

# Δήμος Χερσονήσου

## Τεχνική Έκθεση

---

### «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Χερσονήσου»

**ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ Δ/ΝΣΗΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ 16/ 2018**

**Προϋπολογισμός: 35.000,00 €**

**ΚΑ: 30.6117.0005**

**05/10/2018**

**CPV : 90712100-2 - Σχεδιασμός αστικής περιβαλλοντικής ανάπτυξης**

## A. ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### Αναλυτική Περιγραφή Φυσικού και Οικονομικού Αντικειμένου της Σύμβασης

#### ΜΕΡΟΣ Α - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αναδεικνύονται ως μια νέα ολοκληρωμένη και μακροπρόθεσμη προσέγγιση σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας, που επιτρέπει στις τοπικές αρχές να αναπτύσσουν και υλοποιούν στρατηγικές αστικής κινητικότητας στη βάση εμπειριστατωμένων αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης. Τα ΣΒΑΚ επιτρέπουν μια σαφή θεώρηση για τη βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών περιοχών για τις οποίες σχεδιάζονται και η οποία περιλαμβάνει τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορρύπανσης, του αριθμού ατυχημάτων, της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη διαφύλαξη των κοινόχρηστων χώρων κ.ά..

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που βασίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και εμπνέονται από τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης ώστε να καλύψουν τις ανάγκες κινητικότητας και μετακινήσεων των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στην πόλη και την περίμετρό της.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) έχουν στόχο να δημιουργήσουν ένα βιώσιμο σύστημα αστικών συγκοινωνιών και μετακινήσεων που:

- εξασφαλίζουν προσβασιμότητα των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους
- βελτιώνουν την προστασία και την ασφάλεια των μετακινουμένων
- μειώνουν την ρύπανση, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας
- αυξάνουν την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων
- ενισχύει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος

Το σχέδιο βασίζεται σε ένα ενιαίο αποδεκτό μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα, που καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς (δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές, μηχανοκίνητες και μη), καθώς και τη συμπεριφορά στις μετακινήσεις και τη στάθμευση. Το στρατηγικό όραμα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος και κατευθύνει την ανάπτυξη του καταλλήλου πλαισίου μέτρων σχεδιασμού. Το όραμα εξειδικεύεται σε συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι δείχνουν τον τύπο της επιθυμητής αλλαγής. Οι αλλαγές και οι επιπτώσεις είναι μετρήσιμες και συσχετίζονται με την ιεραρχία των στόχων, εστιάζοντας σε κατάλληλα επιλεγμένους δείκτες επιδόσεων.

Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι, βάσει των πρόσφατων κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η ύπαρξη εγκεκριμένου ΣΒΑΚ θα αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την συμμετοχή φορέων μιας πόλης σε οποιοδήποτε συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα σχετικό με

τις μεταφορές κατά την νέα προγραμματική περίοδο 2014 – 2020.

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

Παράλληλα λαμβάνοντας υπόψη το ευρύτερο περιβάλλον στο πλαίσιο της σύγχρονης τάσης σχεδιασμού των μεταφορικών συστημάτων με σκοπό την παροχή υψηλού επιπέδου μεταφορικών υπηρεσιών, ο Δήμος προωθεί το παρόν έργο στην κατεύθυνση των βασικών στρατηγικών κειμένων της Ε.Ε. με σημαντικά οφέλη – πλεονεκτήματα, όπως:

- Τη δημιουργία ενός πλήρους και ολοκληρωμένου τοπικού πλάνου δράσης με επίκεντρο την κινητικότητα των κατοίκων, εργαζόμενων και επισκεπτών εντός των ορίων της δημοτικής επικράτειας. Ειδικότερα το ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης θα υποδεικνύει με σαφήνεια τις μελέτες – έργα – ενέργειες – συνεργασίες στον τομέα μεταφορών και μετακινήσεων που θα πρέπει να αναπτύξει ο Δήμος στα επόμενα δέκα (10) χρόνια.
- Τη σύσταση ενός εργαλείου πρόσβασης στη χρηματοδότηση έργων αστικής κινητικότητας από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά Ταμεία της νέας Προγραμματικής Περιόδου τόσο, όσον αφορά στο εθνικό σκέλος με το νέο ΕΣΠΑ 2014-2020, αλλά και όσον αφορά στα Ευρωπαϊκά προγράμματα εδαφικής συνεργασίας. Η άμεση εκπόνηση του στρατηγικού σχεδίου αποτελεί πολύ κρίσιμο ζήτημα για το Δήμο μας δεδομένου ότι ήδη έχουν δημοσιευθεί προσκλήσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για συγχρηματοδότηση έργων στον τομέα αυτό (Horizon 2020 και Interreg Europe, Interreg Med), που δίνουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στους Δήμους που κατέχουν ολοκληρωμένο σχέδιο για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Επίσης, ο Δήμος θα μπορέσει να ενταχθεί στα ενεργά ευρωπαϊκά δίκτυα πόλεων για βιώσιμη κινητικότητα CIVITAS και POLIS που έχουν θέμα την ανταλλαγή τεχνογνωσίας, καλών πρακτικών και συνεργασιών σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα.

Με βάση τα παραπάνω το προτεινόμενο ΣΒΑΚ έχει σκοπό την ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς με ιδιαίτερη έμφαση στις ήπιες μορφές κινητικότητας, με στόχους που εφάπτονται στις αρχές της αειφορίας και της ασφάλειας στις μετακινήσεις. Ενδεικτικά, αναφέρονται οι παρακάτω:

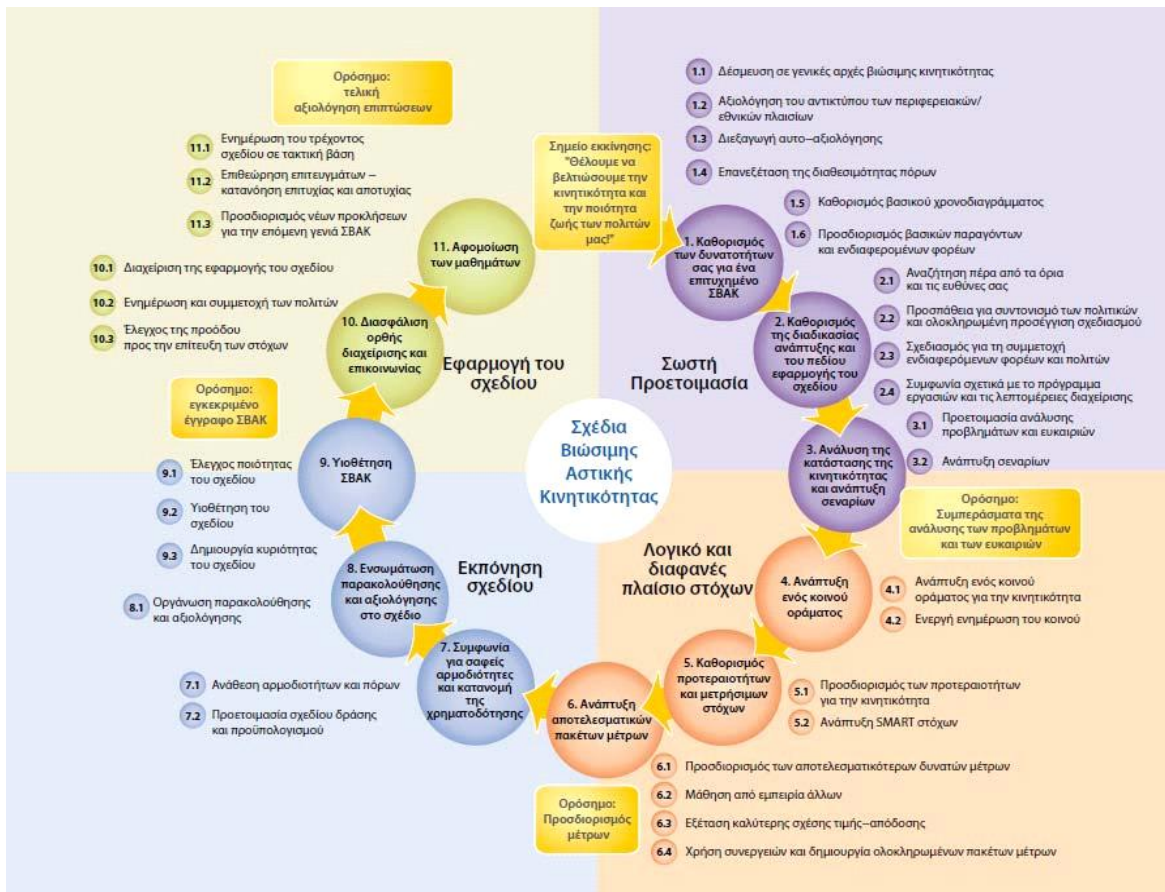
- Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων των πολιτών (ενδοδημοτικών και διαδημοτικών), μέσω της βελτίωσης της μεταφορικής υποδομής, της ενίσχυσης των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς και της ενίσχυσης των μέσων ήπιας κυκλοφορίας,

- Μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακός θόρυβος, οπτική ρύπανση κ.λπ.) εξαιτίας της αύξησης της χρήσης περισσότερο περιβαλλοντικά φιλικών μέσων μετακίνησης,
- Αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής ως τόπου διαμονής και εργασίας,
- Αύξηση της επισκεψιμότητας της περιοχής, με αποτέλεσμα την τόνωση της τοπικής αγοράς,
- Εισαγωγή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών με ενημέρωση για συνθήκες κυκλοφορίας και στάθμευσης αλλά και χρόνου αναμονής λεωφορείων (έξυπνες στάσεις),
- Ασφάλεια των αστικών οδών με μέτρα όπως αστυνόμευση και βελτίωση του οδικού δικτύου μετά από επισήμανση των επικίνδυνων σημείων

Όλα τα παραπάνω θα βασίζονται σε αποφάσεις υποστηριγμένες από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς: Ο σχεδιασμός για τους ανθρώπους προϋποθέτει σχεδιασμό με τους ανθρώπους. Μέσω των πολιτών και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων, οι αποφάσεις υπέρ ή κατά των μέτρων αστικής κινητικότητας μπορούν να αποκτήσουν ένα σημαντικό επίπεδο “δημόσιας νομιμότητας”.

Ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός καθοδηγείται από τη δομή του αστικού χώρου, εξυπηρετώντας τους στόχους του χωροταξικού/πολεοδομικού σχεδιασμού, βασιζόμενος στις αρχές και στους κανόνες του. Κατά συνέπεια, ο συνδυασμένος χωροταξικός/πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός είναι βασική αρχή για μια βιώσιμη πόλη. Για να αντιμετωπίσουν οι ευρωπαϊκές και οι ελληνικές πόλεις τη βεβαρημένη πολεοδομική και συγκοινωνιακή ιστορία τους, είναι απαραίτητη μια συνδυασμένη πολιτική χωροταξικού, πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού που θα επιτρέψει την καλύτερη οργάνωση της κυκλοφορίας με έμφαση στους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.

## ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ



Απαιτήσεις και Τεχνικές Προδιαγραφές ανά τμήμα αντικειμένου

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ νοείται σαν μια συνεχής διαδικασία η οποία απαρτίζεται από έντεκα απαραίτητα βήματα. Η γραφική επισκόπηση της εν λόγω διαδικασίας παρουσιάζει τα βήματα αυτά σε μια λογική σειρά. Στην πράξη, αυτές οι δραστηριότητες μπορούν να εκτελεστούν μερικώς, παράλληλα ή να περιλαμβάνουν βρόγχους ανάδρασης (*feedback loops*). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Ε.Ε.), για να υποστηρίξει τις πρωτοβουλίες ανάπτυξης ΣΒΑΚ από τις αρμόδιες τοπικές Αρχές, έχει διατυπώσει ένα πλαίσιο μεθοδολογικών αρχών εκπόνησης ΣΒΑΚ που εδράζεται σε μία διαδοχική αλληλουχία βημάτων και σταδίων. Η συγκεκριμένη αλληλουχία παρουσιάζεται με τη μορφή κύκλου και αναφέρεται συχνά ως «Κύκλος του ΣΒΑΚ».

## Μεθοδολογία υλοποίησης

Το ΣΒΑΚ εκπονείται μέσα από μία διαδικασία τεσσάρων (4) φάσεων, έντεκα (11) βημάτων και τριάντα δύο (32) δραστηριοτήτων.

Ειδικότερα:

### ΦΑΣΗ Α: Σωστή Προετοιμασία

#### Βήμα 1: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 1.1: Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας

Δραστηριότητα 1.2: Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών πλαισίων

Δραστηριότητα 1.3: Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης

Δραστηριότητα 1.4: Επανεξέταση της διαθεσιμότητας πόρων

Δραστηριότητα 1.5: Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

Δραστηριότητα 1.6: Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερομένων φορέων

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

Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από τα όρια και τις ευθύνες σας

Δραστηριότητα 2.2: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού

Δραστηριότητα 2.3: Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών

Δραστηριότητα 2.4: Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λεπτομέρειες διαχείρισης

#### Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών

Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη σεναρίων

### **ΦΑΣΗ Β: Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων**

#### Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

Δραστηριότητα 4.2: Ενεργή ενημέρωση του κοινού

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

Δραστηριότητα 5.1: Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Δραστηριότητα 5.2: Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων

#### Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων

Δραστηριότητα 6.2: Μαθαίνοντας από την εμπειρία των άλλων

Δραστηριότητα 6.3: Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής – απόδοσης

Δραστηριότητα 6.4: Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

### **ΦΑΣΗ Γ: Εκπόνηση Σχεδίου**

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

Δραστηριότητα 7.1: Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων

Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού

## Βήμα 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου

Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

## Βήμα 9: Υιοθέτηση ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου

Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του σχεδίου

Δραστηριότητα 9.3: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου

## **ΦΑΣΗ Δ: Εφαρμογή του σχεδίου**

### Βήμα 10: Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου)

Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου

Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών

Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων

### Βήμα 11: Αφομοίωση των μαθημάτων

Δραστηριότητα 11.1: Ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση

Δραστηριότητα 11.2: Επιθεώρηση επιτευγμάτων – Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας

Δραστηριότητα 11.3: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ

Σε συμφωνία με τα παραπάνω, ο ανάδοχος ύστερα από τη σύμφωνη γνώμη του Δήμου δύναται να εξειδικεύσει τη μεθοδολογία της Ε.Ε. στο επιχειρησιακό περιβάλλον του Δήμου έχοντας υπόψη:

- τα μεγέθη της έκτασης και του πληθυσμού του Δήμου,
- την εμπειρία και την εξοικείωση του Δήμου και των πολιτών σε συμμετοχικές διαδικασίες και διοργανώσεις ανοικτής διαβούλευσης
- τις υφιστάμενες δυνατότητες συλλογής, επεξεργασίας και αξιοποίησης πληροφοριών και δεδομένων αστικής κινητικότητας από το Δήμο
- το συμφωνημένο χρονοδιάγραμμα εκπόνησης του ΣΒΑΚ
- την υφιστάμενη οργάνωση του συστήματος αστικών μετακινήσεων στο Δήμο (μεταφορικά μέσα, δίκτυο, πάροχοι κ.λπ.) και
- το διαθέσιμο ανθρώπινο δυναμικό (στελέχη υπηρεσιών κ.λπ.) του Δήμου

Τέλος, το φυσικό αντικείμενο προσδιορίζεται αναλυτικά στις Οδηγίες Εκπόνησης του ΣΒΑΚ όπως έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του ELTIS [http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines\\_el\\_v2.pdf](http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines_el_v2.pdf)

## **ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ - ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ**

Το αντικείμενο της Υπηρεσίας θα πρέπει να είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την παραπάνω μεθοδολογία.

Ο Δήμος Χερσονήσου ανήκει στην Περιφέρεια Κρήτης και ειδικότερα, στην Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου. Σύμφωνα με το ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87 Τεύχος Α' 7/6/2010, Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης- Πρόγραμμα Καλλικράτης), για την ανασύσταση των δήμων, η Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου συνίσταται από τους παρακάτω δήμους:

1. Δήμος Ηρακλείου με έδρα το Ηράκλειο
2. Δήμος Μαλεβιζίου με έδρα το Γάζι
3. Δήμος Αχαρνών-Αστερουσίων με έδρα τα Πεζιά
4. Δήμος Φαιστού με έδρα τις Μοίρες
5. Δήμος Γόρτυνας με έδρα τους Αγίους Δέκα
6. Δήμος Χερσονήσου με έδρα τις Γούρνες
7. Δήμος Μινώα Πεδιάδας με έδρα τον Ευαγγελισμό Καστελλίου
8. Δήμος Βιάννου.

Ο Δήμος Χερσονήσου συστάθηκε από το Πρόγραμμα Καλλικράτης μέσω της συνένωσης των προ-υπαρχόντων δήμων Χερσονήσου, Γουβών, Μαλίων και Επισκοπής και έχει ως έδρα τις Γούρνες (οικισμός της Δημοτικής Κοινότητας Ανώπολης). Συγκεκριμένα, ο Δήμος περιλαμβάνει 4 Δημοτικές Ενότητες, 6 Δημοτικές Κοινότητες, 16 Τοπικές Κοινότητες και 57 συνολικά Οικισμούς. Η έκταση του νεοσύστατου δήμου είναι 271,580 τ. χλμ. με ακτογραμμή 38 χιλιομέτρων. Γεωγραφικά, ο Δήμος Χερσονήσου συνορεύει με τους Δήμους Ηρακλείου και Αχαρνών-Αστερουσίων στα δυτικά, τους Δήμους Οροπεδίου Λασιθίου και Μινώα Πεδιάδος στα νότια και τέλος, με τον Δήμο Αγίου Νικολάου ανατολικά.

Η περιοχή εκπόνησης του στρατηγικού σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας περιλαμβάνει το σύνολο της έκτασης του Δήμου Χερσονήσου, ενώ τα μέτρα και οι επιμέρους προτεινόμενες παρεμβάσεις σε επίπεδο έργων και πολιτικών θα εξειδικεύονται στις περιοχές που θα κριθούν ως πρώτης προτεραιότητας για την επίλυση των ζητημάτων που θα εντοπιστούν.

Ο Δήμος Χερσονήσου εξυπηρετείται συγκοινωνιακά από τμήματα του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ- Ε<sub>75</sub>) και της Παλαιάς Εθνικής Οδού Ηρακλείου- Αγίου Νικολάου (Π.Ε.Ο.). Η Επαρχιακή Οδός Καστελλίου- Χερσονήσου αποτελεί την συνδετήρια οδό μεταξύ της παραλιακής ζώνης του Δήμου και της Ενδοχώρας.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της δομής του δήμου είναι:

- Οδικό δίκτυο με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.
- Ελλειψείς και ανισομερώς χωροθετημένες κοινόχρηστες λειτουργίες.
- Μεγάλο ποσοστό των χρήσεων γης του δήμου αποτελούν τα ξενοδοχεία και τα ενοικιαζόμενα διαμερίσματα. Η κατοικία είναι επίσης μια σημαντική χρήση αλλά περιορισμένη σε σχέση με τις τουριστικές υποδομές.
- Παρατηρείται έλλειψη κοινόχρηστων χώρων.
- Ανεπαρκής συγκοινωνιακή σύνδεση μεταξύ δημοτικών ενοτήτων και οικισμών του δήμου.



Ο ανάδοχος καλείται να προσαρμόσει τις δράσεις του αντικειμένου λαμβάνοντας υπόψη την μεθοδολογία του eltis. Ειδικότερα, για το Δήμο μας, ύστερα από ανάλυση της υπηρεσίας, το ελάχιστο αντικείμενο της εξωτερικής υποστήριξης θα πρέπει να περιλαμβάνει τα κάτωθι:

#### **ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ**

- Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ, με σκοπό η τεχνογνωσία να μεταφερθεί στο προσωπικό του Δήμου. Ειδικότερα, η σύσταση της ΟΕ δεν έχει ως σκοπό την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, αλλά την απόκτηση της εμπειρίας και εξειδίκευσης, ώστε να μπορεί να το παρακολουθεί, αξιολογεί και επικαιροποιεί
- Παρουσίαση εργαλείων εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS, αλλά και πιθανά άλλα εργαλεία τα οποία ταιριάζουν στα χαρακτηριστικά του Δήμου.
- Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων
- Ανάπτυξη Συμφώνου δέσμευσης σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας
- Καθορισμός περιοχής παρέμβασης
- Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών σχεδίων και στρατηγικών
- Αξιολόγηση τοπικών σχεδίων και στρατηγικών
- Υποστήριξη στην εφαρμογή εργαλείων διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου
- Κατανομή και αξιοποίηση απαιτούμενων πόρων και καθορισμός χρονοδιαγράμματος

#### **ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 2: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης**

- Ανάλυση και εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ
- Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ
- Διεξαγωγή διαβούλευσης
- Συλλογή δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης (π.χ. υφιστάμενες μελέτες, χάρτες, χρήσεις γης, κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, έρευνες, δημογραφικά χαρακτηριστικά, κλπ.)
- Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών

Η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης αφορά κατ' ελάχιστο στα ακόλουθα βασικά ζητήματα του σχεδιασμού:

- Πολεοδομικές διαστάσεις της κινητικότητας
- Περιβαλλοντικές διαστάσεις της κινητικότητας
- Κοινωνικές διαστάσεις της κινητικότητας
- Ευάλωτοι χρήστες, ΑΜΕΑ
- Πεζοί
- Ποδηλάτες
- Αστικές Συγκοινωνίες
- Διαχείριση κυκλοφορίας & κινητικότητας
- Οδική ασφάλεια

- Στάθμευση
- Νέα δεδομένα για την πόλη

Τα προβλήματα που καταγράφονται είναι:

- Ανάπτυξη λειτουργιών που δεν είναι απαραίτητα συμβατές μεταξύ τους
- Έλλειψη σε διαμορφώσεις που εξυπηρετούν ευπαθείς ομάδες πολιτών (Α.Μ.Ε.Α. , μαθητές, ηλικιωμένοι κ.τ.λ.)
- Γραμμική ανάπτυξη κεντρικών λειτουργιών (υπηρεσίες, εμπόριο, γραφεία) κατά μήκος παλαιάς εθνικής οδού με πολλαπλές αρνητικές επιπτώσεις (διάσπαση της οικιστικής δομής, δυσλειτουργία του άξονα, οχλήσεις από θόρυβο, ρύπανση, συνθήκες εχθρικές για τον πεζό)
- Έλλειψη οργάνωσης δημόσιων χώρων σε ενιαίο δίκτυο
- Απουσία ενιαίου δικτύου «πράσινων» χώρων
- Εχθρικό περιβάλλον για πεζούς και ποδηλάτες
- Ύπαρξη οδικών τμημάτων χωρίς πεζοδρόμια
- Ύπαρξη πολλών αυθαίρετων κατοικιών (ιδίως στους οικισμούς) όπου δυσχεραίνουν στην προσπάθεια ενός οργανωτικού επανασχεδιασμού της πόλης
- Συνοπτική επισκόπηση καλών πρακτικών ΣΒΑΚ δήμων με ανάλογα χαρακτηριστικά και συσχέτιση με το Δήμο Χερσονήσου
- Προκαταρκτική πρόταση στρατηγικού σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Με βάση την ιεράρχηση των προβλημάτων και των στόχων θα καταστρωθεί σε προκαταρκτική μορφή το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ για την πόλη. Η μεθοδολογία κατάρτισης του ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι συμβατή με τις απαιτήσεις και την τρέχουσα πρακτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το ΣΒΑΚ θα περιλαμβάνει πακέτα μέτρων και παρεμβάσεων που θα αφορούν σε όλους τους τομείς (υποσυστήματα) της αστικής κινητικότητας και μεταφορών, ήτοι:

- ΠΕΖΟΙ (ανάπτυξη δικτύου)
- ΠΟΔΗΛΑΤΑ (ανάπτυξη – επέκταση δικτύου ποδηλατόδρομου – σύνδεση δικτύου με κεντρικά σημεία του Δήμου και σταθμούς ΜΜΜ)
- ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ανάπτυξη - επέκταση Δημοτικής Συγκοινωνίας)
- ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ευέλικτα συστήματα κινητικότητας – ΕΣΚ, συλλογική χρήση ΙΧ, πληροφόρηση χρηστών, επαναφόρτιση ηλεκτρικής μπαταρίας προς εξυπηρέτηση ηλεκτρικών ποδηλάτων και οχημάτων κ.ο.κ.)
- ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
- ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
- ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΣΥΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ & ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

- Ανάπτυξη σεναρίων του συστήματος κινητικότητας

Η συλλογή των δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης καθώς και η

ανάλυση/αξιολόγηση των διαθέσιμων δεδομένων θα πρέπει να περιλαμβάνει εκτός των στοιχείων που προκύπτουν άμεσα από τον οδηγό του ELTIS, επιπλέον αναλυτικά και τα κάτωθι:

- Αναλυτική Καταγραφή του Οδικού Δικτύου και των Χρήσεων Γης της υπό εκπόνησης περιοχής,

Θα περιλαμβάνει την υφιστάμενη ιεράρχηση και την κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου. Θα καταγραφούν χαρακτηριστικά των οδών (υφιστάμενη κατάσταση) καθώς και οι υφιστάμενοι σηματοδοτούμενοι κόμβοι, οι διαβάσεις πεζών και άλλων υποδομών εξυπηρέτησης των μεταφορών (θέσεις σταθμών στάθμευσης, εξοπλισμός, θέσεις ταξί, θέσεις φορτοεκφόρτωσης κ.λπ.) στις περιοχές που θα κριθούν ως πρώτης προτεραιότητας.

Θα γίνει λεπτομερής καταγραφή των υφισταμένων χρήσεων γης (σχολεία, αθλητικοί χώροι, δημόσιες υπηρεσίες που επισκέπτεται συχνά ο πολίτης, εμπορικές ζώνες, θέατρα/κινηματογράφοι, αθλητικές εγκαταστάσεις, αρχαιολογικοί χώροι, εκκλησίες, περιοχές φυσικού κάλλους κ.λπ.).

- Έρευνα Χαρακτηριστικών μετακινήσεων στο Δήμο.

Θα διεξαχθεί δειγματοληπτική έρευνα σχετικά με την κινητικότητα που στοχεύει στην ανίχνευση παραμέτρων όπως:

- (1) επίπεδο εξυπηρέτησης από το υφιστάμενο δίκτυο,
- (2) ακάλυπτες ανάγκες κινητικότητας στο χώρο και το χρόνο,

Η προκαταρκτική μορφή του ΣΒΑΚ θα τεθεί σε δημόσια διαβούλευση με μέριμνα του Δήμου.

### **ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων**

- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα
- Διεξαγωγή δεύτερης διαβούλευσης
- Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα
- Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων- Καθορισμός Στόχων
- Προσδιορισμός μέτρων αστικής κινητικότητας στις περιοχές που θα κριθούν ως πρώτης προτεραιότητας (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, μετατροπή οδών ή τμημάτων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πρόταση νέων ποδηλατόδρομων, πεζόδρομων, χώρων αναψυχής, διαμορφώσεις κόμβων, βελτιώσεις των δημοσίων συγκοινωνιών, ενέργειες για την εύρυθμη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών, παρεμβάσεις για διαχείριση της στάθμευσης, παρεμβάσεις για τη βελτίωση της υφιστάμενης σηματοδότησης, προτάσεις για κατάργηση ή διερεύνηση νέας σηματοδότησης για κυκλοφοριακούς λόγους και για λόγους οδικής ασφάλειας).
- Προτάσεις βραχυπρόθεσμων- μέσοπρόθεσμων- μακροπρόθεσμων παρεμβάσεων / μέτρων
- Επισκόπηση καλών πρακτικών
- Κοστολόγηση Μέτρων και Περιγραφή Ωφελειών
- Διεξαγωγή τρίτης διαβούλευσης - Ενημέρωση πολιτών για τα επιλεγμένα μέτρα

#### **ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων**

- Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης (περιγραφή Μέτρου, κατανομή αρμοδιοτήτων και πόρων)
- Προτάσεις βραχυπρόθεσμων- μέσοπρόθεσμων- μακροπρόθεσμων παρεμβάσεων / μέτρων οριστικού ΣΒΑΚ

Το ΣΒΑΚ θα περιλαμβάνει υποχρεωτικά πακέτα έργων, μέτρων και παρεμβάσεων που θα αφορούν:

- i. στην αποφόρτιση του κέντρου από αυτοκίνητα
- ii. στη δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας
- iii. στη δημιουργία δικτύου κίνησης πεζών στα διοικητικά όρια πόλης (πεζοδρομήσεις, μερικές πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, πράσινες διαδρομές, δρόμοι συνύπαρξης πεζών οχημάτων – με ανοχή του αυτοκινήτου)
- iv. στη δημιουργία κίνησης ποδηλάτου στα διοικητικά όρια πόλης, που θα συνδέει του πόλους ενδιαφέροντος (σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, ΚΧ, ΚΦ, Σταθμός ΜΜΜ, κ.λπ.) και που θα περιλαμβάνει και εξόδους προς γειτονικούς προορισμούς, τα τεχνικά στοιχεία θα προσδιοριστούν με ενδεικτικές διατομές σε όσα σημεία κρίνεται απαραίτητο
- v. στην ενίσχυση – αναδιοργάνωση της δημόσιας συγκοινωνίας
- vi. στην αναδιάρθρωση του συστήματος μεταφορών
- vii. στην ιεράρχηση του οδικού δικτύου με γνώμονα όλα τα παραπάνω

στην οργάνωση της στάθμευσης

viii Θα διερευνηθεί η δυνατότητα ενθάρρυνσης της χρήσης περιβαλλοντικών φιλικών μέσων μεταφοράς όπως ηλεκτρικά ποδήλατα /μοτοποδηλάτων /αυτοκινήτων

- Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ
- Καθοδήγηση στο στάδιο έγκρισης και υιοθέτησης του ΣΒΑΚ
- Κατευθύνσεις για τις επόμενες φάσεις και Δράσεις του ΣΒΑΚ

Στη δράση αυτή θα διατυπωθεί ένα χρονικά ιεραρχημένο σχέδιο δράσης που θα αφορά στην υλοποίηση των προτάσεων του ΣΒΑΚ, με γνώμονα την βέλτιστη αξιοποίηση του ΕΣΠΑ 2014-2020 και των άλλων σχετικών προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

- Επιπρόσθετα θα γίνει προκαταρκτική κοστολόγηση των προτεινομένων δράσεων.

Το παραδοτέο 4 θα περιλαμβάνει αναλυτική περιγραφή των στόχων του ΣΒΑΚ και των οριστικών μέτρων του ΣΒΑΚ όπως αυτά θα προκύψουν από την συνεργασία του συμβούλου, της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ και της ομάδας εμπλεκόμενων φορέων του ΣΒΑΚ.

Επιπλέον, θα περιλαμβάνει την εξειδίκευση του Σχεδίου Δράσης και σε διακριτή ενότητα την ανάλυση των μέτρων και παρεμβάσεων με ανάλυση χρονικού ορίζοντα υλοποίησης (ενδ. Βραχυ-μέσο-μάκροπρόθεσμα).

#### **Διάρκεια σύμβασης - Χρόνοι παράδοσης**

Η συνολική διάρκεια της σύμβασης ορίζεται σε 12 μήνες χωρίς να περιλαμβάνονται οι χρόνοι για

τις τμηματικές παραλαβές από την επιτροπή παρακολούθησης.

Το παραδοτέο Α έχει διάρκεια 2 μήνες

Το παραδοτέο Β έχει διάρκεια 4 μήνες

Το παραδοτέο Γ έχει διάρκεια 4 μήνες

Το παραδοτέο Δ έχει διάρκεια 2 μήνες

Ο Δήμος αναλαμβάνει να παρακολουθεί τη συνολική πορεία υλοποίησης της σύμβασης και να παρέχει στον ανάδοχο κάθε είδους πληροφορία και στοιχεία που τυχόν ζητούνται, καθώς και να υποβοηθά την προώθηση των εργασιών, σε θέματα της αρμοδιότητάς του. Ο ανάδοχος αναλαμβάνει την υλοποίηση του έργου σύμφωνα με τους όρους της παρούσας προκήρυξης και στο χρονικό πλαίσιο που ορίζεται.

Επιπλέον, ο ανάδοχος οφείλει να συμμορφώνεται πλήρως προς τις γραπτές υποδείξεις της αναθέτουσας αρχής και να τις ακολουθεί κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Το τελικό παραδοτέο θα πρέπει να είναι σύμφωνο με την κείμενη ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία.

## **ΜΕΡΟΣ Β - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ**

Χρηματοδότηση: Πράσινο Ταμείο

Εκτιμώμενη αξία σύμβασης σε ευρώ με ΦΠΑ: τριάντα πέντε χιλιάδες ευρώ (35.000,00€).

Αξία δικαιωμάτων προαίρεσης/παράτασης: μηδέν ευρώ

Ανάλυση προϋπολογισμού ανά παραδοτέο:

<b>ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ</b>	<b>ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΜΕ ΦΠΑ</b>
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ	<b>5.084 €</b> (4.100 + 24% ΦΠΑ)
Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης	<b>14.371,60 €</b> (11.590 + 24% ΦΠΑ=)
Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων	<b>11.333,60 €</b> (9.140 + 24 % ΦΠΑ)
Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων	<b>4.210,80 €</b> (3.395,80 + 24 % ΦΠΑ)

**Η συντάξασα**

**Δήμαρχος Χερσονήσου**

Θηρεσία Καρπαθιωτάκη,

Ιωάννης Μαστοράκης

Ειδικός Σύμβουλος  
Τμήμα Προγραμματισμού Οργάνωσης και  
Εσωτερικού Ελέγχου