδος και χωρητικότητα οχημάτων, τιμολογιακή πολιτική, χρονοπρογραμματισμός γραμμών, επιβατική κίνηση, καθώς επίσης και των σταθμών ταξί και φορτοταξί.

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

Επιπρόσθετα, θα πραγματοποιηθεί μελέτη μετακινήσεων στα αστικά λεωφορεία, με έρευνα επιβατικής κίνησης σε 4 λεωφορειακές γραμμές για μια τυπική ημέρα για ένα 8ωρο (2 τετράωρα πρωινής και απογευματινής αιχμής).

- ***Καταγραφή δεδομένων για εναλλακτική μετακίνηση***

Θα εντοπιστούν και θα καταγραφούν οι θέσεις με σημαντικές ροές πεζών και θα συσχετιστούν με υφιστάμενες και επικείμενες υποδομές δικτύων πεζοδρόμων.

Θα εντοπιστούν οι θέσεις με σημαντικές ροές ποδηλάτων και θα συσχετιστούν με επικείμενες υποδομές δικτύων ποδηλατοδρόμων. Ταυτόχρονα θα διερευνηθούν πιθανά σημεία χωροθέτησης σταθμών ποδηλάτων και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων.

- ***Καταγραφή ατυχημάτων και προσδιορισμός μελανών σημείων***

Καταγραφή ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο της περιοχής του Έργου για τα τελευταία 3 έτη. Τα σχετικά στοιχεία θα ληφθούν από τις αστυνομικές αρχές και από την ΕΛ.ΣΤΑΤ, ειδικότερα όσον αφορά σε θανατηφόρα ατυχήματα και ατυχήματα με τραυματισμό για τα οποία συμπληρώνεται ΔΟΤΑ.

Από την ανάλυση των ατυχημάτων θα προκύψουν τα μελανά σημεία και οδικά τμήματα του οδικού δικτύου που χρήζουν άμεσων παρεμβάσεων.

Ο Ανάδοχος θα πρέπει να περιγράψει στην Τεχνική Προσφορά του με μεγάλη ακρίβεια τις μεθοδολογίες οργάνωση και εκτέλεσης των σχετικών ερευνών αλλά και ανάλυσης των δεδομένων που θα προκύψουν από αυτές ενώ συγχρόνως θα πρέπει να εκτιμήσει τον αριθμό των ερευνητών που θα χρειαστεί για κάθε καταγραφή

- **Ανάπτυξη κοινού οράματος για την κινητικότητα**

Σε αυτή τη φάση, θα καθοριστεί το τι πραγματικά επιδιώκει η πόλη να πετύχει μέσα από την εφαρμογή του ΣΒΑΚ και πως μπορεί να αυξηθεί η υποστήριξη του ευρύτερου κοινού για την ολοκλήρωσή του. Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να σχεδιαστεί κατά τέτοιο τρόπο που να περιλαμβάνει τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη όλων των μέσων και μορφών μεταφοράς. Για τον λόγο αυτό ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή θα αναπτύξει ένα κοινό όραμα και θα εκπονήσει ένα πρόχειρο σχέδιο αυτού σε μια εύκολη και κατανοητή μορφή το οποίο θα πρέπει να εγκρίνει το Δ.Σ. της Αναθέτουσας Αρχής και στη συνέχεια αυτό να δημοσιευτεί. Το όραμα αυτό θα αποτελέσει τη βάση για τον καθορισμό των εναλλακτικών σεναρίων του Σταδίου Ι (1.4.2)

- **Ανάπτυξη ειδικών στόχων**

Στη συνέχεια ο Ανάδοχος, σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή, θα καθορίσει προτεραιότητες και μετρήσιμους στόχους που θα επιτρέψουν την εκτίμηση των επιπτώσεων των μέτρων που θα προταθούν. Η διαδικασία που προβλέπεται περιλαμβάνει τον προσδιορισμό των στόχων σύμφωνα με το κοινό όραμα που αποτελεί και τον απώτερο σκοπό του ΣΒΑΚ, ενώ τα μέτρα είναι τα μέσα για την επίτευξή τους. Η συνεχής εμπλοκή των ενδιαφερόμενων μερών είναι απαραίτητη.

Ο Ανάδοχος (σε στενή συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς) θα προσχεδιάσει τους στόχους, θα αναλύσει και αξιολογήσει τις επιπτώσεις τους και στη συνέχεια θα τους προτεραιοποιήσει.

Η ανάπτυξη ειδικών στόχων (συγκεκριμένων, μετρήσιμων και ρεαλιστικών) επιτρέπει την παρακολούθηση της προόδου της επίτευξης των σκοπών του ΣΒΑΚ και καθορίζει το βασικό σημείο αναφοράς για την αξιολόγηση της αποδοτικότητας των μέτρων. Οι ειδικοί αυτοί στόχοι θα πρέπει να είναι ακριβείς κάνοντας χρήση ποσοτικών και ποιοτικών όρων και εύκολα κατανοητοί, μετρήσιμοι κι εφικτοί, ενώ πολύ βασικός παράγοντας που θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη είναι τα χρονικά διαστήματα μέσα στα οποία και θα πρέπει να επιτευχθούν. Ο Ανάδοχος θα πρέπει να επιλέξει/συνθέσει τους ειδικούς αυτούς στόχους και να αναπτύξει τη μεθοδολογία αξιολόγησής τους. Παραδείγματα στόχων παρουσιάζονται στον πίνακα 1.3.1 που ακολουθεί.

Πίνακας 1.3.1: Παραδείγματα ειδικών στόχων του ΣΒΑΚ

Περιγραφή Στόχου	Ποσοτικοποίηση Στόχου	Μονάδα Μέτρησης	Τιμή Στόχος	Έτος στόχος
Αναβάθμιση της αστικής οδικής ασφάλειας	Μείωση των ατυχημάτων που αφορούν στην παράσυρση πεζού στο αστικό οδικό δίκτυο.	Ατυχήματα	50%	10ετία
Αύξηση της προσβασιμότητας	Αύξηση των διαδρομών που μπορούν να γίνονται ανεμπόδιστα	χλμ.	80%	10ετία

	από ανθρώπους με κινητικά προβλήματα.			
Μείωση των περιβαλλοντικών ρύπων	Μείωση του CO2 εντός του αστικού κέντρου .	χλγρ.	20%	10ετία
Αύξηση της χρήσης Δ.Σ.	Αύξηση του ποσοστού χρήσης των αστικών Δημοσίων Συγκοινωνιών με τελικό προορισμό το κέντρο της πόλης	Μετακινήσεις	30%	10ετία
Αύξηση των ήπιων μεταφορικών υποδομών	Αύξηση των πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων.	χλμ.	60%	10ετία

- **Ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου και προσδιορισμός και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης**

- *Ανάπτυξη και προσαρμογή του κυκλοφοριακού μοντέλου της πόλης της Πρέβεζας*

Μετά τη συλλογή των κυκλοφοριακών και πολεοδομικών/χωροτακτικών δεδομένων, θα πραγματοποιηθεί η ανάπτυξη και προσαρμογή του κυκλοφοριακού προτύπου με στόχο την προσομοίωση της υφιστάμενης κατάστασης, την αξιολόγησή της και τη διαμόρφωση και αξιολόγηση των προτεινόμενων σεναρίων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας (εναλλακτικά σενάρια κυκλοφοριακής διαχείρισης). Οι εργασίες για την επίτευξη των παραπάνω παρουσιάζονται αναλυτικά στα βήματα που ακολουθούν.

Ο Ανάδοχος θα πρέπει να περιγράψει στην Τεχνική Προσφορά του με μεγάλη ακρίβεια τη μεθοδολογία και τα εργαλεία που θα χρησιμοποιήσει για την προσομοίωση του οδικού δικτύου, την ανάπτυξη του κυκλοφοριακού μοντέλου και τον έλεγχο της ακρίβειας των αποτελεσμάτων του

- **Υπολογισμός της ζήτησης των μετακινήσεων**

Ως πρώτο βήμα του παρόντος σταδίου εργασίας θα πραγματοποιηθεί η ανάλυση των δεδομένων που συλλέχθηκαν από τις έρευνες Π-Π στα νοικοκυριά, ώστε με αναγωγή του δείγματος να προκύψουν τα υφιστάμενα μητρώα Π-Π μετακινήσεων για τα διάφορα μεταφορικά μέσα. Τα μητρώα αυτά θα αποτελέσουν τη βάση για την ανάπτυξη του προτύπου των τεσσάρων βημάτων που θα ακολουθήσει. Πιο συγκεκριμένα, τα στοιχεία από τα ερωτηματολόγια στα οποία δηλώνεται η προέλευση και ο προορισμός του μετακινούμενου θα ανοιχτούν με βάση το ποσοστό του δείγματος, το σύνολο των φόρτων που θα καταγραφούν στο οδικό δίκτυο και την επιβατική κίνηση των γραμμών για τις μετακινήσεις με Δ.Σ. Το πρώτο άνοιγμα θα πραγματοποιηθεί στη μέση περίπου της έρευνας, όταν δηλαδή θα έχουν συμπληρωθεί κατά το ήμισυ το δείγμα – ζεύγη Π-Π. Στη συνέχεια θα εντοπιστούν αν υπάρχουν κενά σε ζώνες προέλευσης και προορισμού και θα γίνει στοχευόμενη

δειγματοληψία στα υπόλοιπα ώστε να καλυφθεί στο σύνολό της η περιοχή του Έργου με το κατάλληλο δείγμα, όπως αυτό θα προκύψει από την επεξεργασία των πληθυσμιακών στοιχείων και των χρήσεων γης της κάθε ζώνης.

- **Ανάλυση της προσφερόμενης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης**

Η ανάλυση της προσφερόμενης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης αποσκοπεί στην αποτύπωση των χαρακτηριστικών του συγκοινωνιακού συστήματος της περιοχής του Έργου. Πιο συγκεκριμένα, από τις αυτοψίες, την έρευνα ερωτηματολογίων και την έρευνα μετακινήσεων ΔΣ. παρά την οδό και στα δημόσια μεταφορικά μέσα θα αποτυπωθούν οι γραμμές του συστήματος Δ.Σ. της περιοχής του Έργου και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά αυτών (συχνότητες, χρόνοι διαδρομής, στάσεις, πληρότητες, στόλος κτλ). Συγχρόνως, για το οδικό δίκτυο θα αποτυπωθούν τα χαρακτηριστικά των οδικών τμημάτων (χωρητικότητα, λωρίδες, πλάτη, νόμιμη και παράνομη στάθμευση, φόρτιση κτλ.), θα αναλυθούν τα στοιχεία σηματοδότησης και θα βρεθούν οι κόμβοι και τα ποσοστά με τα οποία η κάθε κυκλοφοριακή ζώνη διοχετεύει τις μετακινήσεις της στο δίκτυο.

- **Ανάπτυξη και προσαρμογή κυκλοφοριακού προτύπου**

Μετά τον καθορισμό όλων των απαραίτητων στοιχείων, θα ξεκινήσει η ανάπτυξη και προσαρμογή του κυκλοφοριακού προτύπου. Για την εκτίμηση της ζήτησης των μετακινήσεων θα αναπτυχθεί το κλασικό μοντέλο τεσσάρων βημάτων (γένεση, κατανομή στο χώρο, κατανομή στα μεταφορικά μέσα και κατανομή στο δίκτυο). Η γένεση των μετακινήσεων θα προσομοιωθεί με ένα μοντέλο γραμμικής παλινδρόμησης για τη διαμόρφωση του οποίου θα εξεταστούν ως μεταβλητές όλα τα συλλεχθέντα κοινωνικοοικονομικά, δημογραφικά και πολεοδομικά στοιχεία της περιοχής του Έργου (πληθυσμός, χρήσεις γης, ΑΕΠ, δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ κ.α.) και θα χρησιμοποιηθούν τα στατιστικώς σημαντικά και ανεξάρτητα. Για την κατανομή των μετακινήσεων στο χώρο και τον υπολογισμό του ολοκληρωμένου μητρώου Π-Π θα πρέπει να αναπτυχθεί ένα μοντέλο βαρύτητας, το οποίο θα στηρίζεται στις παραγωγές και έλξεις από κάθε ζώνη και στους συντελεστές μεμονωμένης στάθμισης που θα αντιστοιχούν στην χρονοαπόσταση μεταξύ των ζωνών.

Για την κατανομή στα διάφορα μεταφορικά μέσα και τον υπολογισμό των αντίστοιχων μητρώων Π-Π, θα δημιουργηθούν μοντέλα επιλογής μέσου τα οποία θα βασιστούν στα αποτελέσματα της έρευνας δεδομένων προτιμήσεων και στα στοιχεία γενικευμένου κόστους που θα προκύψουν από αυτά. Το μοντέλο επιλογής μέσου που θα αναπτυχθεί θα πρέπει να είναι μοντέλο logit ή probit ή nested logit ανάλογα με τις κατανομές που θα προκύψουν από τα δεδομένα που θα συλλεχθούν. Στην ανάπτυξη του μοντέλου επιλογής μέσου θα διερευνηθεί και η στατιστική σημαντικότητα κοινωνικοοικονομικών παραγόντων και άλλων δεικτών. Με τον τρόπο αυτό θα εκτιμηθεί η συμβολή τους στην τελική επιλογή του μέσου. Το μοντέλο επιλογής μέσου θα πρέπει να περιλαμβάνει παραμέτρους με ευαισθησία στις αλλαγές που αφορούν στην εισαγωγή υποδομών και πολιτικών με τα οποία προώθουνται τα ήπια μεταφορικά μέσα ενώ στην τελική κατανομή θα συμπεριλαμβάνει τα μέσα αυτά (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση, car sharing κτλ) ως ξεχωριστές κατηγορίες. Τέλος, η κατανομή στο δίκτυο τόσο για τα Ι.Χ. οχήματα όσο και για τα δημόσια μέσα θα γίνει με τη χρήση αλγορίθμων ελαχιστοποίησης χρόνου τα οποία για την περίπτωση των δημοσίων

μέσων μεταφοράς θα εμπλέκουν και τον φόρτο των οχημάτων ως επιπρόσθετη φόρτιση του δικτύου (additional volume).

Όλα τα παραπάνω θα αποτελέσουν το κυκλοφοριακό μοντέλο της πόλης το οποίο προτείνεται να αναπτυχθεί με χρήση προγράμματος κυκλοφοριακού σχεδιασμού και ανάλυσης (π.χ. προγράμματος 'VISSUM') ή ισοδύναμο (ο Ανάδοχος θα πρέπει να διαθέτει τη σχετική άδεια).

Για την αξιολόγηση της επίδρασης των προτεινόμενων σεναρίων στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και στην περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής του Έργου θα αναπτυχθεί μοντέλο πρόβλεψης της ζήτησης των μετακινήσεων που θα στηρίζεται στη μελλοντική εξέλιξη των κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών και όλων των άλλων παρόντων της ΠΜ που εισέρχονται στο μοντέλο γένεση και έλξης. Συγχρόνως για το άνοιγμα των γενέσεων και έλξεων στο χώρο και τη δημιουργία του συνολικού μητρώου Π-Π θα πρέπει να καθοριστεί με λεπτομέρεια το μελλοντικό δίκτυο των μετακινήσεων ώστε να βρεθούν οι νέες χρονοαποστάσεις που επηρεάζουν το μοντέλο βαρύτητας.

Οι χρονικοί ορίζοντες στους οποίους θα εξεταστούν τα προτεινόμενα σενάρια βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι τα έτη 2020, 2025 και 2030.

- *Προσδιορισμός και αξιολόγηση σεναρίων*

Ο Ανάδοχος καλείται να διαμορφώσει εναλλακτικά σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για την περιοχή του Έργου, τα οποία θα αποσκοπούν στη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης πεζών, ποδηλατιστών και ΑΜΕΑ, καθώς και στη σωστή λειτουργία και εξυπηρέτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Τα σενάρια αυτά θα περιλαμβάνουν τις τάσεις και τις προοπτικές περιβαλλοντικής και αειφόρου ανάπτυξης της περιοχής, τις προτάσεις που θα βασίζονται στη προώθηση των μέσων ήπιας κυκλοφορίας και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις σε χρονικό ορίζοντα 5ετίας, 10αετίας και 20αετίας, λαμβάνοντας πάντα υπόψη την εμπορική και την τουριστική ανάπτυξη της πόλης.

Γενικά, οι προτάσεις διαχείρισης της κινητικότητας θα πρέπει να σχεδιαστούν με βάση τις παρακάτω αρχές που αποτελούν και προτεραιότητες του Δήμου Πρέβεζας:

- Προώθηση των μέσων ήπιας κυκλοφορίας και δημιουργία βιώσιμων συνθηκών κίνησης πεζών, ειδικότερα των ευπαθών ομάδων και ΑΜΕΑ, σε όλη τη περιοχή του Έργου μέσω της δημιουργίας δικτύου και αξόνων πεζόδρομων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και σχολικών δακτυλίων, εξασφαλίζοντας τη μέγιστη οδική ασφάλεια όλων των χρηστών .
- Ενίσχυση του ρόλου των ΜΜΜ και προώθηση μέτρων για την διευκόλυνση της λειτουργίας τους, όπως μεταφορά ή/και εκ νέου χωροθέτηση στάσεων, πύκνωση δρομολογίων, ανανέωση του στόλου λεωφορείων με οχήματα χαμηλών ή μηδενικών ρύπων, κτλ. Ιδιαίτερα σημαντική για την περιοχή του Έργου κρίνεται η ενοποίηση των αστικών συγκοινωνιών με υπεραστικά και περιφερειακά μέσα μεταφοράς.

- Αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκαλεί η παράνομη στάθμευση κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μην αντιστρατεύεται η βιώσιμη κινητικότητα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός κέντρου σε σημεία τέτοια ώστε να συνδυάζονται εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης προς το κέντρο της πόλης (που αποτελεί εμπορικό και διοικητικό κέντρο υπερτοπικού χαρακτήρα), μειώνοντας, έτσι, τη διαμπερή κυκλοφορία (π.χ. χώροι στάθμευσης περιφερειακά της πόλης).
- Βελτίωση κι επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων
- Αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της πόλης με αναπλάσεις οδών (δημιουργία κοινών χώρων, ζωνών πεζών, πράσινων οδών, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, κτλ.) σε συνδυασμό με ήπιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις, δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, κτλ).
- Ρύθμιση και έλεγχο της κίνησης μεγάλων οχημάτων και της προσβασιμότητας των οχημάτων διανομής και τροφοδοσίας.
- Καθορισμό και διευθέτηση των ειδικών παραχωρημένων χώρων στάθμευσης (ΑμεΑ και άλλες παραχωρημένες θέσεις), συμπεριλαμβανομένων των χώρων για την ολιγόλεπτη στάθμευση τουριστικών λεωφορείων, ταξί, δικύκλων, ποδηλάτων, κτλ.

Τα σενάρια θα διαμορφωθούν από τον Ανάδοχο σε πλήρη συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή λαμβάνοντας υπόψη το αναπτυξιακό σχέδιο της πόλης, έργα τα οποία είτε είναι υπό υλοποίηση είτε θα υλοποιηθούν, την κοινή Ευρωπαϊκή πολιτική για τις Βιώσιμες και Ευφυείς Πόλεις, αλλά και τα αποτελέσματα της πρώτης διαβούλευσης που θα έχει πραγματοποιηθεί και στην οποία θα έχουν καταγραφεί οι απόψεις φορέων και πολιτών.

Θα υπάρχουν τουλάχιστον τέσσερα σενάρια, ξεκινώντας από το μηδενικό σημερινό σενάριο (do nothing - Απραξίας), προχωρώντας στο άμεσα υλοποιήσιμο σενάριο με στρατηγικές δράσεις που θα έχουν υλοποιηθεί μέσα σε διάστημα μίας πενταετίας, στο μεσοπρόθεσμο σενάριο που αφορά στις δράσεις που θα έχουν ολοκληρωθεί μέσα στην επόμενη δεκαετία και καταλήγοντας στο μακροχρόνιο δραστικό σενάριο υλοποίησης όλων των στρατηγικών στόχων μέσα στα επόμενα είκοσι χρόνια. Τα προτεινόμενα σενάρια θα προσομοιωθούν με το κυκλοφοριακό μοντέλο, θα αξιολογηθούν οι επιπτώσεις τους και τα αποτελέσματα της προσομοίωσης θα παρουσιαστούν και θα συζητηθούν στην δεύτερη διαβούλευση φορέων και πολιτών.

- *Διαμόρφωση οριστικού σχεδίου κυκλοφοριακής οργάνωσης*

Μετά την ολοκλήρωση της δεύτερης διαβούλευσης ο Ανάδοχος θα αξιολογήσει τις απόψεις και τις προτάσεις που εκφράστηκαν για τα προκαταρκτικά σενάρια, θα λάβει υπόψη του τυχόν προβλήματα και αντιρρήσεις που εκφράστηκαν, καθώς επίσης και τις παρατηρήσεις της Αναθέτουσας Αρχής και θα προβεί στις κατάλληλες αλλαγές των σεναρίων. Κατόπιν μιας εκ νέου αξιολόγησης μέσω του κυκλοφοριακού μοντέλου, θα υποβάλει το οριστικό σχέδιο κυκλοφοριακής οργάνωσης (τελικό σενάριο διαχείρισης βιώσιμης κινητικότητας), το οποίο θα συνοδεύεται από επαρκή και τεκμηριωμένη αιτιολόγηση και θα περιλαμβάνει:

- Ανάλυση και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της δεύτερης διαβούλευσης και της προσομοίωσης του κυκλοφοριακού μοντέλου.
- Επιλογή και τεκμηρίωση του τελικού σεναρίου. Αναλυτική παρουσίαση που αφορά σε: μονοδρομήσεις οδών, πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, μετατροπή οδών ή τμημάτων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πρόταση νέου ποδηλατοδρόμου, ιεράρχηση διανοίξεων οδών, ιεράρχηση οδικού δικτύου και πολιτική στάθμευσης για την περιοχή του Έργου. Επιπλέον, αναλυτική παρουσίαση που αφορά σε προτεινόμενες παρεμβάσεις (βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα) καθώς και αιτιολόγηση αυτών (π.χ. αύξηση οδικής ασφάλειας, αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας κ.α.).
- Προτάσεις για πιθανή διαμόρφωση κόμβων (ή δημιουργία κυκλικών κόμβων), κατόπιν ελέγχου των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού καθώς και των επιτρεπόμενων κινήσεων.
- Προτάσεις για τη βελτίωση των δημοσίων συγκοινωνιών (υφιστάμενων και μελλοντικών) και σύνδεσης των στάσεων με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο, δημιουργία κατάλληλων και θελκτικών χώρων αναμονής (συσχετιζόμενους με τον αριθμό της επιβατικής κίνησης).
- Προτάσεις για τη βελτίωση και εύρυθμη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών σε όλη την υπό μελέτη περιοχή (π.χ. θέσπιση ωραρίου λειτουργίας, προτάσεις για ορισμό χωρικών και χρονικών περιορισμών στις φορτοεκφορτώσεις, πρόταση για δημιουργία θέσεων φορτοεκφόρτωσης, χώρων μεταφόρτωσης εμπορευμάτων, κα).
- Προτάσεις για διαχείριση της στάθμευσης.
- Προτάσεις για βελτίωση υφιστάμενης σηματοδότησης, προτάσεις για κατάργηση ή διερεύνηση νέας σηματοδότησης για κυκλοφοριακούς λόγους και για λόγους οδικής ασφάλειας.

Ενδεικτικά, μερικές από τις κύριες προτεραιότητες του Δήμου όπως αυτές προέκυψαν ύστερα από σχετική διαβούλευση των βασικών φορέων του Δήμου οι οποίοι εμπλέκονται στα θέματα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, παρουσιάζονται στον πίνακα 1.2.1 που ακολουθεί.

Πίνακας 1.4.1: Προτεινόμενες Δράσεις και Μέτρα για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στον Δήμο Πρέβεζας

ΤΟΜΕΙΣ ΟΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΥΝ ΤΟ ΣΒΑΚ ΜΙΑΣ ΠΟΛΗΣ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών (π.χ. Συρρακουσών) Βελτίωση προσβασιμότητας τμήματος της πόλης που περικλείεται από τις οδούς Κοντού-Νικοπόλεως-Χαονίας-

	Ζαλόγγου-Δωδώνης-Κοντού-Προμηθέως (περιοχή Καμαρνιώτικα). Πεζοδρομήσεις κι εξοπλισμός (πχ. φωτισμός)
	Τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων
	Κατασκευή πεζοδρομίων στην οδό Προμηθέως
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	Εισαγωγή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης επί της οδού Λεωφόρου Ειρήνης
ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ	Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων
	Δημιουργία πεζόδρομου στην περιφερειακή τάφρο (από Επτανήσου έως Αγίου Γεωργίου)
	Βελτίωση προσβασιμότητας
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ	Δημιουργία ποδηλατοδρόμων
	Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων
	Δημιουργία ποδηλατόδρομου στην περιφερειακή τάφρο (από Επτανήσου έως Αγίου Γεωργίου)
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	Δημιουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας
	Πύκνωση των λεωφορειακών γραμμών
	Κάλυψη των απαιτήσεων φοιτητών και άλλων ομάδων μετακινούμενων (τουρίστες, διαμένοντες στα ξενοδοχεία της περιοχής κ.α.).
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Νέο κανονιστικό πλαίσιο για τις Φ/Ε.
ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	Μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας: Ανάπλαση τάφρου περιμετρικά Κάστρου Αγίου Ανδρέα-Μπάλκου και καθέτων οδών
	Μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας: Πλακόστρωση τμήματος οδού Πολυτεχνείου (από κόμβο Λ. Ειρήνης έως οδό Αγ. Γεωργίου) και (οδού Αγ. Γεωργίου έως Εργατικές Κατοικίες)
	Μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας: Πλακόστρωση παραλιακής οδού Βενιζέλου (από Καρυωτάκη έως Αγ. Γεωργίου)
	Ανάπλαση κοινόχρηστων περιοχών (χώροι πρασίνου, πλατείες) στα Λευκαδίτικα και το Υδραγωγείο
ΧΡΗΣΗΝΕΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ	Ανάπτυξη συστημάτων πληροφόρησης επιβατικού κοινού.
	Ανάπτυξη συστήματος πληροφόρησης τουριστών.

- **Ενεργή ενημέρωση του κοινού – Στάδιο Ι**

Στην αρχή του Έργου, ο Ανάδοχος θα σχεδιάσει και θα οργανώσει μία πρώτη εκδήλωση ενημέρωσης κοινού (open day), όπου θα ενημερώσει τους πολίτες της Πρέβεζας σχετικά με την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και το πόσο σημαντικό ρόλο παίζει τόσο στην ανάπτυξη της πόλης και των γύρω περιοχών όσο και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της. Ο χρόνος και ο τόπος που θα πραγματοποιηθεί η εκδήλωση θα καθοριστεί σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή. Κατά τη διάρκειά της

εκδήλωσης θα διανέμονται ενημερωτικά φυλλάδια που θα σχεδιάσει κι εκτυπώσει ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή (ως προς το περιεχόμενό τους), ενώ ταυτόχρονα το κοινό θα ενημερωθεί για την έρευνα ερωτηματολογίου που θα πραγματοποιηθεί στα πλαίσια του Έργου προκειμένου να εξασφαλιστεί η ευρεία συμμετοχή του σε αυτήν.

Μετά τη διαμόρφωση του κοινού οράματος (1.2), ο Ανάδοχος θα πρέπει να ενημερώσει εκ νέου τους πολίτες, ώστε αυτοί να κατανοήσουν πλήρως τους στόχους (1.3) που αυτό εξυπηρετεί. Η συμμετοχή και η επέμβαση τους σε περίπτωση που δε συμφωνούν με το όραμα του ΣΒΑΚ κρίνεται απαραίτητη. Για τον λόγο αυτό οι πολίτες θα πρέπει να έχουν την ευκαιρία να συμμετέχουν σε ανοικτές εκδηλώσεις όπου θα μπορούν να συζητήσουν διάφορα θέματα του ΣΒΑΚ με πολιτικούς εκπροσώπους και τεχνοκράτες. Σε αυτή τη φάση ο Ανάδοχος θα αναλάβει να προωθήσει το κοινό όραμα μέσα από Δελτία Τύπου και αναφορές στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης (ραδιοφωνικοί σταθμοί, τοπικά κανάλια, κτλ.).

• ΣΤΑΔΙΟ II

• Προσδιορισμός των αποτελεσματικότερων δυνατών μέτρων

Μετά τον καθορισμό των εναλλακτικών σεναρίων και προκειμένου να ικανοποιηθούν στο μέγιστο οι στόχοι που καθορίστηκαν και να υλοποιηθούν τα επιλεχθέντα σενάρια (σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο επίπεδο) θα πρέπει να επιλεγούν τα κατάλληλα μέτρα. Ο προσδιορισμός των μέτρων αποτελεί ένα από τα βασικότερα ορόσημα υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Η αποτελεσματικότητα των μέτρων εξαρτάται πολύ και από το βαθμό της μεταξύ τους συνέργειας και για το λόγο αυτό θα πρέπει να θεωρούνται ως πακέτα και όχι μεμονωμένα. Η επιλογή θα βασιστεί στην εμπειρία άλλων περιοχών που εφάρμοσαν παρόμοιες πολιτικές και θα πρέπει να συνάδει με το απαιτούμενο κόστος υλοποίησης. Ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή αφού επαναξιολογήσει το πλαίσιο των διαθέσιμων πόρων, θα προσδιορίσει ένα πακέτο μέτρων διασφαλίζοντας τη σύνδεσή τους με τους προκαθορισμένους στόχους του ΣΒΑΚ.

Γενικά, τα προτεινόμενα μέτρα προώθησης και διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας ενδεικτικά μπορούν να περιλαμβάνουν:

- Προώθηση των μέσων ήπιας κυκλοφορίας (πεζή, ποδήλατο, MMM) μέσω εκστρατειών ενημέρωσης κοινού.
- Ενίσχυση του ρόλου των MMM και προώθηση μέτρων για τη διευκόλυνση της λειτουργίας τους, όπως η ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων, η χρήση ευφύων συστημάτων μεταφορών (π.χ. «έξυπνες» στάσεις, πληροφόρηση για χρόνους άφιξης, κα.).

- Αποτροπή της μετακίνησης προς το κέντρο με ΙΧ μέσω παροχής εγκαταστάσεων park&ride ή bike& ride και συστήματος καθοδήγησης της στάθμευσης προς την περιφέρεια του κέντρου της πόλης).
- Διαχείριση της στάθμευσης μέσω ευφυών συστημάτων (π.χ. εφαρμογές e-parking).
- Μέτρα στήριξης της χρήσης του ποδηλάτου (πέρα από τη βελτίωση κι επέκταση της υπάρχουσας υποδομής), όπως υλοποίηση προγράμματος ενοικίασης ποδηλάτων, μεταφορά ποδηλάτων από αστικά λεωφορεία, κλπ.
- Διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών μέσω της δημιουργίας ηλεκτρονικών πλατφόρμων ICT.
- Προώθηση της χρήσης οχημάτων νέων τεχνολογιών μέσω car sharing.

- **Μάθηση από την εμπειρία των άλλων**

Επιπλέον ο Ανάδοχος μέσα από βιβλιογραφική ανασκόπηση καλών πρακτικών θα περιγράψει με λεπτομέρεια τον τρόπο εφαρμογής των προτεινόμενων μέτρων κατά τέτοιον τρόπο που αυτά να εξυπηρετούν τις ιδιαίτερες ανάγκες του Δήμου Πρέβεζας λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη και τους διαθέσιμους χρηματικούς πόρους.

- **Εξέταση καλύτερης τιμής - απόδοσης**

Λόγω περιορισμένων προϋπολογισμών, είναι ιδιαίτερα σημαντικό η εφαρμογή των μέτρων που επιλέγονται να αποδίδουν τα μέγιστα για το σύνολο των χρημάτων που δαπανούνται. Για τον λόγο αυτό μια εκτίμηση των μέτρων με αξιολόγηση κόστους οφέλους πρέπει να προηγηθεί προτού αυτά επιλεγούν προς τελική εφαρμογή. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η επιλογή ρεαλιστικών και οικονομικά εφικτών μέτρων.

Ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή θα εστιάσει στα προτεινόμενα μέτρα που θεωρεί ως τα πλέον σημαντικά και θα εκτιμήσει τη σχέση κόστους – οφέλους , προκειμένου να ενισχυθεί η αξιοπιστία εφαρμογής τους και να αποφευχθεί η επιλογή εκείνων των οποίων η εφαρμογή δεν είναι οικονομικά ρεαλιστική. Στην όλη διαδικασία η συνεκτίμηση του κόστους συντήρησης κρίνεται αναγκαία.

- **Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων**

Στη συνέχεια ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή και λαμβάνοντας υπόψη:

- τα μέτρα που επιτυγχάνουν πολλαπλούς στόχους
- τη διασφάλιση της διατροπικότητας
- την ένταξη των μέτρων στον σχεδιασμό χρήσεων γης

θα προτείνει τα τελικά προς εφαρμογή μέτρα, τα οποία και θα οριστικοποιηθούν με την τρίτη διαβούλευση (βλ. Στάδιο III).

- **ΣΤΑΔΙΟ III**

- **Τελική αποδοχή ΣΒΑΚ**

Στο Στάδιο αυτό, η Αναθέτουσα Αρχή θα προετοιμάσει ένα λεπτομερές σχέδιο δράσης και προϋπολογισμού, το οποίο και θα παραδώσει στον Ανάδοχο υπό τη μορφή Τεχνικής Έκθεσης. Η Έκθεση θα περιλαμβάνει την αναλυτική περιγραφή των μέτρων, την αναμενόμενη συμβολή τους στην επίτευξη των ειδικών στόχων, τις πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς κινδύνους καθώς και το χρονοδιάγραμμα σχεδιασμού κι εφαρμογής κάθε μέτρου.

Ο Ανάδοχος θα οργανώσει την τρίτη διαβούλευση, όπου και θα παρουσιάσει σε πρόγραμμα παρουσίασης (π.χ. Power Point) ή 'ισοδύναμο' τα αποτελέσματα του συνόλου του Έργου (τελικά σενάρια, σχέδιο δράσης, κλπ.). Ο σκοπός της τρίτης διαβούλευσης είναι να παρουσιαστεί λεπτομερώς η πρώτη έκδοση του ΣΒΑΚ και το σχέδιο δράσης αυτού, ώστε ο κάθε φορέας να μπορέσει να διατυπώσει την άποψή του για τα προτεινόμενα μέτρα ή και να προτείνει εναλλακτικά. Οι οποιεσδήποτε αλλαγές προκύψουν, θα ενσωματωθούν στην τελική έκδοση του ΣΒΑΚ.

- **Ενεργή ενημέρωση του κοινού – Στάδιο III**

Μετά την ολοκλήρωση και αποδοχή του ΣΒΑΚ ο Ανάδοχος θα οργανώσει την τελική εκδήλωση, όπου θα παρουσιαστεί το τελικό έγγραφο ΣΒΑΚ. Η εκδήλωση θα είναι ανοικτή και σε αυτή θα συμμετέχουν τόσο εκπρόσωποι φορέων που συμμετείχαν στα στάδια της διαβούλευσης όσο και πολίτες. Απώτερος σκοπός είναι να ενημερωθεί το κοινό της πόλης για τα μέτρα τα οποία αποφασίστηκαν αλλά και το χρονικό διάστημα στο οποίο αυτά θα υλοποιηθούν.

- **Παραδοτέα – Εκθέσεις**

Στάδιο I-Π1. 1^η Διαβούλευση

Το Παραδοτέο αυτό θα αποτελεί έκθεση με τα αποτελέσματα της 1ης Διαβούλευσης, ήτοι την καταγραφή των απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα υφιστάμενα τοπικά προβλήματα κινητικότητας.

Στάδιο I-Π2. Επεξεργασία-Ανάλυση-Παρουσίαση υφιστάμενης κατάστασης

Η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης κατά το Στάδιο Ι θα περιλαμβάνει την επεξεργασία και την αξιολόγηση όλων των συλλεχθέντων δεδομένων, στοιχείων, μετρήσεων και ερευνών, έτσι ώστε να προκύψει μια ολοκληρωμένη απεικόνιση του τρόπου λειτουργίας του οδικού δικτύου στην περιοχή του Έργου αλλά και να εντοπιστούν τα προβλήματα. Τα δεδομένα, οι μετρήσεις και οι έρευνες που πραγματοποιήθηκαν θα πρέπει να επεξεργαστούν κατάλληλα και να εισαχθούν στο κυκλοφοριακό μοντέλο.

Τα παραπάνω θα συνοψίζονται σε **‘Τεχνική Έκθεση Α. – Υφιστάμενη κατάσταση’** η οποία θα περιλαμβάνει:

- Την πλήρη μεθοδολογία συλλογής κυκλοφοριακών δεδομένων, όπου θα καθορίζεται ο τρόπος οργάνωσης και διεξαγωγής των κυκλοφοριακών ερευνών, η δειγματοληψία, το ερωτηματολόγιο που θα χρησιμοποιηθεί για την έρευνα Π-Π, η μεθοδολογία και τα εργαλεία ανάλυσης των δεδομένων που θα συλλεχθούν κ.α. Επίσης η έκθεση θα συμπεριλαμβάνει την καταγραφή των υφισταμένων μελετών και ερευνών σχετικά με το αντικείμενο και την περιοχή του Έργου και τη συνοπτική αποτίμηση του περιεχομένου τους.
- Περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του οδικού δικτύου, τις χρήσεις γης και άλλα πολεοδομικά χαρακτηριστικά, τους κυκλοφοριακούς φόρτους των οδικών αξόνων, το δίκτυο ΜΜΜ, το καθεστώς στάθμευσης, την οδική ασφάλεια καθώς και πιθανά ειδικά κυκλοφοριακά προβλήματα. Διακριτή αναφορά θα γίνει στην μετακίνηση των ΑΜΕΑ με γνώμονα την καταγραφή και απώτερο στόχο τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας στην πόλη της Πρέβεζας.
- Παρουσίαση των σχετικών μελετών που έχουν ήδη εκπονηθεί ή προγραμματίζονται να γίνουν βραχυπρόθεσμα και τρόπος επιρροής της υπό μελέτη περιοχής.
- Παρουσίαση της χωροταξίας και των πολεοδομικών χαρακτηριστικών, διαπιστώσεις και συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση όλων των παραπάνω στοιχείων. Θα περιλαμβάνει την αξιολόγηση των υποδομών και των χρήσεων γης στο σύνολο του Δήμου που επηρεάζουν τον χωρικό και κυκλοφοριακό χαρακτήρα του.
- Πίνακας με τα συλλεχθέντα γεωμετρικά και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών (υφιστάμενη κατάσταση).

Όσον αφορά στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών αυτά περιλαμβάνουν: πλάτος οδοστρώματος, αριθμός και πλάτη λωρίδων κυκλοφορίας, μονόδρομη/αμφίδρομη κίνηση οχημάτων, πλάτη πεζοδρομίων, πλάτη ελεύθερης όδευσης πεζών, ύπαρξη και πλάτος νησίδων, ποδηλατοδρόμων, κλίση οδών (πάνω ή κάτω από 5%), ύπαρξη ραμπών ΑΜΕΑ και οδηγού τυφλών καθώς και αξιολόγηση της λειτουργικότητας τους, υλικό του οδοστρώματος και πεζοδρομίου καθώς και αξιολόγηση αυτών (βάσει τις ισχύουσας νομοθεσίας), για την ΠΜ.

Όσον αφορά στα λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών αυτά περιλαμβάνουν την ιεράρχηση του οδικού δικτύου σε πρωτεύουσα, δευτερεύουσα, συλλεκτήρια και τοπική οδό.

- Αναλυτική περιγραφή των μετρήσεων αλλά και πάσης φύσεως συλλογής στοιχείων (περιγραφή εντύπων απογραφών και μετρήσεων, θέσεις μετρήσεων κτλ.), δηλαδή απογραφή οδικού δικτύου και οργάνωσης κυκλοφορίας, απογραφή Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, καταγραφή χρήσεων γης και ποσοστών αυτών ανά ζώνη (όπως αυτές θα οριστούν για τις ανάγκες του κυκλοφοριακού μοντέλου), καταγραφή της φωτεινής σηματοδότησης, καταγραφή της ρυθμιστικής οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας, μετρήσεις εισερχομένων-εξερχομένων επιβατών και χρόνων διαδρομής στα Μ.Μ.Μ. Το σύνολο των πρωτογενών στοιχείων (απογραφικά δελτία, μετρήσεις κτλ.) θα περιληφθούν σε Παράρτημα στο τέλος της έκθεσης. Τα αποτελέσματα των μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου, θα αποτυπωθούν σε κατάλληλους πίνακες και διαγράμματα και σε χάρτες κυκλοφοριακών φόρτων .
- Αποτελέσματα της καταγραφής της στάθμευσης, δείκτης εναλλαγής και αποτύπωση της παράνομης στάθμευσης, με έμφαση στα χαρακτηριστικά στάθμευσης της οριζόμενης περιοχής (βλ. περιγραφή Σταδίου Ι). Παρουσίαση των αποτελεσμάτων της παράνομης στάθμευσης με την βοήθεια διαγραμμάτων και πινάκων για την οριζόμενη περιοχή. Παρουσίαση των θέσεων και του καθεστώτος φορτοεκφόρτωσης για όλη την περιοχή του Έργου. Παράθεση των Κανονιστικών Αποφάσεων που αφορούν σε απαγορεύσεις σε εισόδους σχολείων, Ι.Ν, τραπεζών, ξενοδοχείων κτλ.
- Συνολική κυκλοφοριακή θεώρηση και επισήμανση των προβλημάτων της περιοχής του Έργου.
- Αναλυτική περιγραφή της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε, των στατιστικών αναλύσεων που έγιναν, κτλ. της έρευνας ερωτηματολογίου. Το σύνολο των πρωτογενών στοιχείων θα περιληφθούν σε Παράρτημα στο τέλος της έκθεσης.

Η Τεχνική Έκθεση Α, θα συνοδεύεται από σειρά σχεδίων. Τα επεξεργασμένα στοιχεία θα απεικονισθούν σε χάρτες, σε κατάλληλη κλίμακα ως εξής:

Χάρτης Α-1: Οδική Υποδομή & Χρήσεις γης

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

Χάρτης Α-2: Οδικό δίκτυο & Υποδομές

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

Χάρτης Α-3: Κυκλοφοριακοί φόρτοι

Θα απεικονίζονται, σε κατάλληλη κλίμακα, τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών φόρτων και μετρήσεων, όπως η Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι πρωινής, απογευματινής και βραδινής αιχμής σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων, στους βασικούς οδικούς άξονες καθώς και οι θέσεις των σταθμών μέτρησης κυκλοφοριακών φόρτων. Οι χάρτες φόρτων κυκλοφορίας θα υποστηρίζονται από κατάλληλους πίνακες καθώς και από σειρά σχημάτων, γραφημάτων κτλ.

Χάρτης Α-4: Στάθμευση

Θα απεικονίζονται, σε κατάλληλη κλίμακα, τα αποτελέσματα της έρευνας στάθμευσης όπως τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά ανά οικοδομικό τετράγωνο (προσφορά στάθμευσης, ρυθμίσεις στάθμευσης, χώροι στάθμευσης εκτός οδού κ.λ.π.) Οι χάρτες στάθμευσης θα υποστηρίζονται από κατάλληλους πίνακες όπου θα αναφέρεται και ο αριθμός και η τιμολογιακή πολιτική των χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Επιπλέον θα υπάρχει χάρτης Ειδικών Θέσεων Στάθμευσης που θα συμπεριλαμβάνει για όλη την περιοχή του Έργου τις θέσεις φορτοεκφόρτωσης, ΑΜΕΑ, εισόδους-εξόδους από ιδιωτικούς και δημοσίους χώρους στάθμευσης καθώς και όλων των ειδών των απαγορεύσεων βάσει του Κ.Ο.Κ. .

Χάρτης Α-5: Δημόσιες Συγκοινωνίες

Θα απεικονίζονται, σε κατάλληλη κλίμακα, οι υφιστάμενες διαδρομές, οι αφετηρίες και οι στάσεις των αστικών λεωφορειακών γραμμών. Στον χάρτη αυτό θα επισημαίνεται ποιες από αυτές τις γραμμές (εάν αυτές υπάρχουν) δύνανται να εξυπηρετήσουν ΑΜΕΑ.

Χάρτης Α-6: Οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση

Θα απεικονιστεί, σε κατάλληλη κλίμακα, για τις πρωτεύουσες και δευτερεύουσες αρτηρίες καθώς και στις κύριες συλλεκτικές οδούς, η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Χάρτης Α-7: Φωτεινή Σηματοδότηση

Θα απεικονίζονται, σε κατάλληλη κλίμακα ή σχηματικές αποτυπώσεις, τα χαρακτηριστικά των φωτεινών σηματοδοτών, συνοδευόμενα από ανάλυση κινήσεων, καθυστερήσεων, άλλων παραμέτρων λειτουργίας κτλ.

Χάρτης Α-8: Τροχαία Ατυχήματα

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

Οι παραπάνω χάρτες θα παραδοθούν σε έντυπη (σε 4 αντίγραφα) και σε ψηφιακή μορφή, δομημένοι σε Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών (GIS). Επίσης θα παραδοθούν όλα τα πρωτογενή στοιχεία που συγκεντρώθηκαν κατά την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης (πρωτότυπα των εντύπων απογραφής κυκλοφοριακών φόρτων, χρήσεων γης, στάθμευσης, στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων κτλ.). Όλα τα παραπάνω πρωτογενή των διαφόρων εντύπων θα δοθούν μηχανογραφημένα σε βάση δεδομένων λογιστικών φύλλων (π.χ. Excel) ή 'ισοδύναμο'.

Στάδιο Ι- Π.3 Κοινό όραμα βιώσιμης κινητικότητας

Ο Ανάδοχος θα προετοιμάσει ένα έγγραφο όπου θα περιγράφεται το κοινό όραμα σε μια εύκολη και κατανοητή στο ευρύ κοινό μορφή.

Στάδιο Ι- Π.4 Ανάπτυξη ειδικών στόχων

Στο σημείο αυτό ο Ανάδοχος θα παραδώσει **‘Τεχνική Έκθεση Β. – Ειδικοί στόχοι’** στην οποία θα ορίζονται και αναλύονται οι ειδικοί στόχοι. Επιπλέον, θα παρέχεται μεθοδολογία αξιολόγησης των επιπτώσεών τους και προτεραιοποίησή τους.

Στάδιο Ι-Π5. Κυκλοφοριακό Μοντέλο-Προκαταρκτικά Σενάρια Διαχείρισης Κινητικότητας

Μετά την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης, θα αναπτυχθεί το κυκλοφοριακό μοντέλο για την πόλη της Πρέβεζας και θα οριστούν προκαταρκτικά σενάρια διαχείρισης της κινητικότητας, τα οποία και θα αξιολογηθούν με αυτό. Πιο συγκεκριμένα τα παραπάνω θα αποτυπωθούν στην **“Τεχνική Έκθεση Γ-κυκλοφοριακό Μοντέλο-Προκαταρκτικά σενάρια Διαχείρισης Κινητικότητας”** που θα περιλαμβάνει:

- Τη μεθοδολογία ανάπτυξης και εφαρμογής του κυκλοφοριακού μοντέλου της πόλης της Πρέβεζας καθώς και τη μεθοδολογία ανάλυσης κυκλοφοριακών δεδομένων και σχεδιασμού σεναρίων, όπου θα περιγράφεται η μεθοδολογία και τα εργαλεία που θα χρησιμοποιηθούν για την ανάλυση των κυκλοφοριακών δεδομένων έτσι ώστε αυτά να χρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη του κυκλοφοριακού μοντέλου της Πρέβεζας και για την εκτίμηση των επιπτώσεων που θα έχουν τα προτεινόμενα μέτρα/παρεμβάσεις.
- Τρεις (εκτός από το μηδενικό σενάριο) εναλλακτικές προκαταρκτικές προτάσεις, η καθεμία από τις οποίες θα έχει συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα.
- Πλήρη μεθοδολογία ανάπτυξης του κυκλοφοριακού μοντέλου και παρουσίαση των αποτελεσμάτων της εφαρμογής του για την αξιολόγηση των σεναρίων διαχείρισης κινητικότητας.

Η Τεχνική Έκθεση Γ, θα συνοδεύεται από τον χάρτη Π-1:

Χάρτης Π-1: Προκαταρκτικά Σενάρια Διαχείρισης Κινητικότητας

Για κάθε προκαταρκτικό σενάριο θα αντιστοιχούν όσοι χάρτες κρίνονται αναγκαίοι. Θα απεικονίζονται τα προκαταρκτικά σενάρια διαχείρισης κινητικότητας (π.χ. προτεινόμενες τροποποιήσεις των γραμμών αστικής συγκοινωνίας και στάσεων, προτάσεις στάθμευσης, προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, προτεινόμενες διαμορφώσεις πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, δικτύων προσβάσιμων αλυσίδων ΑΜΕΑ, κτλ.).

Ο/οι παραπάνω χάρτης/ες θα παραδοθεί/ούν σε έντυπη (σε 4 αντίγραφα) και σε ψηφιακή μορφή, δομημένος/οι σε Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών (GIS).

Ο Ανάδοχος θα προετοιμάσει παρουσίαση των προκαταρκτικών σεναρίων σε πρόγραμμα παρουσίασης (π.χ. Power Point) ή 'ισοδύναμο' την οποία και θα παρουσιάσει στην 1^η Διαβούλευση.

Στάδιο Ι-Π6. 2^η Διαβούλευση

Το Παραδοτέο αυτό θα αποτελεί έκθεση με τα αποτελέσματα της 2^{ης} Διαβούλευσης, ήτοι την καταγραφή των απόψεων/προτάσεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα προκαταρκτικά σενάρια διαχείρισης κινητικότητας.

Στάδιο Ι- Π.7 Τελικά Σενάρια Διαχείρισης Κινητικότητας

Στο σημείο αυτό ο Ανάδοχος θα παραδώσει **‘Τεχνική Έκθεση Δ – Τελικά σενάρια διαχείρισης κινητικότητας’** στην οποία πρέπει να εξετασθούν και να περιέχονται τα παρακάτω:

- Πλήρης αιτιολόγηση της επιλογής των τελικών σεναρίων, βάσει:
 - των απόψεων/ προτάσεων/ ενστάσεων που διατυπώθηκαν κατά τη διαδικασία της δεύτερης διαβούλευσης
 - τις παρατηρήσεις/ προτάσεις/ ενστάσεις της Αναθέτουσας Αρχής
 - των αποτελεσμάτων της δεύτερης προσομοίωσης του κυκλοφοριακού μοντέλου.

Ειδικό κεφάλαιο της έκθεσης που θα ενσωματώνεται σε παράρτημα θα αποτελεί η συγκέντρωση των κύριων παρατηρήσεων που έγιναν από φορείς και πολίτες και η τεκμηριωμένη απάντηση (θετική ή αρνητική) σε αυτές.

- Πίνακας και αναλυτική περιγραφή προτεινόμενων παρεμβάσεων βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, συνοδευόμενα από τεκμηρίωση επιλογής τους.
- Πίνακας με την ιεράρχηση του οδικού δικτύου όλης της περιοχής του Έργου συνοδευόμενος από επαρκή αιτιολόγηση.
- Πίνακας μονοδρομήσεων, πεζοδρομήσεων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και δικτύου αυτών, συνοδευόμενος από αιτιολόγηση δημιουργίας τους για την περιοχή του Έργου και για τους τρεις χρονικούς ορίζοντες.
- Πίνακας με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού (προτεινόμενη κατάσταση), τα οποία θα αφορούν πλάτος οδοστρώματος, αριθμό και πλάτη των λωρίδων κυκλοφορίας, μονόδρομη/αμφίδρομη κίνηση των οχημάτων, πλάτη πεζοδρομίων,

ύπαρξη και πλάτος νησίδων, ποδηλατοδρόμων, κλπ. Τα ανωτέρω θα αφορούν στον βραχυπρόθεσμο σχεδιασμό.

- Παρουσίαση του σχεδίου βελτίωσης κι επέκτασης του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων και αιτιολόγηση της επιλογής του και για τους τρεις χρονικούς ορίζοντες.
- Παρουσίαση του δικτύου προσβάσιμων αξόνων.
- Πίνακας διανοίξεων οδών και τρόπος επιρροής της κυκλοφοριακής ροής στην περιοχή του Έργου και για τους τρεις χρονικούς ορίζοντες.
- Προτάσεις αναμόρφωσης υφιστάμενων ή δημιουργίας νέων σηματοδοτούμενων κόμβων (με αιτιολόγηση πιθανής κατάργησης τους ή τοποθέτησης νέων) και στόχοι και για τους τρεις χρονικούς ορίζοντες.
- Περιγραφή των προτάσεων και ρυθμίσεων που αφορούν στις δημόσιες συγκοινωνίες, υφιστάμενες και μελλοντικές, πλήρης τεκμηρίωση αλλαγών/αναδιάρθρωσης δρομολογίων αστικών συγκοινωνιών, πίνακα με το δίκτυο των προτεινόμενων στάσεων και των συνδέσεών τους με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο. Πρόταση έγκρισης τουριστικών διαδρομών (λεωφορείων, ποδηλάτων κτλ). Να συμπεριληφθούν σενάρια για την επέκταση των υφιστάμενων ή/και δημιουργίας νέων υπηρεσιών μεταφοράς ΑΜΕΑ.
- Στόχοι και προτάσεις διαχείρισης της στάθμευσης παρά την οδό. Προτάσεις για την διαχείριση των υφιστάμενων ειδικών χώρων στάθμευσης (π.χ. αλλαγή/ δημιουργία νέων θέσεων φορτοεκφόρτωσης, ΑΜΕΑ, τουριστικών λεωφορείων, κτλ.).
- Προτάσεις για οργάνωση χώρων στάθμευσης- διημέρευσης για μεγάλα φορτηγά. Προτάσεις για τη χωροθέτηση αστικών χώρων μεταφόρτωσης εμπορευμάτων (city logistics).
- Προτάσεις για τη διαχείριση της διαμπερούς κυκλοφορίας.

Η Τεχνική Έκθεση Δ, θα συνοδεύεται από σειρά πινάκων και τον Χάρτη ΤΠ.

Χάρτης ΤΠ: Τελική Πρόταση Σεναρίων Διαχείρισης Κινητικότητας

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

Στάδιο ΙΙ- Π.8 Σχεδιασμός αποτελεσματικών μέτρων

Μετά την ανάπτυξη των ειδικών στόχων ο Ανάδοχος, σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή θα αξιολογήσει το πλαίσιο των διαθέσιμων πόρων και θα προσδιορίσει ένα πακέτο μέτρων που θα διασφαλίζουν την επίτευξη των προκαθορισμένων στόχων του ΣΒΑΚ. Στη

συνέχεια ο Ανάδοχος μέσα από τη βιβλιογραφική ανασκόπηση βέλτιστων πρακτικών και την εκτίμηση της σχέσης Κόστους-Ωφελειών των προτεινόμενων μέτρων θα καταλήξει σε ένα ολοκληρωμένο πακέτο μέτρων. Αυτά θα περιγράφονται στην **“Τεχνική Έκθεση Ε - Ολοκληρωμένο πακέτο μέτρων”**

Η Τεχνική Έκθεση Ε, θα συνοδεύεται από σειρά σχεδίων (χάρτες) που θα απεικονίζουν σε λεπτομέρεια τα τελικά προτεινόμενα μέτρα με τις προδιαγραφές υλοποίησής τους και προτεινόμενες τυπικές διατομές (π.χ. σκαριφήματα παρεμβάσεων στους κόμβους, προδιαγραφές υλοποίησης δικτύου ποδηλατοδρόμων, σύνδεση οδών ήπιας κυκλοφορίας με το υφιστάμενο δίκτυο πεζοδρόμων, βελτιστοποίηση των ραμπών ΑΜΕΑ, προτεινόμενο υλικό του οδοστρώματος και πεζοδρομίου, τυχόν προτεινόμενα διαχωριστικά κυκλοφορίας οδού και άλλα ρυθμιστικά στοιχεία της οδού, προτεινόμενες αστικές παρεμβάσεις, αναλυτική περιγραφή των προτεινόμενων πεζοδρομήσεων, μονοδρομήσεων, κτλ.). Τα τελικά σχέδια θα αποτυπώνουν το προτεινόμενο σχέδιο στάθμευσης.

Στάδιο II-Π.9 Πρώτη έκδοση ΣΒΑΚ

Μετά τον καθορισμό του πακέτου μέτρων, ο Ανάδοχος θα παραδώσει στην Αναθέτουσα Αρχή την πρώτη έκδοση του ΣΒΑΚ.

Στάδιο III-Π10. 3^η Διαβούλευση

Ο Ανάδοχος θα παραλάβει από την Αναθέτουσα Αρχή το σχέδιο δράσης και προϋπολογισμού και θα οργανώσει την τρίτη διαβούλευση, όπου και θα παρουσιάσει σε πρόγραμμα παρουσίασης (π.χ. Power Point) ή ‘ισοδύναμο’ τα αποτελέσματα του συνόλου του Έργου (τελικά σενάρια, σχέδιο δράσης, κλπ.)

Το Παραδοτέο αυτό θα αποτελεί έκθεση με τα αποτελέσματα της 3ης Διαβούλευσης, ήτοι την καταγραφή των απόψεων/προτάσεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα προτεινόμενα μέτρα.

Στάδιο III- Π.11 Δράσεις ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης κοινού

Το Παραδοτέο αυτό θα περιλαμβάνει την περιγραφή όλων των δράσεων που θα λάβουν χώρα στα πλαίσια ενημέρωσης και πληροφόρηση των πολιτών (Στάδια Ι και ΙΙΙ) καθώς και τα αποτελέσματα των δράσεων αυτών.

Στάδιο III-Π.12 Τελική έκδοση του ΣΒΑΚ

Το τελικό αυτό παραδοτέο θα έχει ενσωματώσει τα σχόλια της 3^{ης} Διαβούλευσης και, κατόπιν του ελέγχου ποιότητάς του από την Αναθέτουσα Αρχή, θα κατατεθεί για έγκριση από το Διοικητικό Συμβούλιο του Δήμου Πρέβεζας.

Γ. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

Ο καθαρός χρόνος ολοκλήρωσης του αντικειμένου του έργου ορίζεται σε 12 μήνες. Το πρώτο Στάδιο θα εκπονηθεί σε 8 ½ μήνες, το δεύτερο σε 1 ½ και το τρίτο σε 2 μήνες.

Το προτεινόμενο Χρονοδιάγραμμα καθώς και τα παραδοτέα που θα πρέπει ο Ανάδοχος να παραδώσει σε κάθε ενότητα παρουσιάζονται στο πίνακα που ακολουθεί:

Μετά τα Στάδια Ι, ΙΙ και ΙΙΙ, η Επιβλέπουσα Υπηρεσία έχει ένα μήνα για να εγκρίνει τα σχετικά παραδοτέα.

ΠΡΕΒΕΖΑ 25/07/2016

Ο Συντάξας	Ο Προϊστάμενος Συγκοινωνιακών έργων	Η Δ/ντρια ΤΥ
Ηλίας Τσάγκας Πολ.Μηχ/κος ΤΕ	Ηρακλής Χατζηγιάννης Τοπογράφος Μηχ/κος	Κων/να Μωραΐτη Τοπογράφος Μηχ/κος

Πίνακας Γ.1: Λίστα παραδοτέων Έργου

ΣΤΑΔΙΑ	A/A	Τίτλος	Περιγραφή	Μήνας παράδοσης
I	Π1	1 ^η διαβούλευση	Αποτελέσματα της πρώτης διαβούλευσης	M1
	Π2	Τεχνική Έκθεση Α. – Υφιστάμενη Κατάσταση	Αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης συνοδευόμενα από τους απαιτούμενους χάρτες	M4
	Π3	Κοινό όραμα Βιώσιμης Κινητικότητας	Κοινό όραμα για Βιώσιμη Κινητικότητα του Δήμου Πρέβεζας	M4 ½
	Π4	Τεχνική Έκθεση Β. – Ειδικοί Στόχοι	Ορισμός και ανάλυση ειδικών στόχων. Μεθοδολογία αξιολόγησης των επιπτώσεών τους και προτεραιοποίησή τους	M5 ½
	Π5	Τεχνική Έκθεση Γ. – Κυκλοφοριακό Μοντέλο – Προκαταρκτικά Σενάρια Διαχείρισης Κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> • Τέσσερα εναλλακτικά σενάρια • Πλήρης μεθοδολογία ανάπτυξης και εφαρμογής του μοντέλου Συνοδευόμενα από χάρτη προκαταρκτικών σεναρίων	M6 ½
	Π6	2 ^η διαβούλευση	Αποτελέσματα της δεύτερης διαβούλευσης	M7
	Π7	Τεχνική Έκθεση Δ. – Τελικά Σενάρια Διαχείρισης Κινητικότητας	Τελικά Σενάρια με πλήρη αιτιολόγηση της επιλογής τους, συνοδευόμενα από τον αντίστοιχο χάρτη	M8 ½
II	Π8	Τεχνική Έκθεση Ε. – Ολοκληρωμένο πακέτο μέτρων	Υφιστάμενες βέλτιστες πρακτικές και πρόταση ενός ολοκληρωμένου πακέτου μέτρων	M9 ½

	Π9	Πρώτη έκδοση ΣΒΑΚ	Πρώτη έκδοση ΣΒΑΚ	M10
III				
	Π10	3 ^η διαβούλευση	Αποτελέσματα της τρίτης διαβούλευσης	M11 ½
	Π11	Δράσεις ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης κοινού	Αποτελέσματα του συνόλου των δράσεων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού	M12
	Π12	Τελική έκδοση ΣΒΑΚ	Τελική έκδοση ΣΒΑΚ	M12

Πίνακας Γ.2: Χρονοδιάγραμμα Έργου

