



ΔΗΜΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ

Παροχή υπηρεσίας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Βέροιας

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 4: Τελική έκθεση πεπραγμένων

Ανάδοχος:

Project4
cooperation development

I.K.E.

Οκτώβριος 2021

Περιεχόμενα

Εισαγωγή.....	3
1. Όραμα για τη βιώσιμη κινητικότητα.....	6
2. Φυσιογνωμία περιοχής παρέμβασης.....	7
2.1. Ο Δήμος Βέροιας	7
2.2. Περιοχή παρέμβασης.....	10
2.3. Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης	12
2.3.1. Συμπεράσματα ανάλυσης.....	12
2.4. Συνοπτική αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης.....	19
3. Δράσεις ευαισθητοποίησης και ενημέρωση κοινού.....	26
3.1. Διαδικασία διαβούλευσης.....	26
3.2. Σχέδιο επικοινωνίας.....	27
4. Προτεραιότητες και στόχοι ΣΒΑΚ.....	29
4.1. Λογική παρέμβασης.....	29
4.2. Ανάλυση προτεραιοτήτων	30
4.3. Στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας	33
5. Περιγραφή προτεινόμενων μέτρων και παρεμβάσεων Αστικής Κινητικότητας	35
5.1. Άξονας Προτεραιότητας 1: Δίκτυα ροών πεζών, ποδηλάτου και υποδομών ΑμεΑ.....	36
5.2. Άξονας Προτεραιότητας 2: Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας – στάθμευσης – αστικών εμπορευματικών μεταφορών	41
5.3. Άξονας Προτεραιότητας 3: Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες	48
5.4. Άξονας Προτεραιότητας 4: Νέες τεχνολογίες.....	49
5.5. Υποστηρικτικά μέτρα	50
6. Σχέδιο Δράσης για την Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στη Βέροια.....	51
7. Παρακολούθηση και αξιολόγηση ΣΒΑΚ Βέροιας.....	68
7.1. Δείκτες αξιολόγησης πορείας υλοποίησης ΣΒΑΚ	68
7.2. Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ	74
7.2.1. Παρακολούθηση	74
7.2.2. Αξιολόγηση	75
7.3. Ανάλυση κινδύνων εφαρμογής ΣΒΑΚ.....	76
8. Έγκριση και υιοθέτηση του ΣΒΑΚ.....	79
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	81

Ερωτηματολόγιο μετακίνησης και διαβούλευσης κατοίκων	81
Έντυπο διαβούλευσης φορέων	87
Επιστολή για Σύσταση Δικτύου Φορέων ΣΒΑΚ Βέροιας	91
Διαδικασίες Διαβούλευσης	94

Εισαγωγή

Το παραδοτέο Π4 – «Τελική έκθεση πεπραγμένων» προετοιμάστηκε στο πλαίσιο της από 12/06/2020 με α.π. 10884 σύμβασης μεταξύ του Δήμου Βέροιας και της εταιρείας PROJECT4 I.K.E. για την υπηρεσία **«Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Βέροιας»**.

Αντικείμενο της παρούσας ήτο η υπηρεσία «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)». Ο Δήμος Βέροιας είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτήθηκαν από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Ειδικότερα, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με αφορμή τη χρηματοδότηση 162 Δήμων από το Πράσινο Ταμείο για εκπόνηση ΣΒΑΚ, προχώρησε στη σύσταση ομάδας εργασίας, με σκοπό τη διαμόρφωση κατευθυντήριων πλαισίων προδιαγραφών για τη σύνταξη των ΣΒΑΚ. Έτσι, το Πράσινο Ταμείο, στις 27/01/2017 ενημέρωσε τους επιλεγμένους προς χρηματοδότηση Δήμους, να μην προβούν σε έναρξη των διαδικασιών προκήρυξης των ΣΒΑΚ, μέχρι την έκδοση των εν λόγω κατευθυντήριων πλαισίων προδιαγραφών. Παρ' όλα αυτά, με δεδομένο το γεγονός ότι η έκδοση των κατευθυντήριων πλαισίων προδιαγραφών συνεχίζει να είναι σε εκκρεμότητα, και προκειμένου να υπάρξει βέλτιστη απορροφητικότητα του προγράμματος, ενημερώθηκαν οι ενταγμένοι Δήμοι με τις αριθ. 114.6/2016 και 118.1/2017 αποφάσεις του ΔΣ του Πράσινου Ταμείου, ότι μπορούν να προχωρήσουν στις διαδικασίες εκπόνησης των ΣΒΑΚ, λαμβάνοντας φυσικά υπόψη τη σχετική νομοθεσία και τις ευρωπαϊκές οδηγίες για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ, που είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα http://www.eltis.org/sites/default/files/sumprguidelines_el_v2.pdf. Η σχετική χρηματοδότηση έγινε αποδεκτή από το Δημοτικό Συμβούλιο με την υπ' αριθ. 3/2017 απόφασή του,

Σκοπός των ΣΒΑΚ είναι η προώθηση της ισόρροπης ανάπτυξης και η καλύτερη ενοποίηση των διαφόρων τρόπων αστικής κινητικότητας, με έμφαση στον άνθρωπο και στην προώθηση αλλαγών στη συμπεριφορά μετακίνησης. Τα ΣΒΑΚ εξετάζουν συνολικά τον τρόπο λειτουργίας μιας αστικής περιοχής και προτείνουν την ενσωμάτωση δράσεων για την αστική κινητικότητα σε μια ευρύτερη, βιώσιμη αστική και εδαφική στρατηγική. Καταρτίζονται λαμβάνοντας υπόψη ποικίλα πεδία χάραξης πολιτικής και τομείς, όπως, οι μεταφορές, οι χρήσεις γης και η χωροταξία εν γένει, το περιβάλλον, η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, η οδική ασφάλεια, κλπ., παρέχοντας στην τοπική αυτοδιοίκηση συγκεκριμένες προτάσεις για τον τρόπο εφαρμογής.

Με άλλα λόγια, η ανάπτυξη του ΣΒΑΚ θα ενημερώσει την τοπική κοινότητα για τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας, θα συντονίσει όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, θα αποτιμήσει την υπάρχουσα κατάσταση και θα προτείνει δέσμη μέτρων και δράσεων για την υλοποίηση των στόχων. Τα οφέλη επομένως από την υπηρεσία αυτή θα είναι για τον Δήμο Βέροιας πολλαπλά:

- ✓ καλύτερη λειτουργικότητα του Δήμου ως προς τις μεταφορές,
- ✓ περιβαλλοντικά οφέλη μέσω της στροφής προς τη βιώσιμη μετακίνηση και της συνεπαγόμενης εξοικονόμησης ενέργειας και μείωσης των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου,

- ✓ οδική ασφάλεια και εν γένει καλύτερη ποιότητα ζωής.

Τα παραδοτέα της σύμβασης είναι:

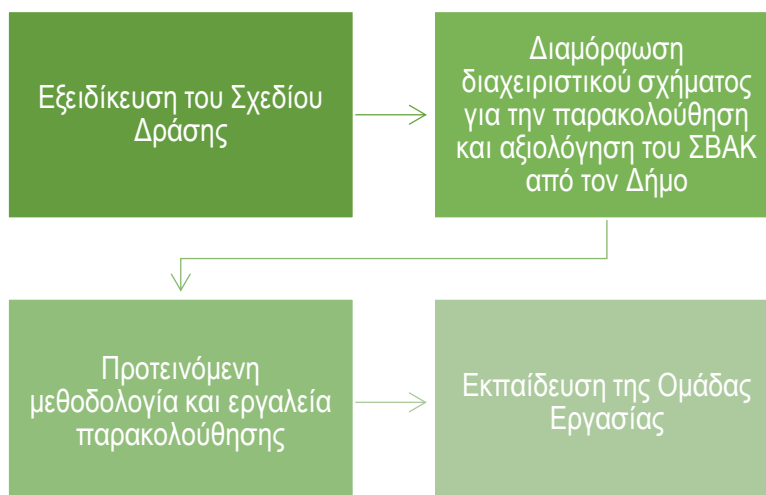
ΠΕ.1. Προετοιμασία εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΠΕ.2. Ανάπτυξη κοινού οράματος, επεξεργασία δεδομένων και διατύπωση στόχων

ΠΕ.3. Εκπόνηση ΣΒΑΚ

ΠΕ.4. Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και μεθοδολογία παρακολούθησης ΣΒΑΚ

Στο πλαίσιο του Παραδοτέου 4 οι υπηρεσίες και η υποστήριξη που παρείχε ο Ανάδοχος στο Δήμο Βέροιας περιλαμβάνουν τα εξής:



Η επιτελική ομάδα έργου της Project4 αποτελείται από τους εξής:

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

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε για την καίρια συμβολή και υποστήριξη, την παροχή στοιχείων και γνώσεων για την περιοχή παρέμβασης, τα παρακάτω στελέχη του Δήμου Βέροιας:

-
- κα. Γεωργιάδου Μαρούλα, Διεύθυνση Προγραμματισμού, Οργάνωσης & Πληροφορικής, Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Ανάπτυξης
 - κο Κακοδήμο Μάρκο, Διεύθυνση Προγραμματισμού, Οργάνωσης & Πληροφορικής, Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Ανάπτυξης
 - κο Στέφανο Γαζέα Διεύθυνση Προγραμματισμού, Οργάνωσης & Πληροφορικής, Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Ανάπτυξης
 - κα Αφροδίτη Καλαϊτζή, Ειδικό Συνεργάτη Δημάρχου Βέροιας
 - κο Κυρατζή Ανδρέα, Διεύθυνση ΥΔΟΜ – Κτηματολογίου – Περιουσίας, Τμήμα Κτηματολογίου

1. Όραμα για τη βιώσιμη κινητικότητα

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

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

Ως εκ τούτου, η διαμόρφωση του οράματος για την βιώσιμη κινητικότητα στην πόλη της Βέροιας βασίστηκε αφενός στο όραμα που έχει διατυπώσει ο Δήμος στο Επιχειρησιακό του Πρόγραμμα 2019-2023, αφετέρου λαμβάνει υπόψη τόσο τις κατευθύνσεις και αρχές του υπερκείμενου σχεδιασμού και συγκεκριμένα του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου Κεντρικής Μακεδονίας όσο και τα πλεονεκτήματα – μειονεκτήματα – ευκαιρίες – απειλές, έτσι όπως αναδείχθηκαν από την ενδελεχή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης καθώς και τις απόψεις φορέων – πολιτών έτσι όπως κατεγράφησαν μέσα από τις συμμετοχικές διαδικασίες

Ο χρονικός ορίζοντας που τίθεται για το κοινό όραμα για την κινητικότητα στην πόλη της Βέροιας είναι η δεκαετία, δηλαδή εκτείνεται μέχρι το 2032 για την επίτευξη της επιθυμητής κατάστασης. Αξιοποιώντας τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας το όραμα περιλαμβάνει όλα τα μέσα και τις μορφές των μεταφορών: δημόσια και ιδιωτικά, επιβατών και εμπορευμάτων, μηχανοκίνητα και μη, κυκλοφορία και στάθμευση, για την μελλοντική ανάπτυξης της υποδομής και των υπηρεσιών τους.

Η διατύπωση του οράματος για την Βιώσιμη Κινητικότητα στην πόλη της Βέροιας του 2032 έχει ως εξής:

Βελτίωση της λειτουργίας της πόλης για την ενίσχυση του ρόλου της ως αναπτυξιακού πόλου περιφερειακής εμβέλειας.

Στροφή σε ενεργητικά και δημόσια μέσα μετακίνησης και την ενίσχυση της γνώσης κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών της γι' αυτά.

2. Φυσιογνωμία περιοχής παρέμβασης

2.1. Ο Δήμος Βέροιας

Ο Δήμος Βέροιας είναι δήμος της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Προέκυψε από την συνένωση του προϋπάρχοντος Δήμου Βέροιας με τους Δήμους Βεργίνας, Μακεδονίδος, Δοβρά και Αποστόλου Παύλου σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης. Έδρα του δήμου είναι η Βέροια και ιστορική έδρα η Βεργίνα.

Ο Δήμος Βέροιας σύμφωνα με τις διατάξεις του προγράμματος «Κλεισθένης Ι» (ν. 4555/2018, Α' 133) ανήκει στην κατηγορία «Μεγάλοι Ηπειρωτικοί Δήμοι και Δήμοι Πρωτεύουσες Νομών». Στην κατηγορία αυτή υπάγονται όλοι οι ηπειρωτικοί δήμοι, καθώς και οι δήμοι της Περιφέρειας Κρήτης και της Περιφερειακής Ενότητας Ευβοίας, με πληθυσμό άνω των 25.000 κατοίκων, με βάση τα στοιχεία μόνιμου πληθυσμού της τελευταίας απογραφής της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, καθώς και οι δήμοι που αποτελούν πρωτεύουσα νομού, περιλαμβανομένων και των νησιωτικών νομών.

Ο Δήμος Βέροιας διαιρείται σε 5 «δημοτικές ενότητες», οι οποίες αντιστοιχούν στους 5 καταργηθέντες δήμους. Κάθε δημοτική ενότητα διαιρείται σε «κοινότητες», οι οποίες αντιστοιχούν στα διαμερίσματα των καταργηθέντων ΟΤΑ. Αναλυτικότερα, οι Δημοτικές Ενότητες, τα Δημοτικά Διαμερίσματα και οι Οικισμοί του Δήμου Βέροιας παρουσιάζονται παρακάτω:

Πίνακας 1: Δημοτικές Ενότητες, Δημοτικά Διαμερίσματα και Οικισμοί του Δήμου Βέροιας.

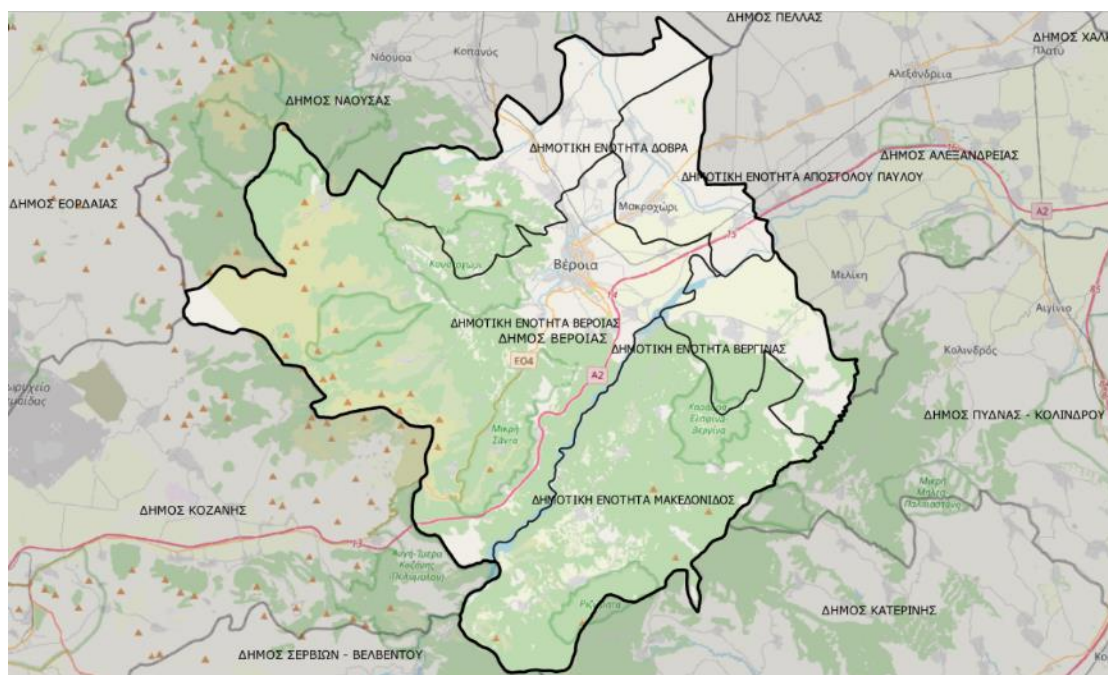
Δημοτική Ενότητα	Δημοτικά Διαμερίσματα	Οικισμοί
Αποστόλου Παύλου	Μακροχωρίου	Μακροχώρι
	Διαβατού	Διαβατός
	Κουλούρας	Κουλούρα
	Λυκόγιαννης	Νέα Λυκόγιαννη, Παλαιά Λυκόγιαννη
	Νέας Νικομηδείας	Νέα Νικομήδεια
Βέροιας	Βέροιας	Βέροια, Κυδωνοχώρι, Λαζοχώρι, Μέση, Ταγαροχώρι
	Αγίας Βαρβάρας	Αγία Βαρβάρα
	Άμμου	Άμμος
	Ασωμάτων	Ασώματα
	Γεωργιανών	Γεωργιανοί, Λευκόπετρα
	Καστανιάς	Καστανιά, Μικρά Σάντα
	Κάτω Βερμίου	Κάτω Βέρμιο

Δημοτική Ενότητα	Δημοτικά Διαμερίσματα	Οικισμοί
	Κουμαριάς	Κουμαριά, Ξηρολίβαδο
	Προφήτου Ηλίου	Προφήτης Ηλίας
	Ράχης	Ράχη
	Τριποτάμου	Κάτω Κομνήνιο, Κομνήνιο, Τριπόταμος
Βεργίνας	Βεργίνης	Βεργίνα*
	Μετόχιου Προδρόμου	Μετόχι Προδρόμου
	Παλατισίων	Παλατίτσια
	Συκέας	Συκιά
Μακεδονίδος	Ριζωμάτων	Ριζώματα
	Δασκίου	Δάσκιο
	Πολυδένδρου	Ελαφίνα, Μονή Τιμίου Προδρόμου, Πολύδενδρο, Πόρος, Χαράδρα
	Σφηκιάς	Σφηκιά
Δοβρά	Αγίου Γεωργίου	Άγιος Γεώργιος
	Αγίας Μαρίας	Αγία Μαρίνα
	Πατρίδος	Καλή Παναγία, Πατρίδα
	Τριλόφου	Τρίλοφο
	Φυτείας	Άγιος Νικόλαος, Κωστοχώρι, Λιανοβρόχι, Φυτεία

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., *Ιδία Επεξεργασία*

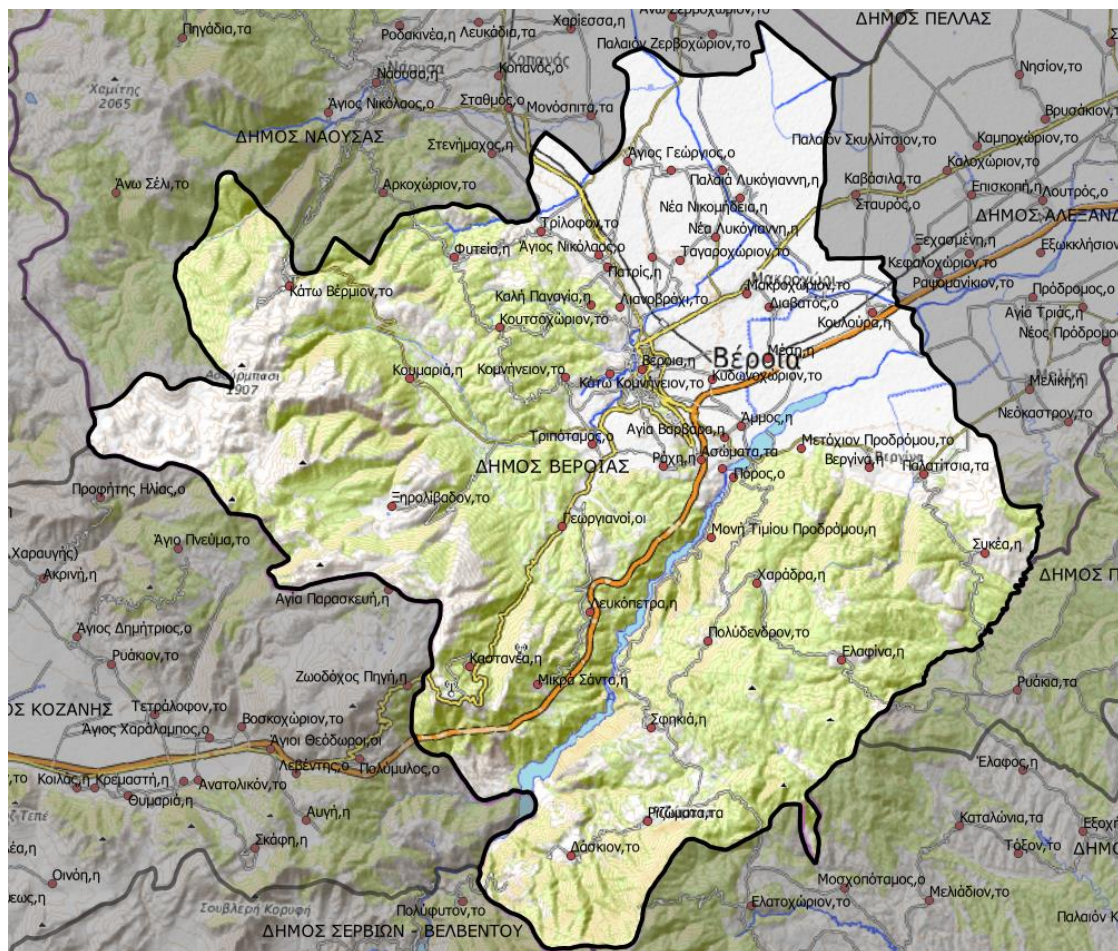
Γεωγραφικά, ο Δήμος Βέροιας συνορεύει βόρεια με τον Δήμο Νάουσας, βορειοανατολικά με τον Δήμο Αλεξάνδρειας, νοτιοανατολικά με τον Δήμο Πύδνας – Κολινδρού και τον Δήμο Κατερίνης, νοτιοδυτικά με τον Δήμο Σερβίων – Βελβεντού, και δυτικά με τον Δήμο Κοζάνης και τον Δήμο Εορδαίας.

Χάρτης 1: Δήμος Βέροιας και Δημοτικές Ενότητες



Πηγή: OpenStreetMap & ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία Επεξεργασία

Χάρτης 2: Οικισμοί Δήμου Βέροιας



Πηγή: <https://www.google.com/maps>, ίδια επεξεργασία

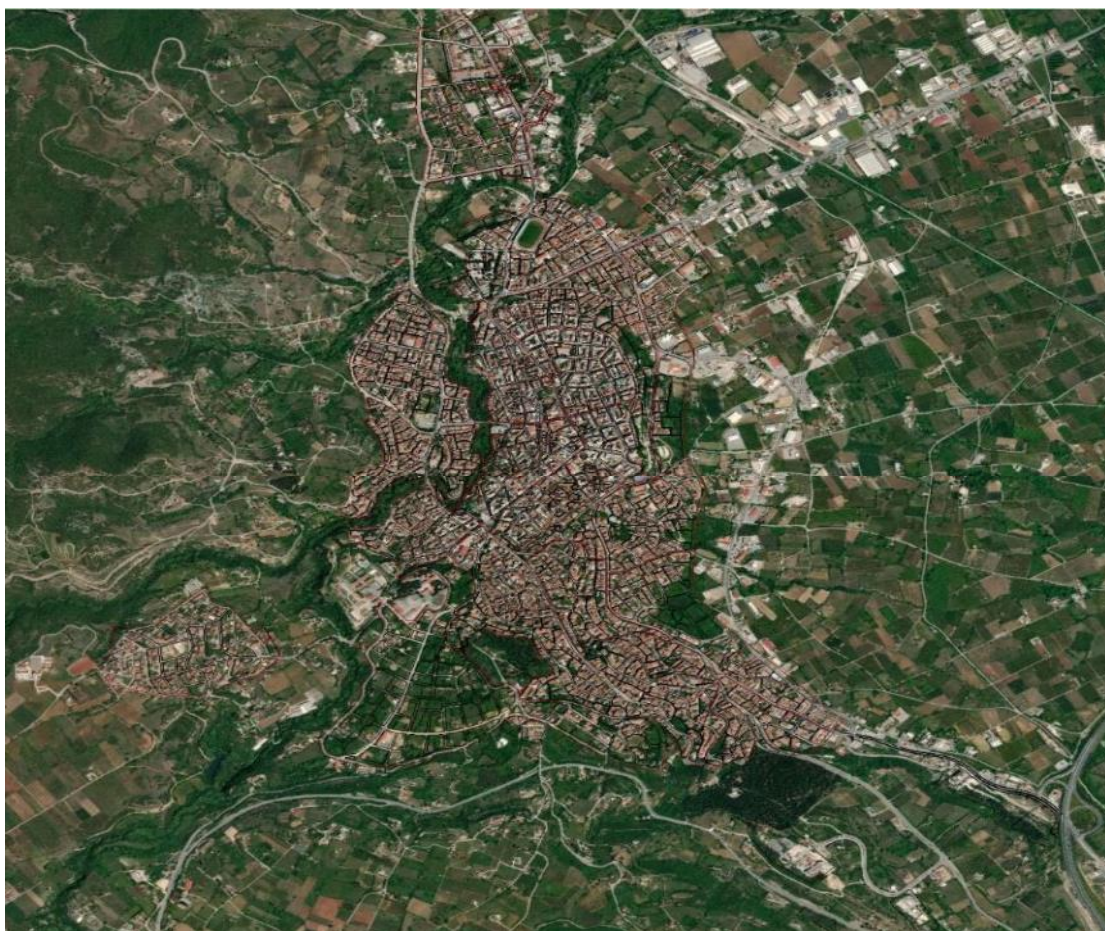
Ο Δήμος Βέροιας έχει μόνιμο πληθυσμό 66.547 κατοίκους (απογραφή ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011) από τους οποίους οι 43.158 περίπου κατοικούν στην πόλη της Βέροιας, δηλαδή το 65%. Ο συνολικός πληθυσμός του δήμου παρουσίασε αύξηση σε σχέση με το 2001 της τάξης του 1%, καθώς το 2001 ο αριθμός των κατοίκων ανερχόταν σε 65.968. Ο Δήμος Βέροιας συγκεντρώνει το 47,45% του συνολικού πληθυσμού της Π.Ε. Ημαθίας και το 3,54% του πληθυσμού της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Η έκταση του Δήμου είναι 791,43 τ.χλμ.. Αποτελεί το σημαντικότερο παραγωγικό οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο της Περιφερειακής Ενότητας Ημαθίας. Η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών (κατασκευή Εγνατίας οδού) έχει συμβάλει στην αύξηση της προσπελασιμότητας της περιοχής και λειτούργησε θετικά στην εξωστρέφεια της τοπικής οικονομίας.

2.2. Περιοχή παρέμβασης

Περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ αποτελεί ο οικισμός της Βέροιας. Στην πόλη της Βέροιας παρατηρείται υπερσυγκέντρωση του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων, σε αντίθεση με το υπόλοιπο του Δήμου που χαρακτηρίζεται από υψηλή διασπορά πληθυσμού και

δραστηριοτήτων. Στο αστικό κέντρο της Βέροιας ανήκει το εμπορικό – ιστορικό κέντρο, η χαρακτηρισμένη ως περιοχή ιδιαίτερου φυσικού κάλους παραποτάμια ζώνη του Τριποτάμου ποταμού, καθώς και οι κηρυγμένοι ιστορικοί τόποι της Μπαρμπούτας, Παναγίας Δεξιάς, Κυριώτισσας και Έλλης Κοντογεωργάκη. Η συνολική έκταση της περιοχής παρέμβασης είναι 454 εκτάρια.

Χάρτης 3: Περιοχή παρέμβασης



Πηγή: ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ, *Ιδία Επεξεργασία*

2.3. Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

2.3.1. Συμπεράσματα ανάλυσης

Ο Δήμος Βέροιας είναι δήμος της Περιφερειακής Ενότητας Ημαθίας και της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Προέκυψε από την συνένωση του προϋπάρχοντος Δήμου Βέροιας με τους Δήμους Βεργίνας, Μακεδονίδος, Δοβρά και Αποστόλου Παύλου σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης. Έδρα του δήμου είναι η Βέροια και ιστορική έδρα η Βεργίνα. Αποτελεί το σημαντικότερο παραγωγικό οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο της Περιφερειακής Ενότητας Ημαθίας.

Η έκταση του Δήμου είναι 791,43 τ.χλμ.. Ο Δήμος Βέροιας συνορεύει βόρεια με τον Δήμο Νάουσας, βορειοανατολικά με τον Δήμο Αλεξάνδρειας, νοτιοανατολικά με τον Δήμο Πύδνας – Κολινδρού και τον Δήμο Κατερίνης, νοτιοδυτικά με τον Δήμο Σερβίων – Βελβεντού, και δυτικά με τον Δήμο Κοζάνης και τον Δήμο Εορδαίας.

Ο Δήμος Βέροιας έχει μόνιμο πληθυσμό 66.547 κατοίκους (απογραφή ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011) από τους οποίους οι 43.158 περίπου κατοικούν στην πόλη της Βέροιας, ποσοστό της τάξης του 65%. Η ποσοστιαία μεταβολή του Δήμου από το 2001 εκτιμάται σε +0,88%, ενώ του οικισμού -0,54%. Η σύνθεση κατά φύλο τόσο στο Δήμο Βέροιας όσο και στον οικισμό Βέροιας είναι αρκετά ισόρροπη (48,9% άνδρες – 51,1% γυναίκες και 48,0% άνδρες και 52% γυναίκες αντίστοιχα).

Ο δείκτης γήρανσης του Δήμου είναι 1,26 και της Δ.Ε. 1,17, δηλαδή σε 100 άτομα ηλικίας 0-14 ετών αντιστοιχούν 126 και 117 άτομα ηλικίας 64+ αντίστοιχα, δείκτες μικρότεροι συγκριτικά με το δείκτη της χώρας (1,35). Ο δείκτης εξάρτησης της Δ.Ε. είναι 0,56, ενώ του Δήμου μπορεί να φτάσει μέχρι και 0,90, ανάλογα με τη Δ.Ε. που εξετάζεται. Αυτό σημαίνει ότι σε 100 άτομα ηλικίας 15-64 ετών αντιστοιχούν 56 μέχρι 90 άτομα ηλικίας 0-14 ετών και 64+ αντίστοιχα. Τέλος, ο δείκτης αντικατάστασης της Δ.Ε. Βέροιας αγγίζει το 1,02 ενώ του Δήμου είναι 0,97, δηλαδή σε 100 άτομα ηλικίας 55-64 ετών αντιστοιχούν 102 και 97 άτομα ηλικίας 15-24 αντίστοιχα.

Η πληθυσμιακή πυκνότητα του Δήμου Βέροιας είναι 84,08 κάτοικοι/τ.χλμ., ενώ η μεγαλύτερη πληθυσμιακή πυκνότητα απαντάται στη Δ.Ε. Βέροιας (141,62 κάτοικοι/τ.χλμ.) και στον οικισμό Βέροιας με 120 κατοίκους/τ.χλμ., νούμερο που καταδεικνύει έντονη αστικοποίηση.

Η πόλη της Βέροιας αναπτύσσεται αμφιθεατρικά στους ανατολικούς πρόποδες του Βερμίου σε άμεση επαφή τόσο με την εκτεταμένη πεδιάδα της Ημαθίας όσο και με τον ορεινό όγκο. Το κύριο τμήμα της πόλης καταλαμβάνει ένα ελαφρά επικλινές τμήμα του εδάφους στους πρόποδες του Βερμίου, που εκτείνεται ανατολικά του Τριπόταμου ποταμού, που σχηματίζει ένα είδος «υψιπέδου» με σημαντική υψομετρική διαφορά από την πεδιάδα.

Αναφορικά με την προσβασιμότητα από βασικές υπηρεσίες, τα αποτελέσματα καταδεικνύουν ότι μπορεί να ενθαρρυνθεί η πεζή μετακίνηση, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις των σχολικών μονάδων πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, ενώ μνεία πρέπει να ληφθεί για τις υποδομές που είναι χωροθετημένες εκτός της αμιγούς κεντρικής περιοχής έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ισότιμη

πρόσβαση από πολίτες δέσμιους των ΜΜΜ, αλλά και να δίνεται η δυνατότητα πρόσβασης μέσω ασφαλών διαδρομών με μη μηχανοκίνητα μέσα.

Ο υπερκείμενος σχεδιασμός (ΠΠΧΣΑΑ) δίνει κατευθύνσεις για ολοκληρωμένες παρεμβάσεις που αναδεικνύουν τον αναπτυξιακό ρόλο της πόλης της Βέροιας σε περιφερειακή εμβέλεια και την εξυπηρέτηση της ευρύτερης περιοχής. Επίσης, σε επίπεδο Περιφέρειας σημαντικός στόχος αποτελεί η ενίσχυση του ρόλου των ήπιων μέσων μεταφοράς (με πύκνωση, βελτίωση και δημιουργία αποκλειστικών διαδρομών των σχετικών δικτύων εναλλακτικών μέσων) και στον περιορισμό της χρήσης των Ι.Χ. αυτοκινήτων ώστε ο κυκλοφοριακός φόρτος στο οδικό δίκτυο να βρίσκεται εντός της ικανότητάς του.

Όσον αφορά την υφιστάμενη μηχανοκίνητη κυκλοφορία στην περιοχή παρέμβασης από την ενδελεχή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης προέκυψαν τα εξής:

- Από το Δήμο Βέροιας διέρχονται σημαντικοί οδικοί άξονες υπερτοπικού χαρακτήρα, όπως η Εγνατία οδός (Α2), η Παλαιά Εθνική Οδός Βέροιας – Χαλκηδόνας – Θεσσαλονίκης και η Παλαιά Εθνική Οδός Βέροιας Κοζάνης μέσω Παναγίας Σουμελά.
- Στην πόλη της Βέροιας υπάρχουν μεγάλα τμήματα βασικών αρτηριών που είναι χαρακτηρισμένα ως εθνικό και επαρχιακό δίκτυο. Το μήκος του βασικού οδικού δικτύου (ταχείες λεωφόροι, κύριες και δευτερεύουσες αρτηρίες, συλλεκτήριες οδοί) ανέρχεται σε 28% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου, ενώ το μήκος του τοπικού δικτύου σε 72%. Επιπλέον υπάρχει ένα ποσοστό 1,47% που έχει μετατραπεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Οι τοπικές οδοί κατέχουν το μεγαλύτερο ποσοστό, το οποίο οφείλεται στο μέγεθος και τα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης και τις ανάγκες για πραγματοποίηση μετακινήσεων κυρίως τοπικού χαρακτήρα.
- Στις βασικές αρτηρίες εντάσσονται η οδός Πιερίων, η οποία αποτελεί μία από τις κύριες εισόδους της πόλης από τα νοτιοανατολικά και συνδέεται με την Εγνατία οδό, αλλά και την Περιφερειακή οδό Βέροιας, καθώς και οι οδοί Ελιάς, Μητροπόλεως και Βενιζέλου, οι οποίες επωμίζονται σχεδόν όλη την εξυπηρέτηση του κέντρου της πόλης. Η οδός Μητροπόλεως, η οποία εκτείνεται έως τη διασταύρωση με την οδό Μ. Μπότσαρη και με τη βοήθεια ενός παράλληλου πλέγματος συλλεκτήριων οδών αποτελεί τον κύριο άξονα εξυπηρέτησης των νότιων συνοικιών. Οι οδοί Ανοίξεως και Θωμαΐδη εξυπηρετούν κινήσεις περιμετρικά του κέντρου της πόλης, ενώ ο άξονας Ανατολής – Δύσης εξυπηρετείται από τις οδούς Μεγ. Αλεξάνδρου και Θερμοπυλών, στις οποίες μέχρι πρότινος υπήρχε και η μοναδική γέφυρα που οδηγούσε στη συνοικία του Προμηθέα.
- Δεν καταγράφονται κρίσιμα οδικά τμήματα πέραν της οδού Αθ. Διάκου, με τις ανάγκες να εντοπίζονται σημειακά στις διάφορες συνοικίες.
- Στο σύνολο του δικτύου ο αριθμός των λωρίδων κυκλοφορίας είναι 1 λωρίδα ανά κατεύθυνση, με εξαίρεση τμήματα στις οδούς 25^η Μαρτίου, Σταδίου, Θεσσαλονίκης, Καλής Παναγίας, γεγονός που φανερώνει στο σύνολο φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

- Κατά τόπους απαντώνται σημαντικές κλίσεις και υψομετρικές ανισοσταθμίες που δυσχεραίνουν την κυκλοφορία και ιδιαίτερα τις μη- μηχανοκίνητες μετακινήσεις. Επιπλέον σημειακά εντοπίζονται ασυνέχειες στο δίκτυο, ιδιαίτερα εντός της παλιάς πόλης όπου έχουμε κατά κύριο λόγο δαιδαλώδη ιστό με σημειακές στενώσεις.
- Το υλικό κατασκευής οδοστρώματος σχεδόν στο σύνολό του αφορά ασφαλτικό ή επίστρωση με κυβόλιθους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.
- Η κατάσταση του οδοστρώματος κρίνεται στο βασικό δίκτυο ικανοποιητική και μόνο σημειακά στο τοπικό δίκτυο παρατηρείται κακή κατάσταση.
- Μεγάλο μέρος των οδών στην περιοχή που οριοθετείται από την Λεωφ. Ανοίξεως, Θωμαΐδη, Μ. Μπότσαρη και του τριπόταμου ποταμού έχει μονοδρομηθεί. Σε αυτό συντέλεσαν τα φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δικτύου και τα διάφορα έργα ανάπλασης που έλαβαν χώρα τα τελευταία χρόνια στο κέντρο της πόλης.
- Εντοπίζονται πινακίδες κατακόρυφης σήμανσης προηγούμενης περιόδου, οι οποίες δεν ισχύουν πια, αλλά δεν έχουν αφαιρεθεί.
- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις με σκοπό την αποτροπή διαμπερών μετακινήσεων βαρέων οχημάτων στο κέντρο της πόλης και σημειακά ύπαρξη ρυθμιστικών πινακίδων για μειωμένα όρια ταχύτητας.
- Απουσία διαβάσεων για την ασφαλή κίνηση των πεζών σε μεγάλο κομμάτι της περιοχής μελέτης με διαβάσεις να περιορίζονται κατά κύριο λόγο κατά μήκος βασικών αρτηριών.
- Καταγραφή αυξημένων προβλημάτων από την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων σε πολλαπλά σημεία του οδικού δικτύου, πχ οδός Πιερίων στη νότια είσοδο της πόλης.
- Απουσία διαβάσεων για την ασφαλή κίνηση των πεζών στο μεγαλύτερο κομμάτι της περιοχής παρέμβασης με διαβάσεις να περιορίζονται κατά κύριο λόγο κατά μήκος βασικών αρτηριών.
- Ύπαρξη τριών (3) σηματοδοτούμενων κόμβων: δύο (2) κατά μήκος της οδού Θεσσαλονίκης και ένας (1) στην οδό Πιερίων.
- Υψηλοί φόρτοι και κυκλοφοριακή συμφόρηση εντός της αμιγούς κεντρικής περιοχής.
- Ο μεγαλύτερος φόρτος καταγράφεται στον κόμβο Θεσσαλονίκης – Παισαλίου – Στρατού κατά τη μεσημεριανή αιχμή, ο οποίος εξυπηρετεί κατ' ουσία τη σύνδεση της πόλης της Βέροιας με άλλους οικισμούς, ενώνεται με την Ε.Ο. Αλεξάνδρειας_Κοζάνης και αποτελεί είσοδο της πόλης από το βορειοανατολικό κομμάτι της.
- Υψηλός φόρτος καταγράφεται επίσης στον κόμβο Πιερίων – Ερμού, ο οποίος ομοίως εξυπηρετεί τόσο τοπικές όσο και υπερτοπικές μετακινήσεις, καθώς αποτελεί συνέχεια της νότιας εισόδου του οικισμού
- Κυρίαρχη θέση του Ι.Χ. αυτοκινήτου στις καθημερινές μετακινήσεις.

- Χαμηλά ποσοστά ελαφρών και βαρέων φορτηγών εντός αστικού ιστού.
- Πολύ χαμηλά είναι τα ποσοστά αναφορικά με τα MMM, το οποίο καταδεικνύει την αδυναμία έλξης επιβατών από το συγκεκριμένο μέσο.
- Μικρή πλήρωση των επιβατικών αυτοκινήτων, ιδίως στις μετακινήσεις προς και από την εργασία που γίνονται σε ώρες αιχμής. Η μέση πλήρωση Ι.Χ. οχημάτων την ώρα αιχμής είναι **1,33** ενώ εκτός αιχμής είναι **1,35**.

Η διερεύνηση των χαρακτηριστικών της στάθμευσης κατέδειξε τα εξής ευρήματα:

- Αρνητικό ισοζύγιο στάθμευσης στο πολεοδομικό κέντρο. Δείκτης κατάληψης 135,2%. 59% νόμιμη ζήτηση, 41% παράνομη. Οι μεγαλύτερες πιέσεις καταγράφονται στην περιοχή μεταξύ της οδού Λεωφ. Ανοιξέως και του Τριπόταμου ποταμού και ειδικότερα στην υποπεριοχή που οριοθετείται από τις οδούς Λεωφ. Ανοιξέως, Βενιζέλου και Ελιάς όπου το έλλειμμα στάθμευσης ξεπερνά τις 300 θέσεις.
- Σε ποσοστό 41% η παράνομη στάθμευση οφείλεται σε μη τήρηση του ισχύον καθεστώτος στάθμευσης, ενώ σημαντικό ποσοστό (24,6%) αποτελεί και η παράνομη στάθμευση επί του πεζοδρομίου με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η ομαλή και ασφαλής πορεία των πεζών.
- Ύπαρξη μεγάλου αριθμού στεγασμένων χώρων ιδιωτικής χρήσης στην περιοχή απογραφής.
- Πολύ μικρός δείκτης εναλλαγής στάθμευσης τόσο για νόμιμες όσο και για παράνομες σταθμεύσεις.
- Διάσπαρτες θέσεις τροφοδοσίας καταστημάτων στον αστικό ιστό, οι οποίες επαναπροσδιορίζονται κατά διαστήματα ανάλογα με τα αιτήματα πολιτών και την εξέλιξη των χρήσεων γης χωρίς όμως να υπάρχει κάποιος ολοκληρωμένος σχεδιασμός για την αντιμετώπιση του ζητήματος των αστικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Πολύ μικρός αριθμός θέσεων προς αποκλειστική χρήση για ΑμεΑ σε κεντρικούς άξονες της πόλης της Βέροιας και πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων σε σχέση με το 5% των νόμιμων θέσεων παρά την οδό που απαιτείται.
- Απουσία ολιστικού σχεδιασμού για τους χώρους στάθμευσης δικύκλων και απουσία χώρων στάθμευσης ποδηλάτων.

Όσον αφορά τη μη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, δηλαδή την κυκλοφορία πεζών και ποδηλατιστών, από την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης προέκυψαν τα εξής:

- Ελλιπείς υποδομές για ΑμεΑ και ΑΜΚ στα πεζοδρόμια του βασικού οδικού δικτύου της πόλης και κατά το πλείστον φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά.
- Ύπαρξη αρκετών εμποδίων, διέλευση οχημάτων και περιορισμένος αστικός εξοπλισμός στους σημαντικότερους εμπορικούς πεζόδρομους.

- Έλλειψη από ράμπες ΑμεΑ και οδηγών όδευσης τυφλών στους πεζοδρόμους.
- Στα θετικά καταγράφονται η επάρκεια φωτισμού και η καλή κατάσταση της υποδομής.
- Αυξημένες ροές πεζών στις αρτηρίες που διασχίζουν την κεντρική περιοχή της πόλης και στις οποίες συγκεντρώνονται εκτός των άλλων χρήσεις εμπορίου και αναψυχής.
- Ανάγκη ελιγμών για αποφυγή εμποδίων στους πεζοδρόμους που μειώνουν το ελεύθερο πλάτος όδευσης, ιδίως στους πιο εμπορικούς εξ αυτών και καθιστούν επικίνδυνη την ασφαλή διακίνηση των πεζών.
- Απουσία ποδηλατοδρόμων και θέσεων στάθμευσης για ποδήλατα.
- Οι μετακινήσεις με το ποδήλατο γίνονται κυρίως επί του οδικού δικτύου σε συνύπαρξη με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία ή επί των πεζοδρομίων σε συνύπαρξη με την κυκλοφορία των πεζών.
- Σχεδόν ανύπαρκτη χρήση του ποδηλάτου για μετακινήσεις (<1%).
- Ύπαρξη πρόσφατου συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων με 4 σταθμούς και 28 ποδήλατα (έναρξη λειτουργίας Σεπτέμβριος 2020), αλλά χαμηλή χρήση αυτού.

Σε σχέση με τα δημόσια μέσα μεταφοράς, ο οικισμός της Βέροιας εξυπηρετείται από τις αστικές λεωφορειακές γραμμές του Αστικού ΚΤΕΛ Βέροιας, το οποίο παρέχει συνδέσεις με βασικούς πόλους έλξης μετακινήσεων και ειδικές χρήσεις, καθώς επίσης και με τους όμορους οικισμούς. Το Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας εκτελεί και μαθητικά δρομολόγια, τα οποία αναδιαμορφώνονται κατ' έτος ανάλογα με τη ζήτηση.

Η χάραξη των γραμμών ακολουθεί κατά κύριο λόγο τις βασικές αρτηρίες του οικισμού συνδέοντας το κέντρο με τα προάστια και τις ειδικές χρήσεις γης (π.χ. Νοσοκομείο). Όσον αφορά την προσβασιμότητα στις στάσεις αυτή κρίνεται επαρκής. Η χωρική κάλυψη του αστικού ΚΤΕΛ θεωρείται άκρως ικανοποιητική, σε αντίθεση με την συχνότητα των δρομολογίων, τα οποία καλύπτουν επαρκώς τις πρωινές ώρες αιχμής και λειτουργούν στις περισσότερες των περιπτώσεων έως και λίγο μετά τη λήξη του ωραρίου των καταστημάτων. Οι συχνές και πολύπλοκες διαφοροποιήσεις στο πρόγραμμα καθιστούν πιο σύνθετη τη διαδικασία της μετακίνησης, ειδικά για κάποιον επισκέπτη, και λιγότερο ελκυστικό το σύστημα των αστικών λεωφορείων.

Το Υπεραστικό ΚΤΕΛ Ημαθίας εξυπηρετεί τις υπεραστικές και διαδημοτικές μετακινήσεις. Η συχνότητα των δρομολογίων διαφοροποιείται ανάλογα με τη ζήτηση, ενώ οι στάσεις του είναι χωροθετημένες επί του βασικού οδικού δικτύου σε οδούς ήδη επιβεβαρωμένες με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο. Η χωροθέτηση του σταθμού τόσο του Αστικού όσο και του Υπεραστικού ΚΤΕΛ εντός τους κέντρου της πόλης επιβαρύνει το βασικό οδικό δίκτυο και δημιουργεί φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Τέλος, όσον αφορά τη μετακίνηση με ταξί στην περιοχή παρέμβασης πραγματοποιείται από έναν ιδιαίτερα ανεπτυγμένο στόλο, ο οποίος ανήκει στο Συνεταιρισμό Ιδιοκτητών ταξί Βέροιας. Αξίζει να σημειωθεί δε ότι οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης και μέσω

ηλεκτρονικής εφαρμογής όπου οι χρήστες μπορούν να προγραμματίσουν ένα ραντεβού ορίζοντας την προκαθορισμένη ώρα όπου επιθυμούν να επιβιβαστούν σε ένα ταξί και να ορίσουν το σημείο επιβίβασης.

Όσον αφορά το επίπεδο της οδικής ασφάλειας, ο συνολικός αριθμός των οδικών τροχαίων ατυχημάτων στην εξεταζόμενη τριετία 2018 – 2020 ανέρχεται σε 943 και κρίνεται ως αρκετά υψηλός. Παρατηρήθηκε μια μικρή αύξηση της τάξεως του 9,2% κατά την περίοδο 2018-2019, ενώ την περίοδο 2019-2020 καταγράφεται μια σημαντική μείωση της τάξεως του 25.9 που ίσως να οφείλεται κατά ένα μέρος στην πανδημία του COVID-19 και στα περιοριστικά μέτρα στην κυκλοφορία των πολιτών που λόγω αυτής επιβλήθηκαν.

Υψηλό ποσοστό ατυχημάτων καταγράφεται την ημέρα της Τρίτης, γεγονός που πιθανόν να συσχετίζεται και με τη λειτουργία της λαϊκής αγοράς και την αυξημένη κίνηση που δημιουργείται λόγω αυτής στην κεντρική περιοχή. Ο χαμηλότερος καταγράφεται την Κυριακή, ημέρα αργίας. Επιπλέον, από το σύνολο των 943 οδικών τροχαίων ατυχημάτων που καταγράφησαν στην 3ετία 2018-2020 το 98% εξ αυτών αφορά ατυχήματα μόνο με υλικές ζημιές, ενώ μόλις το 2% αφορούν ατυχήματα σωματικών βλαβών. Από αυτά το 95% αφορούσε ελαφρά ατυχήματα, το 5% σοβαρά ατυχήματα, ενώ στα θετικά ευρήματα εντάσσεται το γεγονός ότι κατά την εξεταζόμενη περίοδο δεν καταγράφηκε κάποιο θανατηφόρο ατύχημα στην περιοχή παρέμβασης. Στα περισσότερα δε συμβάντα τα εμπλεκόμενα οχήματα αφορούν Ι.Χ. οχήματα, ενώ στα αρνητικά ευρήματα εντάσσεται το ποσοστό των εμπλεκόμενων οχημάτων που αφορά φορτηγά. Επιπλέον αν και οι ευάλωτοι χρήστες της οδού (πεζοί και ποδηλάτες) εμπλέκονται σε μικρό ποσοστό (2,5%) του συνολικού αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων τα εν λόγω ατυχήματα αφορούν κατά κύριο λόγο ατυχήματα σωματικών βλαβών.

Όσον αφορά την χωρική κατανομή των ατυχημάτων από την ανάλυση των αποτελεσμάτων προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Η χωρική κατανομή των σημείων εμφάνισης των ατυχημάτων δεν παρουσιάζει ουσιαστική διαφοροποίηση κατά την χρονική περίοδο 2018 -2020.
- Ατυχήματα εμφανίζονται σε μεγάλο τμήμα του δικτύου με τη μεγαλύτερη πυκνότητα συγκέντρωσης να καταγράφεται κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου.
- Επιπλέον μεγάλος αριθμός ατυχημάτων καταγράφεται και σε τοπικές οδούς εντός της περιοχής που οριοθετείται από τις οδούς Θεσσαλονίκης, Στρατού, Ελιάς, Τριπόταμος ποταμός, ενώ χαμηλότερη συγκέντρωση καταγράφεται στις νότιες συνοικίες της πόλης
- Τα οδικά ατυχήματα με εμπλοκή 3 ή και περισσότερων οχημάτων αυτά ακολουθούν τη γενικότερη χωρική κατανομή των ατυχημάτων.
- Η χωρική κατανομή των ατυχημάτων με τραυματισμό πέρα των οδών Βενιζέλου και Θεσσαλονίκης όπου καταγράφεται μια μικρή συγκέντρωση, γενικότερα εμφανίζουν τυχαία κατανομή στο χώρο.
- Τα ατυχήματα που παρατηρούνται σημειακά σε συλλεκτρίες και τοπικές οδούς μπορεί να οφείλονται στα φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδικής υποδομής και

στην έλλειψη επαρκούς σήμανσης στην περιοχή αυτή, καθώς και στην εσφαλμένη οδηγική συμπεριφορά.

- Η χωρική κατανομή των ατυχημάτων στα οποία καταγράφεται εμπλοκή ευάλωτων χρηστών πέρα μιας μικρής συγκέντρωσης που παρατηρείται στις οδούς Βενιζέλου και Μεγ. Αλεξάνδρου, γενικότερα εμφανίζουν τυχαία κατανομή στο χώρο. Συσχετίζονται όμως άμεσα όμως με τα ατυχήματα σωματικών βλαβών αφού όπως προαναφέρθηκε η πλειοψηφία των ατυχημάτων σωματικών βλαβών ενέχει εμπλοκή ευάλωτων χρηστών, που σημαίνει ότι τα σημεία αυτά πρέπει να ελεγχθούν για να εντοπιστούν τυχόν προβλήματα στην οδική υποδομή που υποβαθμίζουν το επίπεδο της οδικής ασφάλειας.

Τέλος όσον αφορά τη διερεύνηση των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων στην περιοχή μελέτης τα σημαντικότερα στοιχεία αφορούν τα εξής:

- Στην πλειοψηφία τους τα νοικοκυριά διαθέτουν ΙΧ αυτοκίνητο (ένα ΙΧ το 39,1% και δύο ΙΧ το 33%).
- Το 39,6% των νοικοκυριών διαθέτουν ποδήλατο με το 7,7% αυτών να διαθέτουν από 2 ποδήλατα και άνω που σημαίνει ότι παρόλο την έλλειψη σε υποδομές αυτοί είναι εν δυνάμει χρήστες ποδηλάτου και ως εκ τούτου πρέπει να ληφθεί υπόψη στις προτεινόμενες παρεμβάσεις που θα πρέπει να στοχεύσουν εκτός των άλλων και στη βελτίωση των ποδηλατικών υποδομών.
- Το 63% των επισκεπτών και εργαζομένων από άλλους οικισμούς, σταθμεύει σε ελεύθερη θέση στάθμευσης παρά την οδό στην πόλη της Βέροιας και το 37% σε ιδιωτικό χώρο ή χώρο στάθμευσης εκτός οδού δημόσιας χρήσης.
- Η εξυπηρέτηση του συνολικού συστήματος μεταφοράς κρίνεται ως πολύ χαμηλή από το 24% των συμμετεχόντων.
- Ως πιο δημοφιλές μέσο μετακίνησης αναδεικνύεται η μετακίνηση με ΙΧ ως οδηγός με τα υψηλότερα ποσοστά να καταγράφονται στις μετακινήσεις με σκοπό την εργασία και την επίσκεψη σε φίλους και συγγενείς καθώς και τα ψώνια/ αγορές. Ακολουθεί η πεζή μετακίνηση η οποία προκρίνεται στις μετακινήσεις με σκοπό την άθληση, την ψυχαγωγία/ εστίαση (καφέ, εστιατόρια, μπαρ) και τη συνοδεία των παιδιών στο σχολείο.
- Περίπου το 50% των ερωτώμενων δηλώνει ότι κάνει μετακινήσεις με απόσταση από 0 - 2.000m, ενώ και όσον αφορά τη διάρκεια μετακίνησης για κάθε σκοπό μετακίνησης πάνω από το 60% στις μετακινήσεις δηλώνει ότι οι εν λόγω μετακινήσεις δεν ξεπερνούν τα 15 λεπτά.
- Η μετακίνηση των παιδιών από και προς το σχολείο γίνεται κυρίως πεζή, με το ΙΧ όχημα να κερδίζει έδαφος με την επιδείνωση των καιρικών συνθηκών.
- Το 56,6% των ερωτηθέντων απάντησε ότι νιώθει ασφάλεια κατά τη μετακίνηση των παιδιών στο σχολείο, ενώ το 43,4% απάντησε αρνητικά. Ως βασικές αιτίες για το

αίσθημα ανασφάλειας προκρίνονται υψηλή ταχύτητα με την οποία κινούνται αυτοκίνητα έξω και πέρα των σχολείων, η έλλειψη ασφαλών διαβάσεων και πεζοδρομίων, η στάθμευση πάνω στα πεζοδρόμια μπροστά από τα σχολεία και η δύσκολη πρόσβαση.

- Από τα σημαντικότερα προβλήματα για τη μετακίνηση με ΙΧ όχημα εντός της πόλης της Βέροιας αναδείχθηκε η δυσκολία εξεύρεσης χώρου στάθμευσης, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η μη επαρκής ορατότητα στις διασταυρώσεις.
- Ως σημαντικά εμπόδια για τη μετακίνηση με Δημόσιες Συγκοινωνίες τόσο εντός όσο και εκτός της πόλης της Βέροιας είναι η ανεπαρκής κάλυψη περιοχών και γειτονικών οικισμών/δήμων, τα μη βολικά προγράμματα/συχνότητα δρομολογίων, τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των στάσεων, αλλά και το υψηλό κόστος εισιτηρίου.
- Από τα πιο σημαντικά προβλήματα για την πεζή μετακίνηση εντός οικισμού είναι η κατάληψη των πεζοδρομίων από οχήματα, τα ανύπαρκτα ή στενά πεζοδρόμια, η έλλειψη επαρκούς φωτισμού κατά τις βραδινές ώρες, ο κίνδυνος από την κίνηση των οχημάτων και η έλλειψη πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας.
- Από τα πιο σημαντικά προβλήματα για τη μετακίνηση με ποδήλατο εντός οικισμού είναι η έλλειψη ποδηλατολωρίδων/ποδηλατοδρόμων, ο κίνδυνος από την κίνηση των οχημάτων, η έλλειψη επαρκούς φωτισμού κατά τις βραδινές ώρες, η ύπαρξη μεγάλων κλίσεων στο έδαφος και η έλλειψη ασφαλών χώρων στάθμευσης.
- Ως πολύ σημαντικά μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας/προσβασιμότητας στην πόλη των Βέροιας αναδείχθηκαν η βελτίωση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ (ράμπες, διαβάσεις, οδηγοί τυφλών), η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας (ορατότητα, σηματοδότηση, σήμανση), η δημιουργία περιπατητικών διαδρομών, η δημιουργία ποδηλατόδρομων, η μετατροπή οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας κλπ.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης μέσω των Δεικτών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και της συνθετικής ανάλυσης SWOT.

2.4. Συνοπτική αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στην πόλη της Βέροιας. Η εν λόγω αξιολόγηση επιλέχθηκε να γίνει μέσω των Δεικτών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και της συνθετικής ανάλυσης SWOT.

Η συνοπτική εικόνα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην πόλη της Βέροιας, και των αποτελεσμάτων των επιτόπιων καταγραφών και ερευνών πεδίου, δίνεται μέσα από την διαμόρφωση των παρακάτω ποσοτικοποιημένων δεικτών. Οι δείκτες βασίζονται στις οδηγίες του Eltis και στις καλές πρακτικές από ΣΒΑΚ διαφόρων ευρωπαϊκών πόλεων που αναλύθηκαν από την ομάδα έργου.

Οι δείκτες αφορούν το σύνολο των χαρακτηριστικών του συστήματος μεταφορών της περιοχής παρέμβασης (οδικό δίκτυο, στάθμευση, εναλλακτική μετακίνηση κ.α.) αντιμετωπίζοντας όλες τις διαστάσεις της βιωσιμότητας (κοινωνικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές). Παράλληλα δίνεται ο ακριβής τρόπος υπολογισμού κάθε δείκτη καθώς και η τεκμηρίωση της πηγής των δεδομένων, ούτως ώστε να είναι εύκολη η διαχρονική παρακολούθηση των τιμών.

Πίνακας 2: Δείκτες Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Δείκτης	Τιμή	Υπολογισμός	Πηγή δεδομένων
Ετήσιος αριθμός ατυχημάτων ανά 1000 κατοίκους	7,2	314 ατυχήματα κατά μ.ο. έτη 2020, 2019, 2018 στον οικισμό Βέροιας /43.158 πληθυσμός οικισμού Βέροιας 2011	Αστυνομική Διεύθυνση Βέροιας
Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους	0,2	8,6 νεκροί και τραυματίες κατά μ.ο. έτη 2020, 2019, 2018 στον οικισμό Βέροιας /43.158 πληθυσμός οικισμού Βέροιας 2011	Αστυνομική Διεύθυνση Βέροιας
Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα με εμπλεκόμενους ευάλωτους χρήστες ανά 1.000 κατοίκους	0,07	3 νεκροί και τραυματίες (ευάλωτοι χρήστες) κατά μ.ο. έτη 2020, 2019, 2018 στον οικισμό Βέροιας/ 43.158 πληθυσμός οικισμού Βέροιας 2011	Αστυνομική Διεύθυνση Βέροιας
Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι προσβάσιμα από χρήστες αμαξιδίων	33%	τμήματα με ράμπα σε σύνολο 280 τμημάτων στην περιοχή καταγραφής	Έρευνα πεδίου
Ποσοστό πεζοδρομίων όπου υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών	9%	τμήματα με οδηγό όδευσης σε σύνολο 280 τμημάτων στην περιοχή καταγραφής	Έρευνα πεδίου
Πληθυσμιακή πυκνότητα (κάτοικοι / Ha)	120,06	359,46 (ha) έκταση οικισμού / 43.158 πληθυσμός οικισμού 2011	ΓΠΣ Βέροιας , ΕΛΣΤΑΤ
Αριθμός ΙΧ οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους	550	11.324 νοικοκυριά με 1 ΙΧ, 5.766 νοικοκυριά με 2+ ΙΧ, παραδοχή εξ'αυτών 85% έχει 2 και 15% 3 ΙΧ / 43.158 πληθυσμός οικισμού Βέροιας 2011	ΕΛΣΤΑΤ
Λόγος της προσφοράς προς την ζήτηση στάθμευσης (πολεοδομικό κέντρο)	0,74	2650 θέσεις 3584 σταθμευμένα στην περιοχή καταγραφής	Έρευνα πεδίου
Δείκτης ωραίας εναλλαγής στάθμευσης	0,24		Έρευνα πεδίου
Ποσοστό θέσεων στάθμευσης εντός οδού	0		Έρευνα πεδίου

Δείκτης	Τιμή	Υπολογισμός	Πηγή δεδομένων
που διατίθενται χωρίς πληρωμή			
Αριθμός θέσεων στάθμευσης σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης ανά 1000 κατοίκους	10,3	448 θέσεις / 43.158 πληθυσμός οικισμού Βέροιας 2011	Έρευνα πεδίου
Μέση Πλήρωση οχημάτων	1,33	Άτομα/ όχημα (ΙΧ αυτοκίνητο)	Έρευνα πεδίου
Αριθμός χώρων στάθμευσης δικύκλων	0	Υπολογισμός των υλοποιημένων χώρων στάθμευσης δικύκλων στην πόλη της Βέροιας	Δήμος Βέροιας, επιτόπια έρευνα
Έκταση χώρων πρασίνου ανά κάτοικο (m ²)	7,5		
Ποσοστό μήκους του βασικού οδικού δικτύου με ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας τα 30 km/h	μ.δ.		
Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	1,47%	Οδοί που έχουν μετατραπεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Ιδία Επεξεργασία
Ποσοστό έκτασης της πόλης που αντιστοιχεί σε χώρους πρασίνου/ κοινόχρηστους χώρους	9,1%	έκταση χώρων πρασίνου/ κοινόχρηστοι χώροι (m ²) *100 / συνολική έκταση εντός των ορίων του οικισμού (m ²)	ΓΠΣ Βέροιας
Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζόδρομους	1,53%	Υλοποιημένοι πεζόδρομοι	Ιδία Επεξεργασία
Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου όπου υφίσταται δίκτυο ποδηλατοδρόμων	0	Δεν υφίσταται θεσμοθετημένος ποδηλατόδρομος	Δήμος Βέροιας, επιτόπια έρευνα
Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων ανά 1000 κατοίκους	0,6	28 κοινόχρηστα ποδήλατα / 43.158 πληθυσμός οικισμού Βέροιας 2011	Δήμος Βέροιας
Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση	67%	τμήματα με μέτρια/καλή κατάσταση δαπέδου σε σύνολο 280 τμημάτων στην περιοχή καταγραφής	Επιτόπια έρευνα
Ποσοστό πεζοδρομίων με μεικτό πλάτος που πληροί τις	59%	τμήματα με μεικτό πλάτος >1,5μ. σε σύνολο 280 τμημάτων στην περιοχή καταγραφής	Επιτόπια έρευνα

Δείκτης	Τιμή	Υπολογισμός	Πηγή δεδομένων
προδιαγραφές			
Ποσοστό παιδιών που μετακινούνται με ποδήλατο ή πεζή από/προς το σχολείο	38%	Μ.Ο. των μετακινήσεων χειμώνα και καλοκαίρι	Έρευνα ερωτηματολογίου
Ποσοστό γονέων που αισθάνονται ασφάλεια κατά τη μετακίνηση των παιδιών τους από/προς σχολείο	57%		Έρευνα ερωτηματολογίου
Αριθμός ηλεκτρονικών υπηρεσιών διακυβέρνησης που διατίθενται από τον Δήμο	3		Ιστοσελίδα Δήμου Βέροιας
Ποσοστό δημοτικού στόλου οχημάτων που τροφοδοτούνται με ανανεώσιμες/εναλλακτικές πηγές ενέργειας	0		Δήμος Βέροιας
Μέση ηλικία δημοτικού στόλου	17	έτη	Δήμος Βέροιας
Ποσοστό θέσεων ΑμεΑ στην οδό που προορίζονται για χρήση από ΑμεΑ	0,8%	22 θέσεις ΑμεΑ έχουν παραχωρηθεί από το Δήμο (σε σχέση με το σύνολο των νομίμων θέσεων στάθμευσης στο πολεοδομικό κέντρο)	Δήμος Βέροιας
Ποσοστό στόλου αστικών λεωφορείων που είναι προσβάσιμα από χρήστες αμαξιδίων	100%		Αστικά ΚΤΕΛ Βέροιας
Αριθμός δημοτικών σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	0		Δήμος Βέροιας
Ποσοστό μήκος οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε βασικούς οδικούς άξονες	28%	Μήκος οδικού δικτύου που αντιστοιχεί στο βασικό οδικό δίκτυο (από κύρια αρτηρία έως δευτερεύουσα συλλεκτήρια) βάσει λειτουργικής ιεράρχησης	Ιδία Επεξεργασία
Ποσοστό μετακινουμένων για εργασία οι οποίοι διανύουν καθημερινά αποστάσεις μεγαλύτερες των 10km	18%		Έρευνα ερωτηματολογίου

Δείκτης	Τιμή	Υπολογισμός	Πηγή δεδομένων
Αριθμός θέσεων για οχήματα κοινής χρήσης	0		Επιτόπια έρευνα
Αριθμός σταθμών δημοσίας χρήσης φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	0		Δήμος Βέροιας

Από το σύνολο των παραπάνω δεικτών (τριάντα τέσσερις (34) σε αριθμό), σε συνάφεια με το επιλεγέν σενάριο και το σχέδιο δράσης που θα διαμορφωθεί, θα επιλεγεί ένα υποσύνολο δεικτών, οι Κύριοι Δείκτες Απόδοσης (Key Performance Indicators), το οποίο θα κατευθύνει την λήψη αποφάσεων σε στρατηγικό επίπεδο και θα αξιολογεί τις επιπτώσεις της υλοποίησης των μέτρων του ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας.

Η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού με το οποίο οργανώνονται τα αποτελέσματα της ανάλυσης και των δεικτών βιώσιμης κινητικότητας σε δυνατά (Strengths) και αδύναμα (Weaknesses) σημεία, καθώς και οι ευκαιρίες (Opportunities) και οι απειλές (Threats) που προκύπτουν από την ανάλυση πλαισίου, την διαβούλευση και τις έρευνες απόψεων/στάσεων σε φορείς και κατοίκους.

Πίνακας 3: Ανάλυση SWOT.

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
Διαθεσιμότητα σχεδίων ευρύτερης κλίμακας	Υψηλό ποσοστό ανεργίας	Πόλος ανάπτυξης περιφερειακής εμβέλειας	Περιορισμένοι δημοσιοοικονομικοί πόροι
Γειτνίαση με σημαντικούς οδικούς άξονες	Έλλειψη χώρων πρασίνου	Πύλη μεταφορικών δικτύων εθνικής – διαπεριφερειακής εμβέλειας	Τάση αύξησης πωλήσεων ΙΧ με τη σταδιακή ανάκαμψη της οικονομίας
Οικισμός 5 ^{ου} επιπέδου	Οδικά τμήματα εντός οικισμού που ανήκουν στο εθνικό και επαρχιακό δίκτυο	Παρεμβάσεις σε εξέλιξη που προάγουν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος	Έλλειψη παιδείας των πολιτών όσον αφορά τον συμμετοχικό σχεδιασμό
Ικανοποιητική πληθυσμιακή πυκνότητα	Ασυνέχειες στο δίκτυο/ Μεγάλες κλίσεις & υψομετρικές ανισοσταθμίες	Μέγεθος & πολεοδομική οργάνωση που ευνοεί την προώθηση εναλλακτικών τρόπων	Δυσκολία αλλαγής της νοοτροπίας και της συμπεριφοράς των μετακινουμένων προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας
Χαμηλός δείκτης γήρανσης πληθυσμού	Διαμπερή ροές που διατρέχουν τον οικισμό		Ιδιαίτερο γεωγραφικό ανάγλυφο
Διάσχιση από υδάτινο στοιχείο	Φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά		
Υπαρξη Κυκλοφοριακών			

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<p>ρυθμίσεων με βάση τις αρχές της ΒΑΚ</p> <p>Μεγάλο ποσοστό στεγασμένων θέσεων παρά την οδό</p> <p>Ικανοποιητική κατάσταση πεζοδρομίων στο βασικό δίκτυο</p> <p>Ικανοποιητική χωρική κάλυψη ΜΜΜ</p>	<p>δικτύου</p> <p>Έλλειψη διαβάσεων</p> <p>Σημειακά ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων</p> <p>Φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης και υψηλοί φόρτοι στην κεντρική περιοχή</p> <p>Χαμηλός δείκτης πλήρωσης οχημάτων</p> <p>Αρνητικό ισοζύγιο στάθμευσης / φαινόμενα παράνομης στάθμευσης</p> <p>Απουσία σχεδίου διαχείρισης αστικών εμπορευματικών μεταφορών</p> <p>Χαμηλό ποσοστό εναλλαγής στάθμευσης</p> <p>Ανεπάρκεια σε χώρους στάθμευσης εκτός οδού</p> <p>Μικρό ποσοστό πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας</p> <p>Φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά πεζοδρομίων στο πολεοδομικό κέντρο</p> <p>Απουσία υποδομών</p>	<p>μετακίνησης</p> <p>Πλούσιο πολιτιστικό απόθεμα</p> <p>Μεγάλο ποσοστό μετακινήσεων μικρού μήκους (<2.000μ) & διάρκειας (<15λεπών)</p> <p>Ικανοποιητικός δείκτης κατοχής ποδηλάτου στα νοικοκυριά</p> <p>Συμμετοχή σε δράσεις και μέτρα για την αλλαγή συμπεριφοράς των πολιτών (ευρωπαϊκή εβδομάδα κινητικότητας)</p>	<p>Υψηλό ποσοστό κατοχής ΙΧ αυτοκινήτου</p> <p>Επιβάρυνση του δικτύου από την παρουσία εντός του αστικού ιστού του ΚΤΕΛ</p> <p>Αδυναμία των ΜΜΜ να έλθουν μετακινούμενους</p> <p>Συσχέτιση ατυχημάτων σωματικών βλαβών με εμπλοκή ευάλωτων χρηστών</p>

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
	ποδηλάτου Ελλιπής υποδομές ΑμεΑ Μικρή συχνότητα δρομολογίων ΜΜΜ Υψηλά ποσοστά ατυχημάτων και εκτεταμένη διασπορά στο δίκτυο		

3. Δράσεις ευαισθητοποίησης και ενημέρωση κοινού

3.1. Διαδικασία διαβούλευσης

Για τις ανάγκες κατάρτισης του ΣΒΑΚ διεξήχθησαν τρεις διαδικασίες διαβούλευσης, με φορείς και κατοίκους της πόλης της Βέροιας.

Κατά την Α' Φάση του έργου αναγνωρίστηκαν οι εμπλεκόμενοι φορείς που αποτελούν το δίκτυο φορέων του ΣΒΑΚ, το οποίο περιλαμβάνει 12 φορείς, συμπεριλαμβανομένου του Δήμου Βέροιας:

1. Δήμος Βέροιας
2. Επιμελητήριο Βέροιας
3. Εμπορικός Σύλλογος Βέροιας
4. Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας
5. Σύλλογος / Σωματείο Ιδιοκτητών Ταξί
6. Ποδηλατικός - Περιβαλλοντικός Σύλλογος Βέροιας
7. Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων ΑμεΑ Νομού Ημαθίας
8. Σύλλογος ΚΕΜΑΕΔ
9. Αστυνομική Διεύθυνση Ημαθίας
10. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος / Νομαρχιακή Επιτροπή Ημαθίας
11. Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
12. Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας Θράκης / ΔΙΠΕΧΩ Κεντρικής Μακεδονίας

Επίσης, προετοιμάστηκε σύμφωνο δέσμευσης στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και συνεργασίας του Δικτύου Φορέων με τον φορέα εκπόνησης του ΣΒΑΚ (Δήμο Βέροιας). Οι φορείς ενημερώθηκαν αρχικά με την αποστολή επιστολής στις 7/7/2020 (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ).

Η έναρξη της 1^{ης} διαβούλευσης με τους κατοίκους της Βέροιας και η ενημέρωσή τους για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ έγινε με τη δημοσίευση Δελτίου Τύπου στις 10/11/2020, κατά την Β' Φάση του έργου, με σκοπό τη συμμετοχή τους στην Έρευνα χαρακτηριστικών των μετακινήσεων που διενεργήθηκε στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας. Το Δελτίο Τύπου περιλάμβανε επίσης σχετικό σύνδεσμο προς ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο καταγραφής των χαρακτηριστικών μετακίνησης (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ) που σχεδιάστηκε με διττό στόχο:

- να καταγράψει τα χαρακτηριστικά κινητικότητας του πληθυσμού,
- να καταγράψει τις απόψεις και προτιμήσεις των κατοίκων ως προς τα ζητήματα κινητικότητας.

Συνοπτικά το ερωτηματολόγιο διαρθρώνεται σε τέσσερις (4) ενότητες (το πλήρες ερωτηματολόγιο βρίσκεται στο Παράρτημα):

1. Γενικά στοιχεία ερωτώμενου
2. Στοιχεία μετακινήσεων

3. Μετακίνηση παιδιών από και προς τις σχολικές μονάδες
4. Απόψεις σχετικά με τις μετακινήσεις στην πόλη της Βέροιας

Το Δελτίο Τύπου και το ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε στον ιστότοπο του Δήμου και δημοσιεύθηκε σε τοπικά Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης (MMM), ενημερωτικά site, και μέσα κοινωνικής δικτύωσης. Το ερωτηματολόγιο δημοσιοποιήθηκε προς τους κατοίκους και επισκέπτες της Βέροιας μέσω των εξής καναλιών:

- Ιστοσελίδα του Δήμου με σύνδεσμο για On-line συμπλήρωση,
- Μέσα κοινωνικής δικτύωσης του Δήμου με σύνδεσμο για On-line συμπλήρωση,
- Δελτίο Τύπου με σύνδεσμο για On-line συμπλήρωση,
- Διανομή έντυπων ερωτηματολογίων στις σχολικές μονάδες του οικισμού

Για την διευκόλυνση των ερωτώμενων στα έντυπα ερωτηματολόγια υπήρχε ο σύνδεσμος για on-line συμπλήρωση καθώς και αντίστοιχη παραπομπή με QR CODE.

Συνολικά, συγκεντρώθηκαν 737 έγκυρα ερωτηματολόγια. Το δείγμα κρίνεται καθ' όλα ικανοποιητικό λαμβανομένου υπόψη του πληθυσμιακού μεγέθους του οικισμού.

Η 2^η διαβούλευση του ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας έλαβε χώρα κατά το 2^ο Στάδιο του έργου, με την μορφή ηλεκτρονικής έρευνας και σαν σκοπό είχε την καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με το αρχικό Κοινό Όραμα, τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ, καθώς και τα δύο (2) εναλλακτικά σενάρια διαχείρισης της κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης. Το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα του Δήμου, μαζί με αναλυτική παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης. Οι κάτοικοι ενημερώθηκαν σχετικά με Δελτίο Τύπου στις 12/05/2021 στον ιστότοπο του Δήμου, ενημερωτικά site και μέσα κοινωνικής δικτύωσης (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ).

Η 3^η διαβούλευση του ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας διεξήχθη ηλεκτρονικά και πραγματοποιήθηκε κατά το 3^ο Στάδιο του έργου, με σκοπό την ενημέρωση των πολιτών και λοιπών εμπλεκόμενων φορέων για τα επιλεγμένα μέτρα του Σχεδίου Δράσης. Στόχος ήταν η ευρεία ευαισθητοποίηση και ενημέρωση πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων προκειμένου να υπάρχει συνολική αποδοχή, αλλά και η καταγραφή όλων των απόψεων που θα εκφρασθούν στο πλαίσιο του συμμετοχικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ.

Οι πολίτες ενημερώθηκαν σχετικά μέσω Δελτίου Τύπου στις 15/7/2021 που αναρτήθηκε στον ιστότοπο του Δήμου, ενημερωτικές ιστοσελίδες και μέσα κοινωνικής δικτύωσης (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ).

3.2. Σχέδιο επικοινωνίας

Το Σχέδιο Επικοινωνίας αποτελεί το βασικό εργαλείο δημοσιότητας και πληροφόρησης του ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας για την αποτελεσματική και έγκυρη διάχυση της σχετικής με την υλοποίησή του πληροφορίας, τόσο στους εμπλεκόμενους φορείς όσο και στους ωφελούμενους και στο ευρύτερο κοινό.

Η υλοποίηση του Σχεδίου Επικοινωνίας θα συμβάλλει επίσης στην καλύτερη δυνατή παρουσίαση των αποτελεσμάτων του Σχεδίου Δράσης και των μέτρων υλοποίησης και την

αποδοχή τους από την τοπική κοινωνία και τους εμπλεκόμενους φορείς με την μεγιστοποίηση της εμπλοκής των ενδιαφερόμενων μερών όσο και στη μεταφορά των γνώσεων και των αποτελεσμάτων του έργου.

Οι σχετικές ομάδες στόχοι του Σχεδίου Επικοινωνίας προκύπτουν από τους στόχους και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ και των προτεινόμενων παρεμβάσεων. Οι κατηγορίες αυτές είναι:

- Δίκτυο Φορέων και λοιποί εμπλεκόμενοι φορείς: Δήμος, φορείς ευρύτερου δημόσιου τομέα, ΝΠΔΔ, ΝΠΙΔ, ΜΚΟ, συλλογικά όργανα επιχειρήσεων.
- Ευρύ κοινό στο οποίο περιλαμβάνονται: δημότες της Βέροιας, κάτοικοι, εργαζόμενοι και επισκέπτες της περιοχής παρέμβασης.
- Πολλαπλασιαστές Ενημέρωσης στους οποίους περιλαμβάνονται: ΜΜΕ, Κλαδικές και Επαγγελματικές Ενώσεις και Οργανισμοί που εκπροσωπούν επιχειρήσεις, Οικονομικοί και Κοινωνικοί Εταίροι, ΜΚΟ και σύλλογοι.

Το Σχέδιο Επικοινωνίας περιλαμβάνει τη χρήση τριών διαφορετικών κατηγοριών μέσων και μεθόδων προβολής:

1. Ανάπτυξη Περιεχομένου και Εφαρμογών Επικοινωνίας

α) Δημιουργία ξεχωριστής ιστοσελίδας για το ΣΒΑΚ Βέροιας στον ιστότοπο του Δήμου, η οποία θα ενημερώνεται και θα επικαιροποιείται σε τακτά χρονικά διαστήματα σε όλη την περίοδο υλοποίησης σύμφωνα με την πορεία υλοποίησης των μέτρων. Το περιεχόμενο της σελίδας για το ΣΒΑΚ θα περιλαμβάνει:

- Σύντομη περιγραφή και παρουσίαση του ΣΒΑΚ
- Βασικά έγγραφα συμμετοχικών διαδικασιών
 - Πρόσκληση για Δίκτυο Φορέων
 - Σύμφωνο συμμετοχής
 - 1η Διαβούλευση
 - 2η Διαβούλευση
 - 3η Διαβούλευση
- Περιεχόμενο ΣΒΑΚ
 - Απόψεις πολιτών και φορέων
 - Όραμα και στόχοι
 - Εναλλακτικά σενάρια
 - Τελικό ΣΒΑΚ Βέροιας
- Ενημέρωση για την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου Δράσης
 - Προκηρύξεις
 - Εκθέσεις Παρακολούθησης
 - Εκθέσεις Αξιολόγησης

- β) Δημιουργία και αναπαραγωγή έντυπου ενημερωτικού υλικού (πχ αφίσες, φυλλάδια κλπ), ανάλογα με την πρόοδο του Σχεδίου προκειμένου να επιτευχθεί καλύτερη διάχυση και ενημέρωση του κοινού.
- Προβλέπεται η δημιουργία ενός ενημερωτικού φυλλαδίου κατά το μέσο του χρόνου υλοποίησης
 - του ΣΒΑΚ και ενός απολογιστικού φυλλαδίου κατά τη λήξη του.

2. Ενέργειες στα ΜΜΕ και Επικοινωνιακά Εργαλεία

- α) Έκδοση Δελτίων Τύπων ανά τακτά χρονικά διαστήματα τα οποία θα ενημερώνουν για τις εξελίξεις σχετικά με την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ και των επιμέρους μέτρων
- Προβλέπεται η σύνταξη ενός Δελτίου Τύπου ανά εξάμηνο.

3. Ενέργειες Άμεσης Επικοινωνίας

- α) Διοργάνωση εκδηλώσεων ενημέρωσης και πληροφόρησης του γενικού κοινού και των ωφελομένων των μέτρων του ΣΒΑΚ.
- Προβλέπεται να διοργανωθούν τουλάχιστον δύο (2) ενημερωτικές εκδηλώσεις για το γενικό κοινό: μία (1) στο μέσο περίπου του χρόνου υλοποίησης του ΣΒΑΚ και μία (1) προς την ολοκλήρωση του.

4. Προτεραιότητες και στόχοι ΣΒΑΚ

4.1. Λογική παρέμβασης

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

- Συμπαγής πόλη, με ύπαρξη ιστορικού κέντρου και κηρυγμένων διατηρητέων περιοχών μεγάλης πολιτιστικής αξίας, η οποία διατρέχεται από υδάτινο στοιχείο, με ικανοποιητική χωροθέτηση των κοινωφελών χρήσεων.
- Σημαντική έλξη επισκεπτών-εργαζομένων από όμορους οικισμούς και Δήμους.
- Χαμηλός δείκτης γήρανσης πληθυσμού.
- Μεγάλο ποσοστό μετακινήσεων μικρού μήκους (<2.000μ) & διάρκειας (<15λεπτών).
- Φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου, σε συνδυασμό με σημαντικές κατά τόπους κλίσεις και υψομετρικές ανισοσταθμίες.
- Υψηλοί φόρτοι και κυκλοφοριακή συμφόρηση εντός της αμιγούς κεντρικής περιοχής.
- Αρνητικό ισοζύγιο στάθμευσης, ιδιαίτερα εντός της αμιγούς κεντρικής περιοχής όπου παρατηρούνται έντονα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.

- Υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ αυτοκινήτου (75,5%),
- Ικανοποιητικός δείκτης ιδιοκτησίας ποδηλάτου (39,1%).
- Σημαντικά ποσοστά πεζή μετακίνησης για εργασία και λοιπές δραστηριότητες (>17-52%)
- Ύπαρξη αστικών γραμμών ΚΤΕΛ με όχι ικανοποιητική συχνότητα δρομολογίων, αλλά ικανοποιητική χωρική κάλυψη.
- Ικανοποιητική κατάσταση πεζοδρομίων στο βασικό δίκτυο / Φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά στο πολεοδομικό κέντρο.
- Μικρό ποσοστό πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας
- Ελλιπής υποδομές ΑμεΑ και απουσία υποδομών ποδηλάτου.
- Παρεμβάσεις σε εξέλιξη που προάγουν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.
- Περιορισμένοι δημοσιονομικοί και ανθρώπινοι πόροι.

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

Αξιοποίηση του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος για αύξηση της χρήσης εναλλακτικών μορφών μετακίνησης

Μείωση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου & αποθάρρυνση της διέλευσης από το πολεοδομικό κέντρο της πόλης της Βέροιας

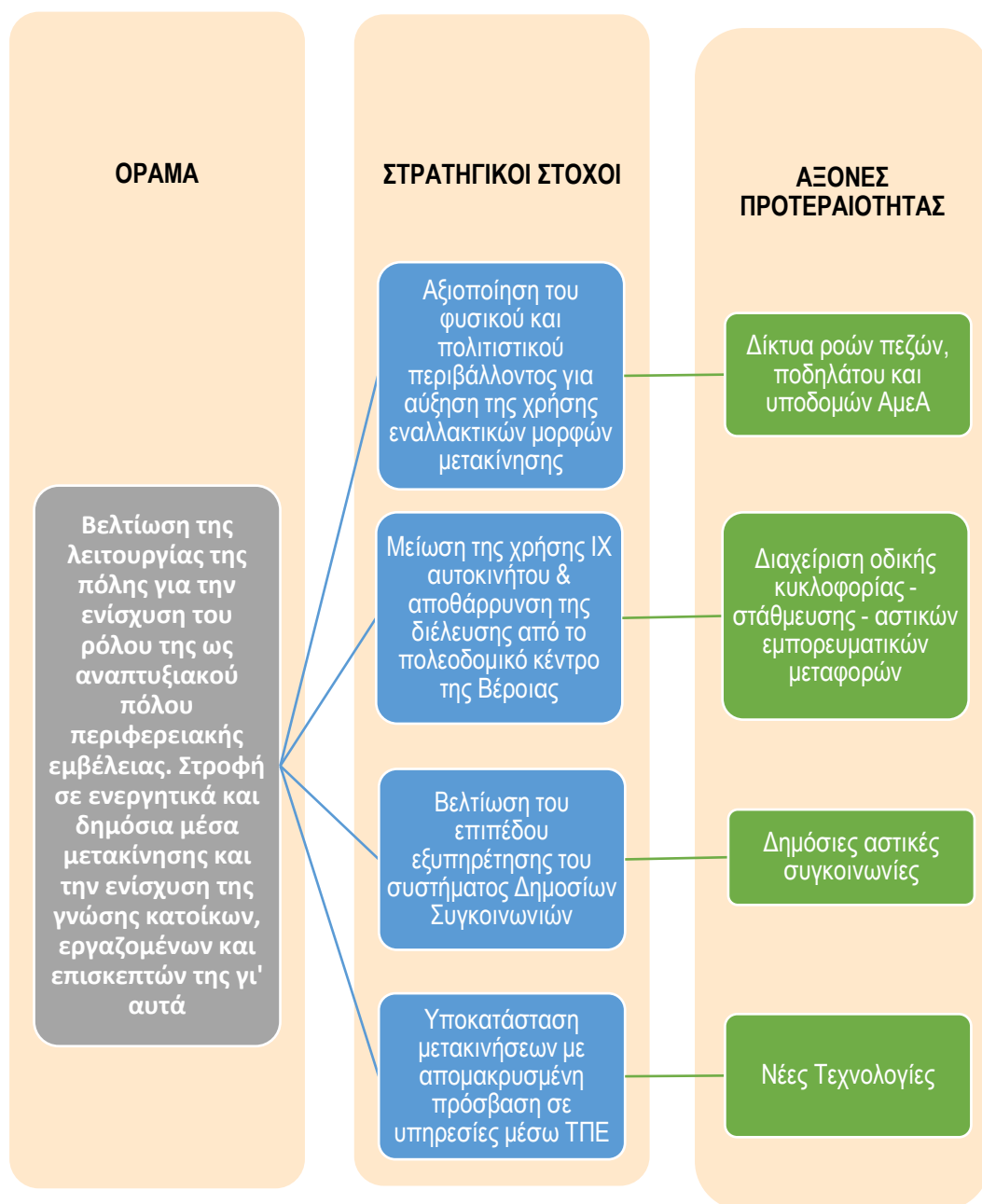
Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών

Υποκατάσταση μετακινήσεων με απομακρυσμένη πρόσβαση σε υπηρεσίες μέσω ΤΠΕ

4.2. Ανάλυση προτεραιοτήτων

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

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



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

Ο παραδοσιακός συγκοινωνιακός σχεδιασμός έως τώρα ήταν εστιασμένος στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία και ασχολείτο με την έννοια της κινητικότητας. Αντίθετα, τα ΣΒΑΚ αντικαθιστούν αυτήν την έννοια με την προσβασιμότητα, προσδίδοντας με αυτόν τον τρόπο μια ανθρωποκεντρική διάσταση στο σχεδιασμό. Έτσι δίδεται προτεραιότητα στον πεζό και στον ποδηλάτη, ενώ πολύ σημαντική διάσταση αποτελεί η έννοια της προσβασιμότητας για όλους που αφορά την απρόσκοπτη κίνηση των ατόμων με αναπηρία και με μειωμένη όραση. Ο ΑΠ 1 στοχεύει στη βελτίωση της ζωής των πολιτών σε μια πιο ανθρώπινη πόλη όπου ο δημόσιος

χώρος θα ανακαταμεμηθεί υπέρ των χρηστών της οδού σε συνδυασμό με την αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση των κοινόχρηστων και ελεύθερων χώρων στην περιοχή παρέμβασης. Οι κύριες παρεμβάσεις στον ΑΠ 1 αποσκοπούν σε:

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

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

Ο εν λόγω άξονας αφορά την εξέταση ζητημάτων αναφορικά με τις οδικές υποδομές και την κυκλοφοριακή οργάνωση στην περιοχή παρέμβασης στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα έχουν ως στόχο τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων των πολιτών με ΙΧ αυτοκίνητο, χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών της οδού. Επιπλέον, σημαντικό στοιχείο στην ομαλοποίηση της κυκλοφορίας, αλλά και της βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος αποτελεί το ζήτημα της διευθέτησης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών σε μια περιοχή και ιδιαίτερα σε μια περιοχή όπως η πόλη της Βέροιας, η οποία αποτελεί κέντρο εμπορίου και υπηρεσιών της ευρύτερης περιοχής. Οι κύριες παρεμβάσεις στον ΑΠ 2 αποσκοπούν σε:

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

Άξονας Προτεραιότητας 3: Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες

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

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

Άξονας Προτεραιότητας 4: Νέες Τεχνολογίες

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

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

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

4.3. Στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας

Για κάθε Άξονα προτεραιότητας καθορίζονται οι στόχοι που θα πρέπει να επιτευχθούν στην περιοχή παρέμβασης (Πίνακας 4).

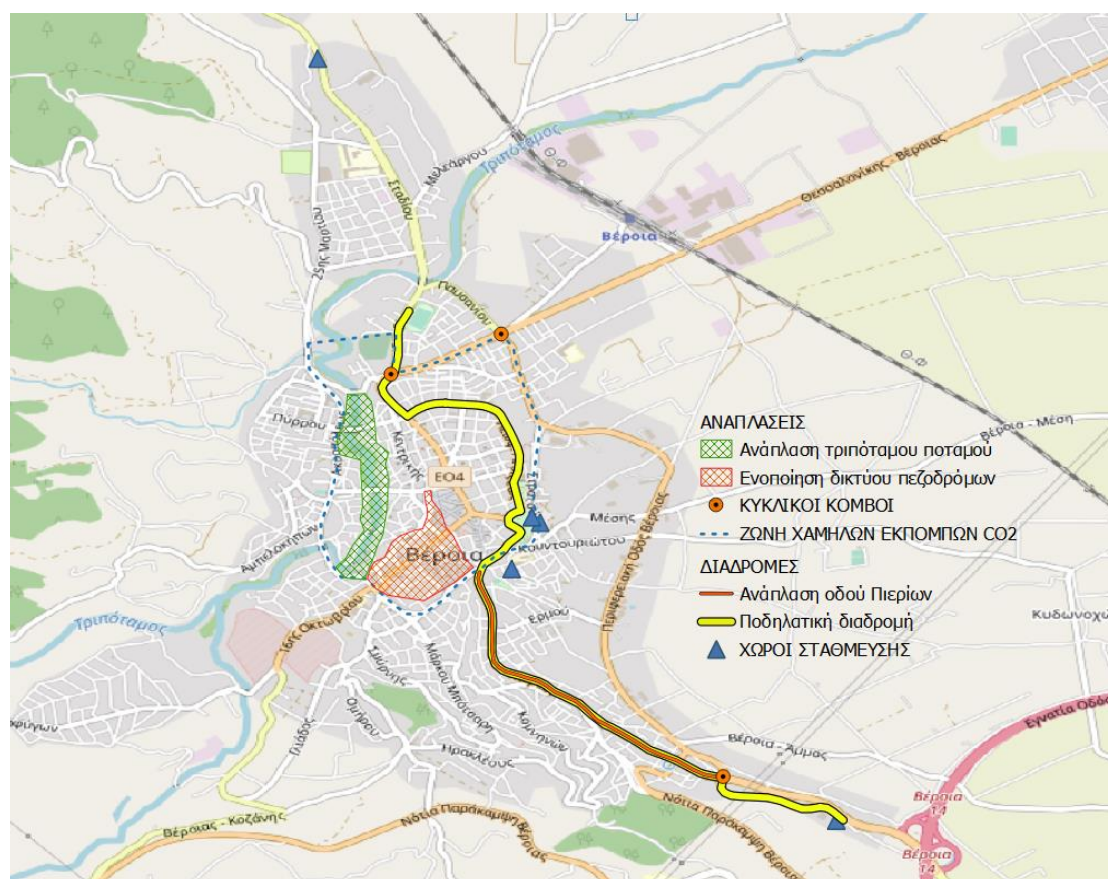
Ο καθορισμός των δεικτών για καθέναν από τους στόχους, όπως και οι τιμές στόχοι των δεικτών αυτών, θα αποτελέσουν μεταξύ άλλων αντικείμενο της Τελικής Έκδοσης του ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας.

Πίνακας 4 : Άξονες Προτεραιότητας & Στόχοι

Άξονας Προτεραιότητας	Στόχοι
1: Δίκτυα ροών πεζών και ποδηλάτου και υποδομών ΑμεΑ	1.1 Αύξηση του μεριδίου χρήσης ποδηλάτου 1.2 Αύξηση του μεριδίου χρήσης πεζής μετακίνησης 1.3 Ενίσχυση των υποδομών που απαιτούνται για τη χρήση ήπιων μεταφορικών μέσων 1.4 Βελτίωση της προσβασιμότητας ΑμεΑ 1.5 Αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων 1.6 Βελτίωση οδικής ασφάλειας πεζών (και ιδίως για ευάλωτους χρήστες) 1.7 Αύξηση των δράσεων για την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα

	βιώσιμης κινητικότητας
2: Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας – στάθμευσης – αστικών εμπορευματικών μεταφορών	2.1 Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης 2.2 Μείωση της διέλευσης των βαρέων οχημάτων/λεωφορείων από το κέντρο της πόλης 2.3 Οργάνωση και ρύθμιση της στάθμευσης παρά την οδό 2.4 Αύξηση των θέσεων στάθμευσης εκτός οδού 2.5 Διαχείριση αστικών εμπορευματικών μεταφορών
3: Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες	3.1 Αύξηση του μεριδίου χρήσης δημοσίων αστικών συγκοινωνιών 3.2 Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών 3.3 Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση πολιτών για αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης ΙΧ και μεταστροφή στη χρήση ΔΑΣ
4: Νέες Τεχνολογίες	4.1. Επέκταση των υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης προς τους Δημότες 4.2. Αύξηση των υποδομών που αφορούν στην κίνηση οχημάτων με νέες μορφές ενέργειας (ηλεκτρική, υβριδική κ.α.) 4.3. Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων

Στο επόμενο σχήμα αποτυπώνονται ορισμένες βασικές κατευθύνσεις παρεμβάσεων για διερεύνηση στο πλαίσιο της ενίσχυσης της βιωσιμότητας των μετακινήσεων στην πόλη της Βέροιας.



5. Περιγραφή προτεινόμενων μέτρων και παρεμβάσεων Αστικής Κινητικότητας

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

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

Ο τελικός χρονικός ορίζοντας υλοποίησης των μέτρων ταυτίζεται με αυτόν της ανάπτυξης των εναλλακτικών σεναρίων και είναι η 10ετία, δηλαδή το 2032. Ενδιάμεσοι χρονικοί ορίζοντες είναι ο βραχυπρόθεσμος 3ετίας, δηλαδή το 2025 και ο μεσοπρόθεσμος 5ετίας, δηλαδή το

2027. Τα προτεινόμενα μέτρα/ παρεμβάσεις αντιστοιχίζονται στη συνέχεια με τους ποσοτικοποιημένους στόχους και δείκτες. Σημειώνεται ότι ένα μέτρο μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη πέραν του ενός στόχου.

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

5.1. Αξονας Προτεραιότητας 1: Δίκτυα ροών πεζών, ποδηλάτου και υποδομών ΑμεΑ

Πακέτο Μέτρων: Βελτίωση Υποδομών Πεζών

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

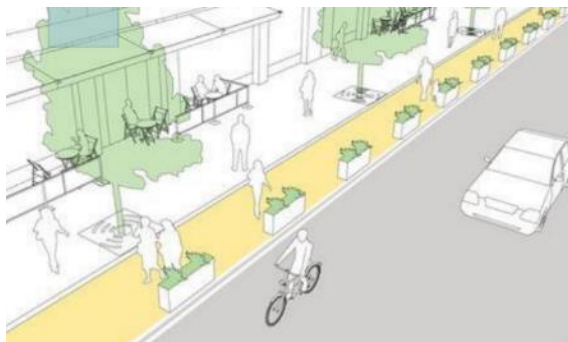
- Καθοδηγητική σήμανση πεζών προς και από την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης επισκεπτών.



Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2027)

- Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης.
- Ενοποίηση υφιστάμενου δικτύου πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή προς επίτευξη ολοκληρωμένων διαδρομών πεζών. Εξέταση σκοπιμότητας πεζοδρόμησης των οδικών τμημάτων: α) Μητροπόλεως (από τη συμβολή με την οδό Αγ. Δημητρίου έως την Πλ. Ωρολογιού), β) οδός Κεντρικής (από τη συμβολή με την οδό Μεγ. Αλεξάνδρου έως την Πλ. Ωρολογιού). Σημειώνεται ότι κατά τον σχεδιασμό των πεζοδρόμων (υλικά επίστρωσης κλπ.) θα πρέπει να προβλέπεται ένας διάδρομος επαρκούς πλάτους, με κατάλληλο δάπεδο χωρίς υψομετρικές διαβαθμίσεις, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η κίνηση των ατόμων με αμαξίδια χωρίς κραδασμούς.
- Βέλτιστο πλάτος πεζοδρομίων εκατέρωθεν της οδού (όπου δεν υπάρχουν) με ελάχιστο πλάτος ελεύθερης όδευσης πεζών το 1,50μ. στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης και όπου αυτό δεν είναι δυνατόν τουλάχιστον από τη μία πλευρά της

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



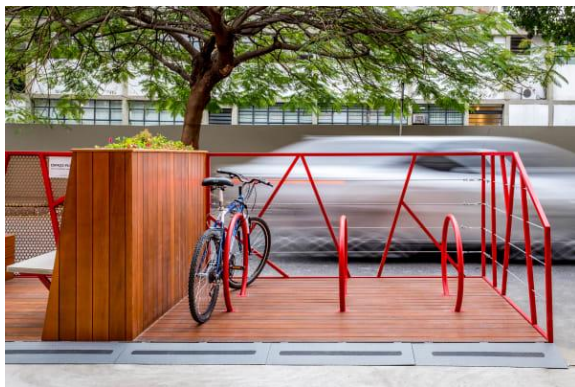
Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2032)

- Δημιουργία ζωνών γειτονιάς με διακριτό αρχιτεκτονικό χαρακτήρα σε περιοχές περιφερειακά της κεντρικής περιοχής της πόλης της Βέροιας όπου προτεραιότητα θα έχει η κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων, μέσω της εφαρμογής μέτρων ήπιας κυκλοφορίας στο τοπικό οδικό δίκτυο, της τοποθέτησης αστικού εξοπλισμού και της ανάπλασης του αστικού χώρου. Για την εφαρμογή του εν λόγω μέτρου, απαιτείται μια εξειδικευμένη μελέτη με τη συμμετοχή συγκοινωνιολόγων και αρχιτεκτόνων μηχανικών, όπου θα προσδιορίζονται επακριβώς τα διαφορετικά μέτρα ήπιας κυκλοφορίας και η αρχιτεκτονική προσέγγιση (διαφορετικά υλικά, χρώματα κλπ. ώστε να δοθεί ένας μοναδικός χαρακτήρας για κάθε γειτονιά.



Πακέτο Μέτρων: Βελτίωση Υποδομών Ποδηλάτου**Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2025)**

- Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στην κεντρική περιοχή και πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων (π.χ. πλατείες, χώροι πολιτισμοί και αθλητισμού κλπ.), καθώς και εντός του συνόλου των σχολικών μονάδων του οικισμού της Βέροιας.



- Υποδομές bike and ride στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων.
- Εξέταση σκοπιμότητας δημιουργίας ποδηλατικής διαδρομής εντός του αστικού ιστού και ειδικότερα κατά μήκος των οδών Πιερίων (στο ύψος της προβλεπόμενης θέσης κατασκευής του νέου Κλειστού Γυμναστηρίου), Λεωφ. Ανοιξέως, Βενιζέλου, Σταδίου (στο ύψος του Δημοτικού Σταδίου) με σκοπό τη δημιουργία μιας διαμπερής ποδηλατικής διαδρομής που θα συνδέει πόλους έλξης μετακινήσεων.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2027)

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



Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2032)

- Διερεύνηση σκοπιμότητας ανάπτυξης ποδηλατικών διαδρομών για τη σύνδεση της πόλης της Βέροιας με τους όμορους οικισμούς (π.χ. οικισμός Μακροχωρίου).

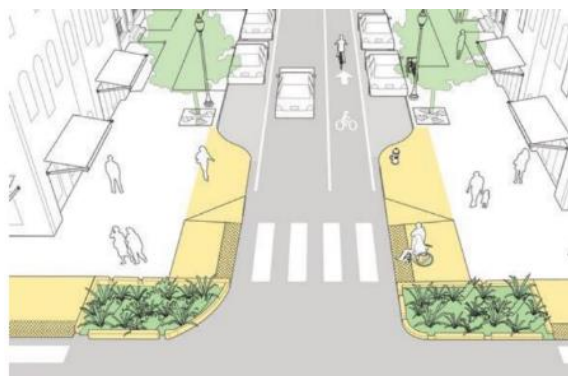
Πακέτο Μέτρων: Βελτίωση Υποδομών ΑμεΑ

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

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

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2027)

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



- Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ με στόχο το 5% των νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού να διατίθενται για γενική χρήση ΑμεΑ [ΠΔ 241 (ΥΕΚ 290/Α/30-11-2005), Τ.Α. ΠΕΚΑ 52907/2009 (ΥΕΚ 2621/Β/2009), Ν.4067 “Ν.Ο.Κ.” (ΥΕΚ 79/Α/2012)].

Πακέτο Μέτρων: Αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού και αντικατάσταση φθαρμένου αστικού εξοπλισμού πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων, πεζοδρόμων και χώρων αναψυχής.
- Αναβάθμιση του συνόλου των παιδικών χαρών σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία και πιστοποίηση αυτών.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2027)

- Βιοκλιματική ανάπλαση της οδού Πιερίων (διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ενίσχυση του κάθετου πράσινου, διευθέτηση της στάθμευσης παρά την οδό, επέκταση κεντρικής νησίδας, δημιουργία νέων διαβάσεων, αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού, εξέταση ένταξης ποδηλατολωρίδας). Οι πολεοδομικές επεμβάσεις που διέπονται από τις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού, βασίζονται στην αξιοποίηση των φυσικών χαρακτηριστικών της περιοχής, ώστε να επιτυγχάνεται η θέρμανση, ψύξη και ο φωτισμός με την ελάχιστη κατανάλωση ενέργειας και την αποφυγή εκπομπών ρυπογόνων στοιχείων. Απώτερος στόχος των βιοκλιματικών πρακτικών σε πολεοδομικό επίπεδο είναι η βελτίωση του μικροκλίματος. Επιπλέον, στην εν λόγω παρέμβαση ένας από τους στόχους που θα πρέπει να επιτευχθεί επιπλέον είναι ο μετριασμός των ταχυτήτων που αναπτύσσουν τα διερχόμενα οχήματα.
- Δημιουργία πράσινης διαδρομής από την πλατεία Ωρολογίου έως το Άλσος Παπάγου (ανάπλαση Πλ. Ωρολογίου, οδών Μαυρομιχάλη, χώρος πράσινου στην περιοχή παπάκια «Λόφος Γηροκομείου», οδός Ηρακλέους και εισόδου στο άλσος Παπάγου).
- Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2032)

- Σταδιακή αύξηση του πράσινου στην περιοχή παρέμβασης μέσω ενίσχυσης του «κάθετου» πράσινου, φύτευση νησίδων, υλοποίηση των χώρων αστικού πράσινου που προβλέπονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο
- Σταδιακή υπογειοποίηση των κάδων απορριμμάτων και των καλωδίων της ΔΕΗ.
- Ανάπλαση της παρόχθιας όχθης του τριπόταμου ποταμού και αναβάθμιση των υφιστάμενων γεφυρών.



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

Πακέτο Μέτρων: Βελτίωση οδικών υποδομών

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Ευρεία επιθεώρηση οδικής ασφάλειας στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης. Ο Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας (ΕΟΑ) είναι μια διαδικασία κατά την οποία μια ομάδα ειδικών προσπαθεί να διαπιστώσει πιθανά επικίνδυνα χαρακτηριστικά του λειτουργικού περιβάλλοντος της οδού
- Δημιουργία μεταβλητών προγραμμάτων σηματοδότησης στους σηματοδότες του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης. Η βελτιστοποίηση του προγράμματος σηματοδότησης θα βελτιώσει τη στάθμη εξυπηρέτησης των κόμβων και την εξυπηρέτηση των μετακινουμένων.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2027)

- Συντήρηση και αποκατάσταση του οδικού δικτύου και του ειδικού εξοπλισμού των οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου.
- Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων όπου έχουμε εμπλοκή πολλών συμβαλλόμενων κινήσεων με σκοπό την αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας:
 - Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση των οδών Θεσσαλονίκης-Στρατού.
 - Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση των οδών Πιερίων – Περιφερειακή οδός.
 - Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση των οδών Θεσσαλονίκης – Βενιζέλου – Σταδίου.



Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2032)

- Διανοίξεις οδικών τμημάτων του δικτύου στις περιπτώσεις όπου είναι δυνατόν και που δεν έχει υπάρξει έως τώρα πλήρης εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου.
- Λειτουργική και γεωμετρική αναβάθμιση της περιφερειακής οδού Βέροιας.

Πακέτο Μέτρων: Κυκλοφοριακή οργάνωση

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Σχεδιασμός διαβάσεων πεζών με τρισδιάστατο ανάγλυφο σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου εντός της περιοχής παρέμβασης (πλησίον σχολικών συγκροτημάτων και χώρων αθλητισμού). Οι διαβάσεις αυτές είναι σχεδιασμένες ώστε να μοιάζουν ότι αιωρούνται πάνω από το οδόστρωμα, δημιουργώντας μία οφθαλμαπάτη ουσιαστικά που είναι ορατή από τους οδηγούς που πλησιάζουν στα σημεία.



- Τοποθέτηση «έξυπνων» διαβάσεων σε κεντρικές διασταυρώσεις της περιοχής παρέμβασης και ειδικά σε κόμβους όπου εντοπίζεται υψηλός φόρτος πεζών. Οι «έξυπνες» διαβάσεις διαθέτουν φωτισμό LED με στόχο την αυξημένη ασφάλεια των πεζών από διερχόμενα οχήματα. Ο φωτισμός της διάβασης δημιουργεί έντονη αντίθεση φωτίζοντας την πλευρά του πεζού που βλέπει ο οδηγός με αποτέλεσμα την άμεση ενεργοποίηση του. Η διάβαση έχει ειδικό φωσφορίζον υλικό με κρυστάλλους, ενώ ο φωτισμός LED μεταβάλλεται ανάλογα με τις υποδείξεις του φωτεινού σηματοδότη.



- Σήμανση στην είσοδο κάθε κυκλικού κόμβου για παραχώρηση προτεραιότητας στα οχήματα που κινούνται εντός του κόμβου σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική με σκοπό την καλύτερη ρύθμιση της κυκλοφοριακής ροής και την αποφυγή εμπλοκών με υψηλή πιθανότητα ατυχήματος.
- Έλεγχος και απομάκρυνση μη ισχύουσας σήμανσης από το οδικό δίκτυο.
- Εξέταση σκοπιμότητας εφαρμογής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με σκοπό την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής:
 - αντιδρόμηση οδού Αγ. Δημητρίου με στόχο την έξοδο των οχημάτων από το κέντρο της πόλης,
 - αποσυμφόρηση του κόμβου Μητροπόλεως – Εληάς – Βενιζέλου μέσω μείωσης των συμβαλλόμενων κινήσεων,
 - τοποθέτηση σηματοδοτών σε κρίσιμα σημεία του δικτύου όπου παρατηρούνται φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Η σκοπιμότητα των παραπάνω κυκλοφοριακών ρυθμίσεων πρέπει να πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής θεώρησης της πόλης, όπου θα μελετηθούν οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις των πρόσφατων παρεμβάσεων (αναπλάσεις κλπ.) και με γνώμονα τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

- Χωροθέτηση ζώνης μειωμένης ταχύτητας (30 χλμ./ώρα) εντός της κεντρικής περιοχής (στην περιοχή που οριοθετείται από τις οδούς Ακροπόλεως, Δήμητρας, Τυρταίου, Μ. Μπότσαρη, Θωμαΐδος, Πιερίων, Στρατού, Θεσσαλονίκης και Ακροπόλεως) καθώς και στο σύνολο του τοπικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης.



- Δημιουργία ζώνης χαμηλών εκπομπών εντός της κεντρικής περιοχής, ήτοι απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων άνω των 3,5 τόνων εντός του δακτυλίου που οριοθετείται από τις οδούς Ακροπόλεως, Δήμητρας, Τυρταίου, Μ. Μπότσαρη, Θωμάιδος, Πιερίων, Στρατού, Θεσσαλονίκης και Ακροπόλεως κατά το χρονικό διάστημα 10.00π.μ. – 06.00π.μ.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2027)

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



Πακέτο Μέτρων: Οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό**Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2025)**

- Θέσεις βραχυχρόνιας στάθμευσης γύρω από σχολικές μονάδες κατά τις ώρες άφιξης και αναχώρησης των μαθητών.
- Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δίκυκλων με στόχο την κάλυψη των αναγκών σε όλη την περιοχή παρέμβασης. Κάθε θέση στάθμευσης μοτοσικλέτας θα πρέπει ιδεατά να είναι 2.8μ. x 1.3μ., ώστε να μπορεί να φιλοξενήσει κάθε τύπο δίκυκλου. Συνίσταται μόνο η διάκριση των ορίων του χώρου και όχι της κάθε θέσης ξεχωριστά. Κάθε θέση στάθμευσης θα πρέπει να έχει χωρητικότητα 6 δίκυκλα για λόγους ασφαλείας. Σύμφωνα δε με τη βιβλιογραφία θα πρέπει να προβλέπεται μία (1) θέση στάθμευσης δίκυκλου για κάθε είκοσι (20) θέσεις στάθμευσης ΙΧ οχημάτων. Ως εκ τούτου σύμφωνα με τα ευρήματα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης για την πόλη της Βέροιας στην περιοχή απογραφή της στάθμευσης προκύπτει η ανάγκη για δημιουργία είκοσιένα (21) συνολικά χώρων στάθμευσης δίκυκλων, η ακριβής χωροθέτηση των οποίων είναι αντικείμενο εξειδικευμένης μελέτης.
- Καθορισμός διαδρομών πρόσβασης με τη χρήση σχετικής καθοδηγητικής σήμανσης στους χώρους στάθμευσης δίκυκλων.
- Τοποθέτηση διατάξεων αποτροπής στάθμευσης ΙΧ οχημάτων στον χώρο στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων στην πλατεία Ελιάς.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2027)

- Διερεύνηση σκοπιμότητας εφαρμογής συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην ευρύτερη κεντρική περιοχή της πόλης της Βέροιας. Σημειώνεται ότι για την υλοποίηση του συστήματος απαιτείται εξειδικευμένη μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης με την οποία θα αντιμετωπιστούν ζητήματα όπως ο καθορισμός των ζωνών και η διαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης, η τιμολογιακή πολιτική και ο τρόπος καταβολής των τελών, ο απαιτούμενος υλικοτεχνικός εξοπλισμός, τα ωράρια λειτουργίας, οι απαιτήσεις πλήρους αστυνόμευσης (άτομα, εκπαίδευση κλπ.), το κόστος εφαρμογής του μέτρου και οι εκτιμήσεις εσόδων. Βασικοί στόχοι ενός τέτοιου συστήματος λαμβανομένου υπόψη τα τοπικά χαρακτηριστικά θα πρέπει να είναι οι εξής:
 - Εξασφάλιση τουλάχιστον μιας θέσης ανά νοικοκυριό για τους μόνιμους κατοίκους κατά τη νυχτερινή περίοδο και για το 60% των νοικοκυριών κατά τις εργάσιμες ώρες της τυπικής καθημερινής, χωρίς χρέωση ή με πολύ μικρή χρέωση που θα αντανakλά το διαχειριστικό κόστος ενός συστήματος διαχείρισης στάθμευσης.
 - Συνεχής και αυστηρή αστυνόμευση της στάθμευσης ώστε να αποθαρρύνεται η παραβατικότητα.

- Ενημέρωση και πληροφόρηση των χρηστών για τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης και το κόστος χρήσης τους.
- Εγκιβωτισμός στάθμευσης και απαγορεύσεις στάθμευσης στο σύνολο του οδικού δικτύου λαμβανομένου υπόψη του λειτουργικού ρόλου κάθε οδού και των γεωμετρικών της χαρακτηριστικών, του ελάχιστου πλάτους λωρίδων κίνησης οχημάτων, πεζοδρομίων και θέσεων στάθμευσης παρά την οδό. Κατάργηση όπου υπάρχει του συστήματος εκ περιτροπής στάθμευσης (μονά – ζυγά) καθώς θεωρείται παρωχημένο.
- Τοποθέτηση εμποδίων τύπου Π ή άλλου στις πλευρές των ΟΤ όπου ισχύει η απαγόρευση στάθμευσης προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης οχημάτων επί του πεζοδρομίου.
- Πιλοτική εφαρμογή διάθεσης δύο (2) θέσεων στάθμευσης για οχήματα κοινής χρήσης (car – share) σε κεντρικές οδούς με την τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης.



Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2032)

- Διερεύνηση επέκτασης θέσεων στάθμευσης για οχήματα κοινής χρήσης.

Πακέτο Μέτρων: Οργάνωση της στάθμευσης εκτός οδού

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Κατάλληλη διαμόρφωση (εγκατάσταση συστήματος φύλαξης, βελτίωση φωτισμού, διαγράμμιση θέσεων κλπ.) και επαναλειτουργία του χώρου στάθμευσης εκτός οδού κάτω από τη Λεωφ. Στρατού για την εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών. Εξέταση παραχώρησης χρήσης από ιδιώτη.
- Κατάλληλη διαμόρφωση και επαναλειτουργία χώρου στάθμευσης εκτός οδού (όπισθεν πλατείας Ελιάς) για την εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών. Για την επαναλειτουργία του χώρου απαιτείται τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου (αλλαγή χρήσης οικοπέδου).

- Κατάλληλη διαμόρφωση του αδιαμόρφωτου χώρου στάθμευσης εκτός οδού, στην οδό Εγνατίας (απέναντι από το 3ο Γυμνάσιο Βέροιας).
- Καθορισμός διαδρομών πρόσβασης με τη χρήση σχετικής καθοδηγητικής σήμανσης στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης.
- Αξιοποίηση του χώρου στάθμευσης που θα δημιουργηθεί στο νέο Κλειστό Γυμναστήριο, στην είσοδο της πόλης (είσοδος από Εγνατία) ως χώρος στάθμευσης εκτός οδού για την εξυπηρέτηση εργαζομένων και επισκεπτών που εισέρχονται στην πόλη της Βέροιας από τη νότια είσοδο.
- Εξέταση σκοπιμότητας δημιουργίας χώρου στάθμευσης εκτός οδού σε δημοτική έκταση παραπλεύρως οδού προς οικισμό Πατρίδα (μετά τον οικισμό Εργοχωρίου) προς εξυπηρέτηση εργαζομένων και επισκεπτών που εισέρχονται στην πόλη της Βέροιας από τη βόρεια είσοδο.
- Λειτουργία πινακίδων VMS για ενημέρωση διαθεσιμότητας θέσεων στάθμευσης στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης.



Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2027)

- Διερεύνηση των δυνατοτήτων για τη λειτουργία σταθμών μετεπιβίβασης Park & Ride.

Πακέτο Μέτρων: Διαχείριση συστήματος αστικών εμπορευματικών μεταφορών

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

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

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2027)

- Χωροθέτηση περιβαλλοντικών ζωνών με περιορισμένη πρόσβαση¹. Οι περιβαλλοντικές ζώνες ή ζώνες χαμηλών εκπομπών είναι οι περιοχές όπου επιτρέπεται η πρόσβαση σε οχήματα που πληρούν συγκεκριμένα περιβαλλοντικά κριτήρια με κυριότερο όλων την παλαιότητα των οχημάτων και τα πρότυπα εκπομπών καυσαερίων.
- Ενθάρρυνση διανομών με ποδήλατο (cargo bike) (για μικρές αποστάσεις) και με οχήματα "καθαρές" ενέργειας. Ο Δήμος Καρδίτσας αποφάσισε όσες επιχειρήσεις ή επαγγελματίες δραστηριοποιούνται στην πόλη της Καρδίτσας και έχουν υιοθετήσει στην καθημερινή τους λειτουργία ή προβάλλουν και προωθούν λύσεις κινητικότητας, όπως χρήση ποδηλάτου ή cargo – bike για τις επαγγελματικές μετακινήσεις – μεταφορές τους, την εξυπηρέτηση των πελατών, τα τέλη καθαριότητας και ηλεκτροφωτισμού να είναι μειωμένα σε ποσοστό 20%.
- Διερεύνηση ανάπτυξης Αστικού Κέντρου Ομαδοποίησης Εμπορευμάτων για τη μεταφόρτωση αστικών διανομών και την αποτροπή διαμπερούς κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο του οικισμού.

5.3. Αξονας Προτεραιότητας 3: Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες

Πακέτο Μέτρων: Προώθηση ΔΑΣ

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Εκπόνηση ειδικής μελέτης δημοσίων συγκοινωνιών, η οποία θα διερευνήσει τη ζήτηση και τις ιδιαίτερες ανάγκες της περιοχής παρέμβασης και θα προτείνει τον συνολικό ανασχεδιασμό του συστήματος αστικών λεωφορειακών γραμμών.
- Εξέταση σκοπιμότητας ανάπτυξης γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας, με mini-buses, με μηδενικό αντίτιμο για τους χρήστες την πρώτη διετία με στόχο την έλξη μετακινουμένων από τη ΔΑΣ. Οι γραμμές αυτές θα πρέπει να έχουν ιδιαίτερα πυκνά δρομολόγια (κάθε 15 λεπτά) να συνδέουν τους απομακρυσμένους χώρους στάθμευσης εκτός οδού με το κέντρο της πόλης και να εκτελούν κυκλικές διαδρομές εντός της κεντρικής περιοχής.
- Απομάκρυνση του σταθμαρχείου του ΚΤΕΛ από την κεντρική περιοχή.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2027)

- Λειτουργία μεταβλητών πινακίδων (VMS) στο σύνολο των στάσεων στο βασικό οδικό

¹ Το μέτρο αυτό λειτουργεί συνεργατικά με μέτρα άλλων Αξόνων Προτεραιότητας που στοχεύουν στον περιορισμό της κίνησης στην κεντρική περιοχή π.χ. Αξονας Προτεραιότητας 2: Μέτρο: Δημιουργία ζώνης χαμηλών εκπομπών εντός της κεντρικής περιοχής.

δίκτυο (προϋποθέτει την ύπαρξη συστήματος δορυφορικού συστήματος θέσης (GPS) στα αστικά λεωφορεία).

- Δρομολόγηση λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων σε επιλεγμένες διαδρομές και ώρες.
- Εξέταση της μετατροπής των λεωφορειακών γραμμών που συνδέουν την πόλη της Βέροιας με τους όμορους οικισμούς σε λεωφορειακές γραμμές που ανταποκρίνονται στη ζήτηση.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2032)

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

5.4. Άξονας Προτεραιότητας 4: Νέες τεχνολογίες

Πακέτο Μέτρων: «Έξυπνες» Εφαρμογές

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- Επέκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης προς τους πολίτες.
- Αναβάθμιση υφιστάμενης ιστοσελίδας Δήμου με πληροφόρηση για όλα τα μεταφορικά μέσα και υπηρεσίες στον Δήμο.
- Ενσωμάτωση ηλεκτρονικής πλατφόρμας καταγραφής προβλημάτων από τους πολίτες.
- Δημιουργία ηλεκτρονικής πλατφόρμας για την προώθηση του car-pooling.
- Προμήθεια και εγκατάσταση συστημάτων και πλατφόρμας 'έξυπνης πόλης' και "βιώσιμης κινητικότητας".
- Εφαρμογή κινητού (app) για το Αστικό ΚΤΕΛ με στόχο την πληροφόρηση του επιβατικού κοινού σε πραγματικό χρόνο για το δίκτυο των ΜΜΜ στην πόλη της Βέροιας.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2027)

- Σύστημα παρακολούθησης της στάθμευσης με αισθητήρες επί της οδού ή με υπέργειους οπτικούς δέκτες που θα αναγνωρίζει την πληρότητα στις οριοθετημένες θέσεις σε δυναμικό χρόνο.

Πακέτο Μέτρων: Υιοθέτηση νέων τεχνολογιών**Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2025)**

- Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (ενσωμάτωση των προτάσεων του ΣΦΗΟ Δήμου Βέροιας).
- Λειτουργία Συστήματος Τηλεελέγχου – Τηλεδιαχείρισης για το δίκτυο ηλεκτροφωτισμού, το οποίο αναμένεται να προσφέρει επιπλέον εξοικονόμηση ενέργειας και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) μέσα από τη δυνατότητα για σενάρια ρύθμισης της φωτεινότητας.
- Βελτιστοποίηση δρομολογίων απορριματοφόρων.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2027)

- Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2032)

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

5.5. Υποστηρικτικά μέτρα**Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2025)**

- Επικαιροποίηση της κυκλοφοριακής μελέτης της πόλης της Βέροιας.
- Οργάνωση δράσεων ευαισθητοποίησης και αλλαγής κουλτούρας μετακινούμενων-προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας στα σχολεία. Εκπαίδευση παιδιών σε θέματα ασφαλούς μετακίνησης με εξειδίκευση στην ασφάλεια χρήσης ποδηλάτου και πεζή μετακίνησης.
- Εκστρατεία πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης του κοινού για τη χρήση ΔΑΣ.
- Οργάνωση δράσεων με στόχο τη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου προς την κεντρική περιοχή - Πεζοδρόμηση οδών εντός κεντρικού δακτυλίου ορισμένες Κυριακές του έτους – Νυχτερινή ποδηλατοδρομία κ.λ.π.
- Εφαρμογή πιλοτικού προγράμματος για την οικονομική - οικολογική οδήγηση (EcoDriving) σε δημοτικούς υπαλλήλους.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2027)

- Δημιουργία πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής.
- Εκπόνηση Τοπικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΤΠΣ) για το Δήμο Βέροιας.

6. Σχέδιο Δράσης για την Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στη Βέροια

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

Πίνακας 5: Προτεινόμενα μέτρα/παρεμβάσεις

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
Άξονας Προτεραιότητας 1: Δίκτυα ροών πεζών, ποδηλάτου και υποδομών ΑμεΑ								
Πακέτο Μέτρων: Βελτίωση Υποδομών Πεζών								
Καθοδηγητική σήμανση πεζών προς και από την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης επισκεπτών	Μελέτη εφαρμογής – Προμήθεια και τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης	Δήμος Βέροιας	30.000	Ίδιοι πόροι				περιλαμβάνει τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων
Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου	Καταγραφή των αναγκών - Κατασκευαστικές εργασίες	Δήμος Βέροιας	1.200.000	Ίδιοι πόροι				απαιτείται καταγραφή των αναγκών
Ενοποίηση υφιστάμενου δικτύου πεζοδρόμων	Μελέτη σκοπιμότητας (διαγωνισμός – εκπόνηση – έγκριση)	Δήμος Βέροιας	50.000	Ίδιοι πόροι				αμοιβή μελέτης
Βέλτιστο πλάτος πεζοδρομίων (όπου δεν υπάρχουν) στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης εκατέρωθεν της οδού τα 2,05 μ. και όπου αυτό δεν είναι δυνατόν τα 1,65 μ. (τουλάχιστον από τη μία πλευρά της οδού)	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Βέροιας	2.700.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				απαιτείται καταγραφή των αναγκών (μπορεί να επιφέρει αλλαγή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων)
Δημιουργία ζωνών γειτονιάς με διακριτό αρχιτεκτονικό χαρακτήρα σε περιοχές περιφερειακά της κεντρικής περιοχής της πόλης της Βέροιας	Ειδικές αρχιτεκτονικές μελέτες (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Βέροιας	4.500.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027 / Πράσινο ταμείο				-
Πακέτο Μέτρων: Βελτίωση Υποδομών Ποδηλάτου								
Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στην κεντρική περιοχή και πλησίον πόλων έλξης	Προμήθεια και τοποθέτηση σχετικού εξοπλισμού	Δήμος Βέροιας, Διευθύνσεις	5.000	Ίδιοι πόροι / Πράσινο ταμείο				κόστος για τοποθέτηση σταντ

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
μετακινήσεων καθώς και εντός του συνόλου των σχολικών μονάδων του οικισμού της Βέροιας		Πρωτοβάθμιας & Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης						ποδηλάτων
Υποδομές bike and ride στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων	Προμήθεια και τοποθέτηση σχετικού εξοπλισμού	Δήμος Βέροιας	10.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				-
Εξέταση σκοπιμότητας δημιουργίας ποδηλατικής διαδρομής εντός του αστικού ιστού	Μελέτη σκοπιμότητας (διαγωνισμός – εκπόνηση – έγκριση)	Δήμος Βέροιας	40.000	Ίδιοι πόροι				αμοιβή μελέτης
Διερεύνηση επέκτασης συστήματος bike sharing (κοινοχρήστων ποδηλάτων) με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα, καθώς και dockless ποδήλατα για την εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών	Αξιολόγηση υφιστάμενου συστήματος	Δήμος Βέροιας	8.000	Ίδιοι πόροι				αμοιβή μελέτης
Διερεύνηση σκοπιμότητας ανάπτυξης ποδηλατικών διαδρομών για τη σύνδεση της πόλης της Βέροιας με τους όμορους οικισμούς	Μελέτη σκοπιμότητας (διαγωνισμός – εκπόνηση – έγκριση)	Δήμος Βέροιας	70.000	Ίδιοι πόροι				αμοιβή μελέτης
Πακέτο Μέτρων: Βελτίωση Υποδομών ΑμεΑ								
Εξασφάλιση της απρόσκοπτης πρόσβασης στο σύνολο των δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινώς ωφέλειας σύμφωνα με το ΝΟΚ, 2012	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Βέροιας, Λοιπές Δημόσιες Υπηρεσίες	300.000	Ίδιοι πόροι				απαιτείται καταγραφή των αναγκών
Ράμπες και οδηγοί τυφλών κατά μήκος όλων των τμημάτων πεζοδρόμων και πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες	Δήμος Βέροιας	2.2.00.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				Μπορεί να περιλαμβάνεται στο πλαίσιο ευρύτερων παρεμβάσεων αναβάθμισης

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
	– παραλαβή έργου)							υποδομών πεζών
Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ με στόχο το 5% των νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού να διατίθενται για γενική χρήση ΑμεΑ	Κανονιστική απόφαση - Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για ορισμό των θέσεων	Δήμος Βέροιας	47.000	Ιδίοι πόροι				στο κόστος περιλαμβάνεται η κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση
Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού και αντικατάσταση φθαρμένου αστικού εξοπλισμού πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων, πεζοδρόμων και χώρων αναψυχής	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (προμήθεια & τοποθέτηση σχετικού εξοπλισμού)	Δήμος Βέροιας	250.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				απαιτείται καταγραφή των αναγκών
Αναβάθμιση του συνόλου των παιδικών χαρών σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία και πιστοποίηση αυτών	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (προμήθεια & τοποθέτηση σχετικού εξοπλισμού)	Δήμος Βέροιας	400.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				-
Βιοκλιματική ανάπλαση της οδού Πιερίων	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Βέροιας / Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	1.400.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027 / Πράσινο ταμείο				-
Δημιουργία πράσινης διαδρομής από την πλατεία Ωρολογίου έως το Άλσος Παπάγου	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Βέροιας	2.200.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027 / Πράσινο ταμείο				-

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	500.000	Ίδιοι πόροι (από εξοικονόμηση)				απαιτείται καταγραφή των αναγκών
Σταδιακή αύξηση του πράσινου στην περιοχή παρέμβασης μέσω ενίσχυσης του «κάθετου» πράσινου, φύτευση νησίδων, υλοποίηση των χώρων αστικού πρασίνου που προβλέπονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	350.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027 / Πράσινο ταμείο				απαιτείται καταγραφή των αναγκών
Σταδιακή υπογειοποίηση των κάδων απορριμμάτων και των καλωδίων της ΔΕΗ	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	450.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027 / Πράσινο ταμείο				-
Ανάπλαση της παρόχθιας όχθης του τριπόταμου ποταμού και αναβάθμιση των υφιστάμενων γεφυρών	Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες + κατά τόπους διανοίξεις/ διαπλατύνσεις οδών (απαλλοτριώσεις) – παραλαβή έργου)	Δήμος Βέροιας / λοιπές δημόσιες υπηρεσίες	6.000.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027 / Πράσινο ταμείο				-
Άξονας Προτεραιότητας 2: Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας – στάθμευσης – αστικών εμπορευματικών μεταφορών								
Πακέτο Μέτρων: Βελτίωση οδικών υποδομών								
Ευρεία επιθεώρηση οδικής ασφάλειας στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης	Σύνταξη τευχών δημοπράτησης – Διαγωνισμός – Μελέτη – Έγκριση	Δήμος Βέροιας	60.000	Ίδιοι πόροι				αμοιβή μελέτης
Δημιουργία μεταβλητών προγραμμάτων σηματοδότησης στους σηματοδότες του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης	Σύνταξη τευχών δημοπράτησης – Διαγωνισμός – Μελέτες	Δήμος Βέροιας / Περιφέρεια Κεντρικής	38.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				αμοιβή μελετών

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
	σηματοδότησης – Έγκριση – Υλοποίηση συστήματος	Μακεδονίας						
Συντήρηση και αποκατάσταση του οδικού δικτύου και του ειδικού εξοπλισμού των οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου	Αυτοψίες για καταγραφή των αναγκών - Τεχνικές μελέτες – Διαγωνισμοί ανάθεσης εργασιών – Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας / Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	800.000	Ίδιοι πόροι / ΠΔΕ				απαιτείται καταγραφή των αναγκών
Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων	Μελέτες κόμβων (Διαγωνισμός – Υλοποίηση - Έγκριση) – Κατασκευή (Διαγωνισμός – Υλοποίηση- Παραλαβή έργου)	Δήμος Βέροιας / Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	1.500.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				περιλαμβάνεται αμοιβή μελετών και κατασκευή
Διανοίξεις οδικών τμημάτων του δικτύου στις περιπτώσεις όπου είναι δυνατόν και που δεν έχει υπάρξει έως τώρα πλήρης εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου	Μελέτες (Αποτυπώσεις - Κτηματογραφίες / Εφαρμογές ρυμοτομικών και πολεοδομικών μελετών / Κατά τόπους Σύνταξη Διαγραμμάτων και Πινάκων Αναλογισμού σε οδούς Εντός Σχεδίου) – απαλλοτριώσεις (αποζημιώσεις) - υλοποίηση (διαγωνισμός - εργασίες εκσκαφών, χωματουργικών, τεχνικών έργων και οδοποιίας – παραλαβή έργου)	Δήμος Βέροιας	650.000	Πράσινο ταμείο				το επίπεδο σχεδιασμού καθόσον οι τιμές απαλλοτρίωσης καθορίζονται από τα ελληνικά δικαστήρια
Λειτουργική και γεωμετρική αναβάθμιση της	Μελέτες τεχνικών έργων –	Δήμος Βέροιας	3.200.000	ΠΔΕ				-

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
περιφερειακής οδού Βέροιας	ΜΠΕ (Διαγωνισμός – Υλοποίηση - Έγκριση) – Κατασκευή (Διαγωνισμός – Υλοποίηση Παραλαβή έργου							
Πακέτο Μέτρων: Κυκλοφοριακή οργάνωση								
Σχεδιασμός διαβάσεων πεζών με τρισδιάστατο ανάγλυφο σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου εντός της περιοχής παρέμβασης	Προμήθεια υλικών - υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	35.000	Ιδίοι πόροι				Εν αναμονή του τροποποιημένου οδηγού σχεδιασμού αστικών οδών που θα καθορίζει τις προδιαγραφές. Συνίσταται πάντως στην όποια πιλοτική εφαρμογή να υπάρχει η σύμφωνη γνώμη του οικείου Τμήματος Τροχαίας.
Τοποθέτηση «έξυπνων» διαβάσεων σε κεντρικές διασταυρώσεις της περιοχής παρέμβασης και ειδικά σε κόμβους όπου εντοπίζεται υψηλός φόρτος πεζών	Προμήθεια εξοπλισμού – υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	200.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				-
Σήμανση στην είσοδο κάθε κυκλικού κόμβου για παραχώρηση προτεραιότητας στα οχήματα που κινούνται εντός του κόμβου	Έκδοση κανονιστικών αποφάσεων – Σχετικές εγκρίσεις – Προμήθεια και τοποθέτηση κατακόρυφης	Δήμος Βέροιας	2.000	Ιδίοι πόροι				περιλαμβάνει κόστος για τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
	σήμανσης							
Έλεγχος και απομάκρυνση μη ισχύουσας σήμανσης από το οδικό δίκτυο	Καταγραφή των αναγκών - Απομάκρυνση μη ισχύουσας σήμανσης από το δίκτυο	Δήμος Βέροιας	1.500	Ίδιοι πόροι				απαιτείται καταγραφή των αναγκών
Εξέταση σκοπιμότητας για την εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με σκοπό την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής	Κυκλοφοριακή μελέτη – Επιτροπή ποιότητας ζωής – Απόφαση δημοτικού συμβουλίου – Έκδοση κανονιστικής απόφασης – Έγκριση αποκεντρωμένης διοίκησης – ΦΕΚ	Δήμος Βέροιας	120.000	Ίδιοι πόροι / Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας				αμοιβή μελέτης
Χωροθέτηση ζώνης μειωμένης ταχύτητας (30 χλμ./ώρα) εντός της κεντρικής περιοχής καθώς και στο σύνολο του τοπικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης	Κυκλοφοριακή μελέτη – Επιτροπή ποιότητας ζωής – Απόφαση δημοτικού συμβουλίου – Έκδοση κανονιστικής απόφασης – Έγκριση αποκεντρωμένης διοίκησης – ΦΕΚ Προμήθεια εξοπλισμού – Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας / ΥΠΟΜΕΔΙ	80.000	Ίδιοι πόροι				τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης στο δίκτυο & τοποθέτηση ηλεκτρονικών πινακίδων στις εισόδους της ζώνης
Δημιουργία ζώνης χαμηλών εκπομπών εντός της κεντρικής περιοχής (απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων άνω των 3,5 τόνων)	Κυκλοφοριακή μελέτη – Επιτροπή ποιότητας ζωής – Απόφαση δημοτικού συμβουλίου – Έκδοση κανονιστικής απόφασης – Έγκριση αποκεντρωμένης διοίκησης – ΦΕΚ Προμήθεια εξοπλισμού – Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	6,000	Ίδιοι πόροι				περιλαμβάνει κόστος για τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
Επιαναδιαγράμμιση και χωροθέτηση νέων διαχωριστικών λωρίδων και οριζόντιας σήμανσης στο σύνολο του οδικού δικτύου	Μελέτη εφαρμογής για καταγραφή των αναγκών – προμήθεια υλικών - υλοποίηση	Δήμος Βέροιας / Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	260.000	Ίδιοι πόροι				περιλαμβάνεται κόστος για διαγράμμιση με ανακλαστική βαφή
Επιαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων στο σύνολο του οδικού δικτύου	Μελέτη εφαρμογής για καταγραφή των αναγκών – προμήθεια υλικών - υλοποίηση	Δήμος Βέροιας / Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	40.000	Ίδιοι πόροι				περιλαμβάνεται κόστος για διαγράμμιση με ανακλαστική βαφή
Εφαρμογή «σχολικών δακτυλίων» γύρω από τα σχολικά συγκροτήματα της περιοχής παρέμβασης με προτεραιότητα στις σχολικές μονάδες πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης	Μελέτες εφαρμογής - Επιτροπή ποιότητας ζωής – Απόφαση δημοτικού συμβουλίου – Έκδοση κανονιστικής απόφασης – Έγκριση αποκεντρωμένης διοίκησης – ΦΕΚ - Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	400.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				-
Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας στις εισόδους στο τοπικό δίκτυο από ανώτερης ιεράρχησης οδού	Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός –εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Βέροιας	3.200.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				-
Πακέτο Μέτρων: Οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό								
Θέσεις βραχυχρόνιας στάθμευσης γύρω από σχολικές μονάδες	Έκδοση κανονιστικών αποφάσεων – Σχετικές εγκρίσεις – Προμήθεια και τοποθέτηση κατακόρυφης	Δήμος Βέροιας	3.000	Ίδιοι πόροι				περιλαμβάνεται η κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση
Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δίκυκλων	Μελέτη εφαρμογής – Υλοποίηση (Τοποθέτηση	Δήμος Βέροιας	9.000	Ίδιοι πόροι				περιλαμβάνεται η κατακόρυφη και

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
	κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για ορισμό των θέσεων) (κανονιστική απόφαση)							οριζόντια σήμανση
Καθορισμός διαδρομών πρόσβασης με τη χρήση σχετικής καθοδηγητικής σήμανσης στους χώρους στάθμευσης δικύκλων	Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) - υλοποίηση (προμήθεια και τοποθέτηση πινακίδων)	Δήμος Βέροιας	1.500	Ίδιοι πόροι				περιλαμβάνεται η τοποθέτηση πληροφοριακής σήμανσης
Τοποθέτηση διατάξεων αποτροπής στάθμευσης ΙΧ οχημάτων στον χώρο στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων στην πλατεία Ελιάς	Προμήθεια εξοπλισμού - υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	15.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				
Διερεύνηση σκοπιμότητας εφαρμογής συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην ευρύτερη κεντρική περιοχή της πόλης της Βέροιας	Μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης (διαγωνισμός – εκπόνηση – έγκριση) – Υλοποίηση (Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για ορισμό των θέσεων) (κανονιστική απόφαση) – Προμήθεια σχετικού εξοπλισμού για πληρωμή των τελών - Συστηματική αστυνόμευση	Δήμος Βέροιας	60.000	Ίδιοι πόροι				αμοιβή μελέτης
Εγκιβωτισμός στάθμευσης και απαγορεύσεις στάθμευσης στο σύνολο του οδικού δικτύου λαμβανομένου υπόψη του λειτουργικού ρόλου κάθε οδού και των γεωμετρικών της	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός –	Δήμος Βέροιας	1.600.000	Ίδιοι πόροι				απαιτείται καταγραφή των αναγκών

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
χαρακτηριστικών, του ελάχιστου πλάτους λωρίδων κίνησης οχημάτων, πεζοδρομίων και θέσεων στάθμευσης παρά την οδό	κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου) (κανονιστικές αποφάσεις)							
Τοποθέτηση εμποδίων τύπου Π ή άλλου στις πλευρές των ΟΤ όπου ισχύει η απαγόρευση στάθμευσης προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης οχημάτων επί του πεζοδρομίου	Καταγραφή των αναγκών – Προμήθεια και τοποθέτηση εξοπλισμού	Δήμος Βέροιας		Ίδιοι πόροι				απαιτείται καταγραφή των αναγκών
Πιλοτική εφαρμογή διάθεσης δύο (2) θέσεων στάθμευσης για οχήματα κοινής χρήσης (car – share) σε κεντρικές οδούς με την τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης	Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για ορισμό των θέσεων (κανονιστική απόφαση)	Δήμος Βέροιας	700	Ίδιοι πόροι				-
Διερεύνηση επέκτασης θέσεων στάθμευσης για οχήματα κοινής χρήσης	Μελέτη σκοπιμότητας Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για ορισμό των θέσεων (κανονιστική απόφαση)	Δήμος Βέροιας	5.000	Ίδιοι πόροι				-
Πακέτο Μέτρων: Οργάνωση της στάθμευσης εκτός οδού								
Κατάλληλη διαμόρφωση και επαναλειτουργία του χώρου στάθμευσης εκτός οδού κάτω από τη Λεωφ. Στρατού για την εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου)	Δήμος Βέροιας	100.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				-
Κατάλληλη διαμόρφωση και επαναλειτουργία χώρου στάθμευσης εκτός οδού (όπισθεν πλατείας Ελιάς) για την εξυπηρέτηση κατοίκων	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	60.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				-

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
και επισκεπτών	(διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου) (να γίνουν οι απαιτούμενες πολεοδομικές ρυθμίσεις)							
Κατάλληλη διαμόρφωση του αδιαμόρφωτου χώρου στάθμευσης εκτός οδού, στην οδό Εγνατίας (απέναντι από το 3ο Γυμνάσιο Βέροιας)	Μελέτες εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) – υλοποίηση (διαγωνισμός – κατασκευαστικές εργασίες – παραλαβή έργου	Δήμος Βέροιας	30.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				-
Καθορισμός διαδρομών πρόσβασης με τη χρήση σχετικής καθοδηγητικής σήμανσης στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης	Μελέτη εφαρμογής (διαγωνισμός – εκπόνηση - έγκριση) - υλοποίηση (προμήθεια και τοποθέτηση πινακίδων)	Δήμος Βέροιας	3.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				περιλαμβάνεται η τοποθέτηση πληροφοριακής σήμανσης
Αξιοποίηση του χώρου στάθμευσης που θα δημιουργηθεί στο νέο Κλειστό Γυμναστήριο, στην είσοδο της πόλης (είσοδος από Εγνατία) ως χώρος στάθμευσης εκτός οδού	Τοποθέτηση πληροφοριακής σήμανσης για διαχωρισμό θέσεων	Δήμος Βέροιας	500	Ίδιοι πόροι				περιλαμβάνεται η τοποθέτηση πληροφοριακής σήμανσης
Εξέταση σκοπιμότητας δημιουργίας χώρου στάθμευσης εκτός οδού σε δημοτική έκταση παραπλεύρως οδού προς οικισμό Πατρίδα (μετά τον οικισμό Εργοχωρίου)	Μελέτη σκοπιμότητας (διαγωνισμός – εκπόνηση – έγκριση)	Δήμος Βέροιας	40.000	Ίδιοι πόροι				αμοιβή μελέτης
Λειτουργία πινακίδων VMS για ενημέρωση διαθεσιμότητας θέσεων στάθμευσης στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης	Προμήθεια - τοποθέτηση πινακίδων και συστήματος εγκατάστασης συστήματος ελεγχόμενης πρόσβασης στις εισόδους εξόδους	Δήμος Βέροιας	20.000	ΕΣΠΑ 2021-2027				το κόστος είναι συνάρτηση της τεχνολογίας που θα επιλεγεί)

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
Διερεύνηση των δυνατοτήτων για τη λειτουργία σταθμών μετεπιβίβασης Park & Ride		Δήμος Βέροιας						
Πακέτο Μέτρων: Διαχείριση συστήματος αστικών εμπορευματικών μεταφορών								
Ορισμός αποκλειστικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης σε κεντρικές οδούς όπου υπάρχει συγκέντρωση εμπορικών δραστηριοτήτων	Ειδική μελέτη (Κανονιστική απόφαση) Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για ορισμό των θέσεων	Δήμος Βέροιας	15.000					περιλαμβάνεται η κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση
Θεσμοθέτηση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης	Κανονιστική απόφαση – Ανακοίνωση του ωραρίου στη σχετική σήμανση	Δήμος Βέροιας		-				διοικητικό ζήτημα
Χωροθέτηση περιβαλλοντικών ζωνών με περιορισμένη πρόσβαση Διερεύνηση ανάπτυξης	Συγκεκριμενοποίηση των περιορισμών έπειτα από διερεύνηση των κινούμενων οχημάτων	Δήμος Βέροιας	15.000	Ιδίοι πόροι				αμοιβή μελέτης
Ενθάρρυνση διανομών με ποδήλατο (cargo bike) (για μικρές αποστάσεις) και με οχήματα "καθαρής" ενέργειας	Θέσπιση κινήτρων ή άλλων περιορισμών	Δήμος Βέροιας	3.000	Ιδίοι πόροι				στο κόστος περιλαμβάνεται επικοινωνιακή καμπάνια
Αστικού Κέντρου Ομαδοποίησης Εμπορευμάτων για τη μεταφόρτωση αστικών διανομών και την αποτροπή διαμπερούς κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο του οικισμού	Μελέτη βιωσιμότητας - υλοποίηση	Ιδιωτική πρωτοβουλία	30.000	Ιδιωτική χρηματοδότηση				αμοιβή μελέτης
Αξονας Προτεραιότητας 3: Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες								
Πακέτο Μέτρων: Προώθηση ΔΑΣ								
Εκπόνηση ειδικής μελέτης δημοσίων συγκοινωνιών	Εκπόνηση Μελέτης Δημοσίων Συγκοινωνιών	Δήμος Βέροιας, Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας	60.000	Ιδίοι πόροι				αμοιβή μελέτης

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
Εξέταση σκοπιμότητας ανάπτυξης γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας								
Απομάκρυνση του σταθμαρχείου του ΚΤΕΛ από την κεντρική περιοχή	Υλοποίηση νέου σταθμού	ΚΤΕΛ Ημαθίας	400.000	Ιδιωτική χρηματοδότηση				-
Λειτουργία μεταβλητών πινακίδων (VMS) στο σύνολο των στάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο	Προμήθεια σχετικού εξοπλισμού	Δήμος Βέροιας, Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας	400.000	ΕΣΠΑ 2021-2027 / Πράσινο Ταμείο / Υπουργείο Εσωτερικών				απαιτείται η συνεργασία του Αστικού ΚΤΕΛ Βέροιας
Δρομολόγηση λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων σε επιλεγμένες διαδρομές και ώρες	Προμήθεια σχετικού εξοπλισμού	Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας	25.000	Ιδίοι πόροι				αρμοδιότητα Αστικού ΚΤΕΛ Βέροιας
Εξέταση της μετατροπής των λεωφορειακών γραμμών που συνδέουν την πόλη της Βέροιας με τους όμορους οικισμούς σε λεωφορειακές γραμμές που ανταποκρίνονται στη ζήτηση	Έρευνα μετακινήσεων και προθέσεων	Δήμος Βέροιας, Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας	20.000	Ιδίοι πόροι				αμοιβή μελέτης
Σταδιακή αντικατάσταση έως το 2030 του στόλου των δημοσίων συγκοινωνιών από οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα / ηλεκτροκίνηση	Προμήθεια νέων οχημάτων	Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας	8.000.000	ΥΠΟΜΕΔΙ				αρμοδιότητα Αστικού ΚΤΕΛ Βέροιας
Άξονας Προτεραιότητας 4: Νέες τεχνολογίες								
Πακέτο Μέτρων: «Έξυπνες» Εφαρμογές								
Επέκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης προς τους πολίτες	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	40.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				το κόστος εξαρτάται από την τεχνολογία που θα χρησιμοποιηθεί
Αναβάθμιση υφιστάμενης ιστοσελίδας Δήμου με πληροφόρηση για όλα τα μεταφορικά μέσα	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	6.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				-

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
και υπηρεσίες στον Δήμο								
Ενσωμάτωση ηλεκτρονικής πλατφόρμας καταγραφής προβλημάτων από τους πολίτες	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	14.600	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				το ετήσιο κόστος συντήρησης είναι 2480 ευρώ
Δημιουργία ηλεκτρονικής πλατφόρμας για την προώθηση του car-pooling	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	2.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				-
Προμήθεια και εγκατάσταση συστημάτων και πλατφόρμας 'έξυπνης πόλης' και "βιώσιμης κινητικότητας"	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας		ΕΣΠΑ 2021 – 2027 / Ευρωπαϊκά προγράμματα				το κόστος εξαρτάται από την τεχνολογία που θα χρησιμοποιηθεί
Εφαρμογή κινητού για το Αστικό ΚΤΕΛ	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας, Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας	15.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				-
Σύστημα παρακολούθησης της στάθμευσης με αισθητήρες επί της οδού ή με υπέρυγιους οπτικούς δέκτες που θα αναγνωρίζει την πληρότητα στις οριοθετημένες θέσεις σε δυναμικό χρόνο	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	320.000	ΕΣΠΑ 2021 – 2027 / Ευρωπαϊκά προγράμματα				το κόστος εξαρτάται από την τεχνολογία που επιλεγεί και από τον αριθμό των θέσεων
Πακέτο Μέτρων: Υιοθέτηση νέων τεχνολογιών								
Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (ενσωμάτωση των προτάσεων του ΣΦΗΟ Δήμου Βέροιας)	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας						Αντικείμενο της μελέτης του ΣΦΗΟ Δήμου Βέροιας
Λειτουργία Συστήματος Τηλεελέγχου – Τηλεδιαχείρισης για το δίκτυο ηλεκτροφωτισμού	Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	70.000	ΕΣΠΑ 2021-2027 / Ευρωπαϊκά προγράμματα				το κόστος εξαρτάται από την τεχνολογία που θα χρησιμοποιηθεί
Βελτιστοποίηση δρομολογίων απορριμματοφόρων	Σχετική μελέτη - Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	8.000	Ίδιοι πόροι				αμοιβή μελέτης

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας	Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	2.500.000	Δανεισμός / ΕΣΠΑ 2021 - 2027				-
Σταδιακή αντικατάσταση οχημάτων δημοτικού στόλου με οχήματα μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών ρύπων	Προμήθεια νέων οχημάτων	Δήμος Βέροιας	6.000.000	Εθνικοί Πόροι ή ΕΣΠΑ ή Ευρωπαϊκά προγράμματα				το κόστος εξαρτάται από την τεχνολογία που επιλεγεί
Υποστηρικτικά μέτρα								
Επικαιροποίηση κυκλοφοριακής παρέμβασης πόλης Βέροιας	Διαγωνισμός – εκπόνηση – έγκριση	Δήμος Βέροιας	60.000	Ίδιοι πόροι				αμοιβή μελέτης
Εκπόνηση Τοπικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΤΠΣ)	Διαγωνισμός – εκπόνηση – έγκριση	Δήμος Βέροιας / ΤΕΕ	2.000.000	Ταμείο ανάκαμψης				αμοιβή μελέτης
Οργάνωση δράσεων ευαισθητοποίησης και αλλαγής κουλτούρας μετακινούμενων-προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας στα σχολεία	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας, Διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας & Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Π.Ε. Βέροιας, Σύλλογοι Γονέων & Κηδεμόνων	10.000	Ίδιοι πόροι / προγράμματα χορηγιών				το κόστος εξαρτάται από το εύρος των δράσεων
Εκστρατεία πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης του κοινού για τη σημαντικότητα της χρήσης ΔΑΣ	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας, Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας	10.000	Ίδιοι πόροι / προγράμματα χορηγιών				το κόστος εξαρτάται από το εύρος των δράσεων
Οργάνωση δράσεων με στόχο τη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου προς την κεντρική περιοχή - Πεζοδρόμηση οδών εντός κεντρικού δακτυλίου ορισμένες Κυριακές του έτους – Νυχτερινή ποδηλατοδρομία κ.λπ.	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας, Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας, Εμπορικός Σύλλογος, Ενώσεις	10.000	Ίδιοι πόροι / προγράμματα χορηγιών				το κόστος εξαρτάται από το εύρος των δράσεων

Μέτρα/ Παρεμβάσεις	Απαιτούμενες Ενέργειες	Φορείς υλοποίησης	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης			Παρατηρήσεις
					2025	2027	2032	
		πολιτών, Αθλητικού & Πολιτιστικοί Σύλλογοι						
Εφαρμογή πιλοτικού προγράμματος για την οικονομική - οικολογική οδήγηση (EcoDriving) σε δημοτικούς υπαλλήλους	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	3.000	Ίδιοι πόροι				-
Δημιουργία πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής	Σχεδιασμός - Υλοποίηση	Δήμος Βέροιας	200.000	Ίδιοι πόροι / ΕΣΠΑ 2021-2027				-

7. Παρακολούθηση και αξιολόγηση ΣΒΑΚ Βέροιας

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση της υλοποίησης του ΣΒΑΚ είναι μια συνεχής διαδικασία που έπεται της υιοθέτησης του ΣΒΑΚ. Η παρακολούθηση αφορά του εμπλεκόμενους υπεύθυνους για την εφαρμογή κάθε μέτρου και συνεπώς βασίζεται στη συνεργασία μεταξύ του Δήμου και του Δικτύου Φορέων, στο βαθμό που υπάρχουν εμπλεκόμενοι φορείς στην υλοποίηση των μέτρων. Για την αξιολόγηση της προόδου υλοποίησης και τον εντοπισμό ενδεχόμενων προβλημάτων, οι δείκτες συνδέονται με του στόχους που τέθηκαν στο Κεφάλαιο 4. Στα επόμενα περιγράφεται η μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας τόσο στο βραχυπρόθεσμο όσο και στο μακροπρόθεσμο ορίζοντα υλοποίησής του.

7.1. Δείκτες αξιολόγησης πορείας υλοποίησης ΣΒΑΚ

Για το ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας επιλέχθηκαν 26 δείκτες αξιολόγησης. Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται οι αντίστοιχες τιμές βάσης, οι οποίες αναφέρονται στην υφιστάμενη κατάσταση και οι μελλοντικοί στόχοι, οι οποίοι είναι άμεσα συνδεδεμένοι με τα προτεινόμενα μέτρα, καθώς και τα δελτία περιγραφής των δεικτών. Σημειώνεται ότι οι εν λόγω δείκτες επιλέχθηκαν κατά κύριο λόγο από το σύστημα δεικτών που αναπτύχθηκε για την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης.

Ο υπολογισμός των τιμών των δεικτών πρέπει να γίνεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα έτσι ώστε να εντοπίζονται οι αποκλίσεις από τους στόχους που έχουν τεθεί, τα αδύναμα σημεία και οι απειλές.

Πίνακας 6: Δείκτες αξιολόγησης ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας

Στόχοι	α/α Δείκτη	Δείκτης	Τιμή βάσης (2021)	Υπολογισμός	Τιμή στόχος (2032)	Πηγή δεδομένων
1.1 Αύξηση του μεριδίου χρήσης ποδηλάτου	1	Ποσοστό των ημερήσιων και συχνών μετακινήσεων (καθημερινά & 2-4 φορές/εβδομάδα) που πραγματοποιούνται με ποδήλατο	0,8%	Μέσος όρος μετακίνησης με ποδήλατο ανά σκοπό μετακίνησης σταθμισμένος ως προς την συχνότητα μετακίνησης (καθημερινά και 2-4 φορές την εβδομάδα)	10%	Έρευνα ερωτηματολογίου
1.2 Αύξηση του μεριδίου χρήσης πεζής μετακίνησης	2	Ποσοστό των ημερήσιων και συχνών μετακινήσεων (2-4 φορές/εβδομάδα) που πραγματοποιούνται πεζή	19,5%	Μέσος όρος μετακίνησης πεζή ανά σκοπό μετακίνησης σταθμισμένος ως προς την συχνότητα μετακίνησης (καθημερινά και 2-4 φορές την εβδομάδα)	25%	Έρευνα ερωτηματολογίου
	3	Ποσοστό παιδιών που μετακινούνται με ποδήλατο ή πεζή από/προς το σχολείο	38%	Μ.Ο. των μετακινήσεων χειμώνα και καλοκαίρι	60%	Έρευνα ερωτηματολογίου
1.3 Ενίσχυση των υποδομών που απαιτούνται για τη χρήση ήπιων μεταφορικών μέσων	4	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	1,47%	Οδοί που έχουν μετατραπεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	+30%	Επιτόπια έρευνα
	5	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζόδρομους	1,53%	Υλοποιημένοι πεζόδρομοι	+10%	Επιτόπια έρευνα
	6	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου όπου υφίσταται δίκτυο ποδηλατοδρόμων	0	Δεν υφίσταται θεσμοθετημένος ποδηλατόδρομος	+10%	Δήμος Βέροιας, επιτόπια έρευνα

Στόχοι	α/α Δείκτη	Δείκτης	Τιμή βάσης (2021)	Υπολογισμός	Τιμή στόχος (2032)	Πηγή δεδομένων
	7	Ποσοστό πεζοδρομίων με μεικτό πλάτος που πληροί τις προδιαγραφές	59%	Τμήματα με μεικτό πλάτος >1,5μ. σε σύνολο 280 τμημάτων στην περιοχή καταγραφής	100%	Επιτόπια έρευνα
1.4 Βελτίωση της προσβασιμότητας ΑμεΑ	8	Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι προσβάσιμα από χρήστες αμαξιδίων	33%	τμήματα με ράμπα σε σύνολο 280 τμημάτων στην περιοχή καταγραφής	100%	Έρευνα πεδίου
	9	Ποσοστό πεζοδρομίων όπου υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών	9%	τμήματα με οδηγό όδευσης σε σύνολο 280 τμημάτων στην περιοχή καταγραφής	100%	Έρευνα πεδίου
1.5 Αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων	10	Ποσοστό έκτασης της πόλης που αντιστοιχεί σε χώρους πρασίνου/ κοινόχρηστους χώρους	9,1%	έκταση χώρων πρασίνου/ κοινόχρηστοι χώροι (m ²) *100 / συνολική έκταση εντός των ορίων του οικισμού (m ²)	+25%	ΓΠΣ Βέροιας
1.6 Βελτίωση οδικής ασφάλειας πεζών (και ιδίως για ευάλωτους χρήστες)	11	Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα με εμπλεκόμενους ευάλωτους χρήστες ανά 1.000 κατοίκους	0,07	3 νεκροί και τραυματίες (ευάλωτοι χρήστες) κατά μ.ο. έτη 2020, 2019, 2018 στον οικισμό Βέροιας/ 43.158 πληθυσμός οικισμού Βέροιας 2011	0	Αστυνομική Διεύθυνση Βέροιας
	12	Ποσοστό μήκους του βασικού οδικού δικτύου με ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας τα 30 km/h	μ.δ.		+6,5%	Έρευνα πεδίου

Στόχοι	α/α Δείκτη	Δείκτης	Τιμή βάσης (2021)	Υπολογισμός	Τιμή στόχος (2032)	Πηγή δεδομένων
1.7 Αύξηση των δράσεων για την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας	13	Αριθμός δράσεων ευαισθητοποίησης ανά έτος	-		6	Δήμος Βέροιας
2.1 Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	14	Αριθμός ΙΧ οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους	550	11.324 νοικοκυριά με 1 ΙΧ, 5.766 νοικοκυριά με 2+ ΙΧ, παραδοχή εξ'αυτών 85% έχει 2 και 15% 3 ΙΧ / 43.158 πληθυσμός οικισμού Βέροιας 2011	500	ΕΛΣΤΑΤ
	15	Ποσοστό χρήσης ΙΧ αυτοκινήτου	77,79%	Μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε επιλεγμένους κόμβους εντός του αστικού ιστού	60%	Μετρήσεις φόρτου & σύνθεσης κυκλοφορίας
	16	Μέση πλήρωση οχημάτων	1,33	Άτομα/ όχημα (ΙΧ αυτοκίνητο)	2	Έρευνα πεδίου
2.2 Μείωση της διέλευσης των βαρέων οχημάτων/λεωφορείων από το κέντρο της πόλης	17	Κατανομή κατά μέσο μεταφοράς (λεωφορεία & βαρέα φορτηγά)	3,54%	Μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε επιλεγμένους κόμβους εντός του αστικού ιστού	2%	Μετρήσεις φόρτου & σύνθεσης κυκλοφορίας

Στόχοι	α/α Δείκτη	Δείκτης	Τιμή βάσης (2021)	Υπολογισμός	Τιμή στόχος (2032)	Πηγή δεδομένων
2.3 Οργάνωση και ρύθμιση της στάθμευσης παρά την οδό	18	Λόγος της προσφοράς προς την ζήτηση στάθμευσης (πολεοδομικό κέντρο)	0,74	2650 θέσεις 3584 σταθμευμένα στην περιοχή καταγραφής	1,0	Έρευνα πεδίου
	19	Δείκτης ωραίας εναλλαγής στάθμευσης	0,24	-	1,5	Έρευνα πεδίου
2.4 Αύξηση των θέσεων στάθμευσης εκτός οδού	20	Αριθμός θέσεων στάθμευσης σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης ανά 1000 κατοίκους	10,3	448 θέσεις / 43.158 πληθυσμός οικισμού Βέροιας 2011	+25%	Έρευνα πεδίου
2.5 Διαχείριση αστικών εμπορευματικών μεταφορών	21	Αριθμός θέσεων φορτοεκφόρτωσης	-		+50%	Έρευνα πεδίου
3.1 Αύξηση του μεριδίου χρήσης δημοσίων αστικών συγκοινωνιών	22	Ετήσιος αριθμός επιβατών αστικών γραμμών ΚΤΕΛ	696.358 επιβάτες κατά μ.ο. για τα έτη 2017-2019 401.581 επιβάτες (2020)	Αριθμός επιβατών	+30%	Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας
3.2 Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών						
3.3 Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση πολιτών για αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης ΙΧ και μεταστροφή στη χρήση ΔΑΣ						

Στόχοι	α/α Δείκτη	Δείκτης	Τιμή βάσης (2021)	Υπολογισμός	Τιμή στόχος (2032)	Πηγή δεδομένων
4.1. Επέκταση των υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης προς τους Δημότες	23	Αριθμός ηλεκτρονικών υπηρεσιών διακυβέρνησης που διατίθενται από τον Δήμο	3	Καταγραφή υπηρεσιών που παρέχονται ηλεκτρονικά	+100%	Δήμος Βέροιας
4.2. Αύξηση των υποδομών που αφορούν στην κίνηση οχημάτων με νέες μορφές ενέργειας (ηλεκτρική, υβριδική κ.α.)	24	Ποσοστό δημοτικού στόλου οχημάτων που τροφοδοτούνται με ανανεώσιμες/ εναλλακτικές πηγές ενέργειας	0	Αριθμός ηλεκτρικών οχημάτων ή οχημάτων που εκπέμπουν λιγότερο από 50γρ.CO2/χλμ. προς σύνολο δημοτικού στόλου	100%	Δήμος Βέροιας
	25	Αριθμός σταθμών δημοσίας χρήσης φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	0	Καταγραφή σταθμών φόρτισης βάσει προδιαγραφών ΚΥΑ 42863/438	43	Δήμος Βέροιας
4.3. Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων	26	Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων	0,6	28 κοινόχρηστα ποδήλατα / 43.158 πληθυσμός οικισμού Βέροιας 2011	2	Δήμος Βέροιας

7.2. Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων κινητικότητας που περιλαμβάνονται στο ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι συνεχής, αφού μόνον έτσι μπορούν να εντοπιστούν προβλήματα, αστοχίες καθυστερήσεις και αλλαγές εγκαίρως, ώστε να υπάρχουν οι απαραίτητες βελτιωτικές ενέργειες για την επιτυχή έκβαση των στόχων του ΣΒΑΚ.

Η παρακολούθηση διακρίνεται σε δύο φάσεις: τη βραχυπρόθεσμη και τη μακροπρόθεσμη. Στη βραχυπρόθεσμη φάση εντάσσεται η διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου, η ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών και ο έλεγχος προόδου. Στη μακροπρόθεσμη φάση εντάσσεται η αναθεώρηση του τρέχοντος σχεδίου, η αποτίμηση των επιτευγμάτων και ο προσδιορισμός νέων προκλήσεων.

Αρμόδιος για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής του ΣΒΑΚ είναι ο Φορέας Εκπόνησης του, δηλαδή ο Δήμος Βέροιας.

7.2.1. Παρακολούθηση

Το βασικό εργαλείο για την βραχυπρόθεσμη παρακολούθηση της υλοποίησης του ΣΒΑΚ είναι οι εκθέσεις προόδου. Σε αυτές αποτυπώνεται η πορεία εφαρμογής των μέτρων για την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί από τον σχεδιασμό καθώς και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους. Υποδεικνύονται τα κατάλληλα μέτρα ή εναλλακτικές λύσεις για την αντιμετώπιση τυχόν αδυναμιών ή προβλημάτων που διαπιστώθηκαν στην εφαρμογή.

Οι ελάχιστες πληροφορίες που τηρούνται στις αναφορές προόδου είναι οι εξής:

- Ανά μέτρο: απαραίτητες διοικητικές διαδικασίες και εγκρίσεις, ολοκληρωμένες διοικητικές διαδικασίες και εγκρίσεις, προγραμματισμός επόμενων ενεργειών, εξασφαλισμένος προϋπολογισμός, συμβασιοποιημένος προϋπολογισμός, συνολικές δαπάνες, προβλεπόμενο φυσικό αντικείμενο, υλοποιημένο φυσικό αντικείμενο, προβλήματα και προτάσεις επίλυσης
- Ανά δείκτη: τιμή στόχος, επικαιροποιημένη τιμή, πρόβλεψη επίτευξης ανά χρονικό ορίζοντα Σχεδίου Δράσης (2025 – 2027 - 2032)
- Ανά στόχο: περιγραφή προόδου, εκτίμηση συμβολής μέτρων
- Συμπεράσματα και συστάσεις για την επόμενη διετία
- Περίληψη για τους πολίτες: σε απλή γλώσσα περιγράφεται η πορεία υλοποίησης των μέτρων, τα οφέλη των παρεμβάσεων και τα κύρια επιτεύγματα του ΣΒΑΚ μέχρι στιγμής.

Υπεύθυνος για την σύνταξη της αναφοράς είναι ο Δήμος Βέροιας σε συνεργασία πάντα με τα μέλη του Δικτύου Φορέων για την άντληση των απαραίτητων πληροφοριών. Για την υποβοήθηση στη σύνταξη των διετών εκθέσεων προόδου ο Δήμος μπορεί να προσφεύγει και στις υπηρεσίες τρίτων – εξωτερικών συνεργατών ιδίως για την συγκέντρωση στοιχείων από το Δίκτυο Φορέων ή/και άλλους εμπλεκόμενους και τον υπολογισμό των δεικτών και την επικοινωνία και δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων προς τους πολίτες.

Οι εκθέσεις προόδου υποβάλλονται στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών καθώς και στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις και σε όλους τους φορείς της αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ προς ενημέρωσή τους.

Τα αποτελέσματα των εκθέσεων προόδου θα δημοσιοποιούνται, με ευθύνη του Δήμου μέσω κατάλληλων δράσεων ενημέρωσης όπως ανοικτές συζητήσεις/εκδηλώσεις, παραγωγή και διανομή υλικού και με την ανάρτησή τους στην σχετική ιστοσελίδα. Στόχος των δράσεων επικοινωνίας της προόδου των σταδίων του ΣΒΑΚ είναι η ενημέρωση των πολιτών για την πορεία των έργων, τα οφέλη των παρεμβάσεων και η διασφάλιση της αποδοχής των μέτρων. Είναι ιδιαίτερα κρίσιμο οι πολίτες να συμμετέχουν στην παρακολούθηση όλου του έργου, καθώς και να παρεμβαίνουν όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο. Η παρακολούθηση αυτή μπορεί να υποβοηθηθεί από τη χρήση των νέων τεχνολογιών και από τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης. Αξίζει να σημειωθεί ότι, στο στάδιο αυτό, αναμένεται οι πολίτες να είναι πιο ευαισθητοποιημένοι καθώς έχουν ήδη συμμετάσχει στην διαδικασία κατάρτισης του ΣΒΑΚ.

Το χρονικό διάστημα ανάλυσης που καλύπτει κάθε έκθεση ξεκινά από 1/1 του έτους ν έως τις 31/12 του έτους ν+1. Οι ημερομηνίες υποβολής των εκθέσεων προόδου στις αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς καθώς και δημοσιοποίησης προς τους πολίτες είναι οι εξής:

- ✓ 30/3/2024
- ✓ 30/3/2026
- ✓ 30/3/2028
- ✓ 30/3/2030
- ✓ 30/3/2032

Το Σχέδιο Δράσης, όποτε κρίνεται απαραίτητο και ιδίως όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου δύναται να επικαιροποιείται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Ειδικότερα, στην περίπτωση που εισάγονται νέα μέτρα στο σχέδιο δράσης, αυτό υποβάλλεται στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις και σε όλους τους φορείς της αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων για διατύπωση γνώμης και προς το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για ενημέρωσή του.

7.2.2. Αξιολόγηση

Η μακροπρόθεσμη παρακολούθηση του ΣΒΑΚ εμπεριέχει την έννοια της αξιολόγησής του και την προετοιμασία για την αναθεώρησή του ή/και ανάπτυξη νέου ΣΒΑΚ. Το βασικό εργαλείο της μακροπρόθεσμης παρακολούθησης είναι η έκθεση αξιολόγησης στην οποία αποτιμάται το σχέδιο μέσω των εμπειριών και των διδαγμάτων που προέκυψαν από τη διαδικασία, αλλά και η θεώρηση περαιτέρω πολιτικών που πρέπει να ληφθούν υπόψη στο νέο σχεδιασμό.

Τα αντικείμενα της έκθεσης αξιολόγησης περιλαμβάνουν τα εξής:

- Αποτίμηση της επικαιρότητας της στρατηγικής και του σχεδίου

- Αποτίμηση της προόδου υλοποίησης των παρεμβάσεων
- Αποτίμηση της αποτελεσματικότητας/επίτευξης στόχων
- Αποτίμηση των διαδικασιών υλοποίησης και συνεργασίας
- Αποτίμηση της αποδοχής του ΣΒΑΚ και παρεμβάσεων από την τοπική κοινωνία και φορείς
- Συμπεράσματα και συστάσεις, πρόταση αναθεώρησης

Αρμόδιος για την διαδικασία αξιολόγησης του ΣΒΑΚ και την αξιοποίηση των αποτελεσμάτων που θα προκύψουν είναι ο Φορέας Εκπόνησης, δηλαδή ο Δήμος Βέροιας. Η αξιολόγηση του ΣΒΑΚ θα πρέπει να γίνεται από εξωτερικούς εμπειρογνώμονες ώστε να διασφαλίζεται η ανεξαρτησία και η αμεροληψία της διαδικασίας από τους άμεσα εμπλεκόμενους (Υπηρεσίες Δήμου, Δίκτυο Φορέων).

Το χρονικό διάστημα που αφορά η Έκθεση Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ είναι τα πέντε έτη από την έγκρισή του.

Το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται κάθε πέντε (5) έτη και πάντως όχι αργότερα από την πάροδο δεκαετίας, εφόσον κρίνεται σκόπιμο από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή, εφόσον προκύψουν νέα δεδομένα και εξελίξεις, με σκοπό να επιτύχουν τους καθορισμένους στόχους. Προς τούτο, απαιτείται εκ νέου η τήρηση του Κύκλου ΣΒΑΚ και ο χαρακτηρισμός του.

7.3. Ανάλυση κινδύνων εφαρμογής ΣΒΑΚ

Στη συνέχεια διεξάγεται ανάλυση των κινδύνων που μπορούν να επηρεάσουν την εφαρμογή του ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας. Τα θέματα που καλύπτονται είναι τα εξής:

- Περιγραφή του είδους των κινδύνων
- Κατηγοριοποίηση σε χαμηλού, μεσαίου ή υψηλού κινδύνου
- Καθορισμός βημάτων που θα μπορούσαν να ακολουθηθούν για τον περιορισμό των πιθανοτήτων και των επιπτώσεων

Σκοπός της διαδικασίας είναι η εκτίμηση και η αντιμετώπιση των κινδύνων που ενδέχεται να επηρεάσουν την ομαλή υλοποίηση και την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ.

Τα αποτελέσματα της προκαταρκτικής ανάλυσης και διαχείρισης κινδύνου παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα. Η διαδικασία ανάλυσης κινδύνων είναι δυναμική και εξελίσσεται παράλληλα με την παρακολούθηση και αξιολόγηση της υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας.

Πίνακας 7: Ανάλυση κινδύνων κατά την εφαρμογή του ΣΒΑΚ Βέροιας

α/α	Περιγραφή Κινδύνου	Είδος	Κατηγοριοποίηση	Πιθανές επιπτώσεις	Βήματα αντιμετώπισης
1.	Ελλιπής ενημέρωση για ευρωπαϊκά προγράμματα αστικής κινητικότητας και αστικής ανάπτυξης και 2021-2027	Επιχειρησιακός	μεσαίου επιπέδου	Αδυναμία εξασφάλισης χρηματοδότησης για πράξεις	Συμμετοχή στελεχών σε εκδηλώσεις δικτύωσης και συνεχούς επιμόρφωσης
2.	Μειωμένη συμμετοχή Δικτύου Φορέων	Επιχειρησιακός	χαμηλού επιπέδου	Ελλιπής συντονισμός Χαμηλή ποιότητα υλοποίησης	Εμφύχωση και ενημέρωση φορέων
3.	Έλλειψη εξειδικεύσεων, φόρτος εργασίας για ωρίμανση έργων	Τεχνικών προβλημάτων	υψηλού επιπέδου	Αδυναμία έγκαιρης υλοποίησης	Πρόβλεψη κονδυλίων μελετητικών υπηρεσιών από την Τεχνική Βοήθεια ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας και Μητρώων ΕΕΤΑΑ
4.	Μείωση προσωπικού Δήμου	Επιχειρησιακός	μεσαίου επιπέδου	Αδυναμία έγκαιρης υλοποίησης	Άμεση αντικατάσταση προσωπικού που εμπλέκεται στο ΣΒΑΚ σε περίπτωση αποχώρησης, είτε με προσλήψεις είτε με εσωτερικές μετακινήσεις
5.	Αλλαγές νομικού πλαισίου δημοσίων συμβάσεων και έργων	Θεσμικός	υψηλού επιπέδου	Καθυστέρηση έναρξης έργων Αδυναμία έγκαιρης υλοποίησης	Συμμετοχή στελεχών σε ενημερώσεις και εκπαίδευση στις αλλαγές
6.	Απόκλιση από στόχους	Επιχειρησιακός	υψηλού επιπέδου	Μη επίτευξη στόχων	Εκθέσεις παρακολούθησης, συνεργασία με

α/α	Περιγραφή Κινδύνου	Είδος	Κατηγοριοποίηση	Πιθανές επιπτώσεις	Βήματα αντιμετώπισης
					Δίκτυο Φορέων
7.	Ενστάσεις/προσφυγές υποψηφίων αναδόχων έργων	Νομικός	μεσαίου επιπέδου	Καθυστερήση υλοποίησης	Σαφήνεια και ποιότητα τευχών Κονδύλια νομικής συμβουλής από Τεχνική Βοήθεια
8.	Αλλαγή κοινωνικο-οικονομικών συνθηκών	Επιχειρησιακός	μεσαίου επιπέδου	Μη καταλληλότητα Στρατηγικής	Σύστημα συλλογής δεδομένων παρακολούθησης Προβλέψεις αναθεώρησης
9.	Αντιδράσεις τοπικής κοινωνίας – έλλειψη συμμετοχής	κοινωνικός	μεσαίου επιπέδου	Μειωμένη προστιθέμενη αξία Χαμηλή ιδιοκτησία αποτελεσμάτων	Ενέργειες ευαισθητοποίησης και συμμετοχικού σχεδιασμού

Γενικές κατευθύνσεις αντιμετώπισης των κινδύνων:

Για την αντιμετώπιση των κινδύνων που εντοπίζονται κατά τη διαδικασία της υλοποίησης των παρεμβάσεων και της στρατηγικής και περιεγράφηκαν ανωτέρω, ο Δήμος Βέροιας προτείνεται να προβαίνει σε μία σειρά γενικών ενεργειών:

1. Ορισμός Υπεύθυνου για θέματα Διαχείρισης Κινδύνων ΣΒΑΚ, ο οποίος σε συνεργασία με την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου και το Δίκτυο Φορέων αναλαμβάνει την εφαρμογή των ενεργειών εντοπισμού, αξιολόγησης και αντιμετώπισης κινδύνων στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.
2. Παρακολούθηση του νομικού και κανονιστικού πλαισίου (Εθνικό και Ευρωπαϊκό) από την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου. Συστηματική παρακολούθηση για τις αλλαγές που προκύπτουν στο νομικό και κανονιστικό πλαίσιο, προκειμένου να συμβαδίζουν και να μη επηρεάσουν κατά πολύ την εκτέλεση του Σχεδίου Δράσης.
3. Συστηματική Παρακολούθηση από την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου σε συνεργασία με το Δίκτυο Φορέων και δημιουργία τακτικών αναφορών.
4. Εκπαίδευση του προσωπικού.
5. Εφαρμογή και έλεγχος τήρησης διαδικασιών Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας που τηρεί ο Δήμος.

8. Έγκριση και υιοθέτηση του ΣΒΑΚ

Η διαδικασία έγκρισης και χαρακτηρισμού Σ.Β.Α.Κ. περιγράφεται στο άρθρο 8 του Ν. 4784/2021 και περιλαμβάνει τα ακόλουθα βήματα:

- α) Η αναφορά κύκλου του Σ.Β.Α.Κ. υποβάλλεται με αίτηση του φορέα εκπόνησης μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να εξετασθεί εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της.
- β) Το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων της φάσης ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ..
- γ) Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ. με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων.

Σχετικά με την υποβολή της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ., αυτή ακολουθεί το υπόδειγμα που συμπεριλαμβάνεται στα Παραρτήματα του προαναφερθέντα Ν. 4784/2021 περί των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Ειδικότερα, οι κατ' ελάχιστον πληροφορίες που θα πρέπει να συμπεριληφθούν στην εν λόγω αναφορά κωδικοποιούνται ως εξής:

- Δήλωση του Φορέα Εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ,
- Συγκρότηση της ομάδας εργασίας και επισύναψη των σχετικών εγγράφων,ν
- Δημιουργία ιστοσελίδας αναφορικά με το Σ.Β.Α.Κ. και δήλωση σχετικού συνδέσμου,
- Ορισμός περιοχής παρέμβασης,
- Συγκρότηση του Δικτύου Φορέων και επισύναψη των σχετικών εγγράφων,
- Λίστα με τα στρατηγικά σχέδια, κείμενα, μελέτες και Σ.Β.Α.Κ. που λαμβάνονται υπόψη, καθώς και επισύναψη της σχετικής εισήγησης της Ο.Ε. περί πληρότητας των δεδομένων,
- Περιγραφή των διαδικασιών που έλαβαν χώρα κατά τη Φάση Ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.:
 - ο Ανάρτηση Παραδοτέων,
 - ο Περιγραφή διαδικασιών διαβούλευσης,
 - ο Αναφορά των καθ' ύλην αρμοδίων υπηρεσιών στις οποίες απεστάλη για γνωμοδότηση το Σχέδιο Δράσης.

Επιπλέον, σημειώνεται δε ότι σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 7 του προαναφερθέντα Ν. 4784/2021 περί των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας το Σχέδιο Δράσης κοινοποιείται κατά περίπτωση:

- ι. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως,

ii. στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας,

iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.

Ως εκ τούτου με βάση το Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας και την ανάλυση των αρμόδιων φορέων και ενεργειών για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων οι αρμόδιοι φορείς του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα στους οποίους θα κοινοποιηθεί το Σχέδιο Δράσης είναι οι εξής:


- Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
- Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Κεντρικής Μακεδονίας Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας – Θράκης
- Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Ημαθίας
- Αστυνομική Διεύθυνση Βέροιας
- Εφορία Αρχαιοτήτων Ημαθίας
- Διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας & Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Ημαθίας

Κατόπιν της έγκρισης του ΣΒΑΚ, προτείνεται η επικοινωνία του προς τους πολίτες, μέσα από διάφορες προωθητικές δράσεις και με τη συμβολή των ΜΜΕ (εκδηλώσεις, ημερίδες, φόρουμ κ.α.), ώστε να λάβει την αναγκαία προβολή και να δημιουργηθεί το αίσθημα της κυριότητας μεταξύ του συνόλου των εμπλεκόμενων μερών και των πολιτών.

Τέλος, με στόχο την απόλυτη διαφάνεια των εργασιών το Σχέδιο Δράσης αναρτάται στην ιστοσελίδα του Δήμου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ερωτηματολόγιο μετακίνησης και διαβούλευσης κατοίκων

Ερωτηματολόγιο διερεύνησης επιλογών κινητικότητας στην πόλη της Βέροιας


Ο Δήμος Βέροιας είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με στόχο την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, με απώτερο σκοπό την βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην αστική περιοχή του Δήμου και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Το ΣΒΑΚ είναι ένα ανοιχτό και δημοκρατικό εργαλείο όπου μπορούν όλοι να συμμετέχουν ενεργά. Μπορείς να επισημάνεις προβλήματα μετακίνησης που συναντάς, αλλά και να προτείνεις λύσεις και ιδέες για τη βελτίωση της πόλης. Με αυτό τον τρόπο συμβάλουμε όλοι στην επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων του Δήμου μας και στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Στο πλαίσιο αυτό διενεργείται έρευνα κινητικότητας και χαρακτηριστικών των μετακινήσεων με σκοπό να αποτυπωθεί το προφίλ των καθημερινών μετακινήσεων των πολιτών.

Η διαδικασία συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου διαρκεί περί τα 5 λεπτά.
Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου αφορά άτομα ηλικίας άνω των 15 ετών.

Μπορείτε να συμπληρώσετε το ερωτηματολόγιο ηλεκτρονικά

- ✓ στην ηλεκτρονική διεύθυνση <https://forms.ale/b3icxUXFCRfRavb37>
- ✓ στο site του Δήμου www.veria.gr

1. Γενικά στοιχεία**1.1 Ιδιότητα**

Μόνιμος κάτοικος στην πόλη της Βέροιας Εργαζόμενος (εργάζεται στην πόλη της Βέροιας και διαμένει σε άλλο οικισμό) Επισκέπτης στην πόλη της Βέροιας

1.2 Κατοικία: Οικισμός:.....

1.8 Εργασία: Οικισμός:.....

1.3 (για επισκέπτες) Που σταθμεύετε συνήθως στην πόλη της Βέροιας :

Σε ελεύθερη θέση στάθμευσης παρά την οδό Σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης Σε χώρο στάθμευσης εκτός οδού δημόσιας χρήσης

1.4 (για επισκέπτες) Ποιος μέσο χρησιμοποίησατε για την μετακίνησή σας προς την πόλη της Βέροιας;

ΙΧ (ως οδηγός)	ΙΧ (ως επισκέπτης)	Δίκυκλο	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	Ταξί	Ποδήλατο
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

(από εδώ και κάτω μόνο για κατοίκους)

1.5 Πόσα μέλη έχει το νοικοκυριό σας (η οικογένεια που μένει στο ίδιο σπίτι);

1.6 Ποια είναι η ηλικία σας;

15-24	<input type="radio"/>	25-34	<input type="radio"/>	35-44	<input type="radio"/>	45-54	<input type="radio"/>
55-64	<input type="radio"/>	Άνω των 65	<input type="radio"/>				

1.7 Φύλλο

Γυναίκα Άνδρας

1.8 Τι επάγγελμα ασκείτε; (x σε μια επιλογή)

Ελεύθερος επαγγελματίας Ιδιωτικός υπάλληλος Δημόσιος υπάλληλος Σε αναζήτηση εργασίας

Σε άδεια κύησης	<input type="radio"/>	Συνταξιούχος	<input type="radio"/>	Φοιτητής	<input type="radio"/>	Μαθητής	<input type="radio"/>
Οικιακά	<input type="radio"/>	Άλλο	<input type="radio"/>				

1.9 Πόσα οχήματα διαθέτει η οικογένεια/το νοικοκυριό σας;

	Κανένα	1	2	Άνω των 2
ΙΧ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ποδήλατο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δίκυκλο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Φορητό/ημιφορητό	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ηλεκτρικό πατίνι (σκούτερ)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

1.10 Τι ποσοστό του μηνιαίου εισοδήματος δαπανά για μετακινήσεις το σύνολο του νοικοκυριού;

.....%

1.11 Που σταθμεύετε συνήθως στην πόλη της Βέροιας ;

Σε ελεύθερη θέση στάθμευσης παρά την οδό	<input type="radio"/>	Σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης	<input type="radio"/>	Σε χώρο στάθμευσης εκτός οδού δημόσιας χρήσης	<input type="radio"/>
--	-----------------------	-----------------------------	-----------------------	---	-----------------------

1.12 Κατοικία: Οικισμός:.....

1.8 Εργασία: Οικισμός:.....

2. Στοιχεία μετακινήσεων**2.1 Βαθμολογείτε την εξυπηρέτηση του συστήματος μεταφορών και των επιμέρους υποδομών του στην πόλη της Βέροιας:**

Υποδομές	Πολύ χαμηλή εξυπηρέτηση	Χαμηλή εξυπηρέτηση	Μέτρια εξυπηρέτηση	Καλή εξυπηρέτηση	Πολύ καλή εξυπηρέτηση
Συνολικό σύστημα μεταφορών	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μετακίνηση με ΙΧ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μετακίνηση με Δημόσια Συγκοινωνία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μετακίνηση πεζή	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μετακίνηση με ποδήλατο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2.2 Σκεφτείτε μια τυπική εβδομάδα σας. Ποιο είναι το πιο συχνό μέσο που χρησιμοποιείτε για μετακινήσεις;

(Επιλέξτε μόνο ένα μέσο για κάθε σκοπό μετακίνησης).

Σκοπός μετακίνησης	ΙΧ ως οδηγός	ΙΧ ως επιβάτης	Δίκυκλο ως οδηγός	Δίκυκλο ως επιβάτης	Δημόσια Συγκοινωνία / ΚΤΕΛ	Ταξί	Ποδήλατο	Πεζή
Εργασία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Συνοδεία των παιδιών στο σχολείο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψώνια/αγορές	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψυχαγωγία / εστίαση (καφέ, εστιατόρια, μπαρ)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Άθληση, γυμναστική	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επισκέψεις σε φίλους/συγγενείς	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2.3 Πόσο συχνά πραγματοποιείτε την κάθε μετακίνηση;

Σκοπός μετακίνησης	Καθημερινά	Αρκετά συχνά (2-4 φορές την εβδομάδα)	Λίγες φορές μέσα στον μήνα (1 φορά την εβδομάδα)	Σπάνια (1-4 φορές τον μήνα)	Δεν με αφορά
Εργασία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Συνοδεία των παιδιών στο σχολείο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψώνια/αγορές	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψυχαγωγία / εστίαση (καφέ, εστιατόρια, μπαρ)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Άθληση, γυμναστική	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επισκέψεις σε φίλους/συγγενείς	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2.4 Πόση είναι συνήθως η απόσταση που μετακινείτε;

Σκοπός μετακίνησης	Πολύ μικρή απόσταση <500 m	Μικρή απόσταση <2.000 m	Μεγάλη απόσταση >2.000 m	Πολύ μεγάλη απόσταση >10.000 m	Δεν με αφορά
Εργασία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Συνοδεία των παιδιών στο σχολείο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψώνια/αγορές	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψυχαγωγία / εστίαση (καφέ, εστιατόρια, μπαρ)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Άθληση, γυμναστική	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επισκέψεις σε φίλους/συγγενείς	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2.5 Πόση είναι συνήθως η διάρκεια της μετακίνησής σας;

Σκοπός μετακίνησης	< 5 λεπτά	5-14 λεπτά	15-30 λεπτά	Πάνω από 30 λεπτά	Δεν με αφορά
Εργασία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Συνοδεία των παιδιών στο σχολείο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψώνια/αγορές	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψυχαγωγία / εστίαση (καφέ, εστιατόρια, μπαρ)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Άθληση, γυμναστική	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επισκέψεις σε φίλους/συγγενείς	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3. Μετακίνηση παιδιών από και προς τις σχολικές μονάδες

(η ενότητα συμπληρώνεται μόνο από όσους έχουν παιδιά)

3.1 Πως μετακινούνται τα παιδιά σας προς/από το σχολείο σε μια τυπική εβδομάδα;

(Αν τα παιδιά σας μετακινούνται με διαφορετικό τρόπο το καθένα επιλέξτε περισσότερα από ένα μέσο).

	ΙΧ	Δίκυκλο	Δημόσια Συγκοινωνία / ΚΤΕΛ	Ταξί	Ποδήλατο	Πεζή
Με καλό καιρό	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Στη διάρκεια του χειμώνα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Στη διάρκεια του χειμώνα με πολύ κακό καιρό (βροχή, αέρας, χιόνι, κλπ.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3.2 Σε ποιο σχολείο πηγαίνουν τα παιδιά σας;
(Αν πηγαίνουν σε διαφορετικό σχολείο, δηλώστε περισσότερα από 1 σχολείο)

α).....

β).....

3.3 Νιώθετε ασφάλεια κατά τη μετακίνηση των παιδιών σας στο σχολείο;

Ναι Όχι

Αν ΟΧΙ, γιατί; Συμπληρώστε έως 3 σημαντικές αιτίες.

Η πρόσβαση είναι δύσκολη

Δεν υπάρχουν πεζοδρόμια

Σταθμεύουν αυτοκίνητα πάνω στα πεζοδρόμια

Δεν υπάρχουν ασφαλείς διαβάσεις

Τα αυτοκίνητα κινούνται με υψηλή ταχύτητα έξω και πέριξ του σχολείου

Άλλο (.....)

4. Απόψεις σχετικά με τις μετακινήσεις στην πόλη της Βέροιας

4.1 Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε με ΙΧ εντός της πόλης της Βέροιας:

Εμπόδια	Πολύ	Αρκετά	Λίγο σημαντικό	Καθόλου
	σημαντικό	σημαντικό		σημαντικό
Κυκλοφοριακή συμφόρηση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δυσκολία εξεύρεσης χώρου στάθμευσης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ελλιπής συντήρηση οδικού δικτύου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επικίνδυνη οδηγική συμπεριφορά	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μειωμένη οδική ασφάλεια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μη επαρκής ορατότητα σε διασταυρώσεις	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4.2 Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε με Δημόσιες Συγκοινωνίες εντός της πόλης της Βέροιας:

Εμπόδια	Πολύ	Αρκετά	Λίγο σημαντικό	Καθόλου
	σημαντικό	σημαντικό		σημαντικό
Ανεπαρκής κάλυψη περιοχών με ΜΜΜ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μη βολικά προγράμματα και συχνότητα εξυπηρέτησης ΜΜΜ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Υψηλό κόστος εισιτηρίου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Χαρακτηριστικά-ποιότητα στάσεων (π.χ. στέγαστρα, ασφάλεια)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4.3 Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε πεζή εντός της πόλης της Βέροιας:

Εμπόδια	Πολύ	Αρκετά	Λίγο σημαντικό	Καθόλου
	σημαντικό	σημαντικό		σημαντικό
Ανύπαρκτη ή στενά πεζοδρόμια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Έλλειψη πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Κατάληψη πεζοδρομίων από σταθμευμένα οχήματα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κίνδυνος από την κίνηση οχημάτων (υψηλές ταχύτητες, συμπεριφορά οδηγών)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ελλείψη διαβάσεων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ελλείψη επαρκούς φωτισμού κατά τις βραδινές ώρες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καιρικές συνθήκες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κακή αισθητική δημόσιου χώρου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Πρόβλημα υγείας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Υπάρχουν μεγάλες ανηφόρες/κατηφόρες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4.4 Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε με ποδήλατο εντός της πόλης της Βέροιας;

Εμπόδια	Πολύ	Αρκετά	Λίγο σημαντικό	Καθόλου
	σημαντικό	σημαντικό		σημαντικό
Ελλείψη ποδηλατολωρίδων/ποδηλατοδρόμων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κίνδυνος από την κίνηση οχημάτων (υψηλές ταχύτητες, συμπεριφορά οδηγών)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ελλείψη ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ελλείψη επαρκούς φωτισμού κατά τις βραδινές ώρες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δεν είναι άνετο και βολικό	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καιρικές συνθήκες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κακή αισθητική δημόσιου χώρου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Υπάρχουν μεγάλες ανηφόρες/κατηφόρες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4.5 Πόσο σημαντική θεωρείτε την εφαρμογή των παρακάτω μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας/προσβασιμότητας στην πόλη της Βέροιας;

Μέτρα	Πολύ	Αρκετά	Λίγο σημαντικό	Καθόλου
	σημαντικό	σημαντικό		σημαντικό
Μετατροπή οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας (χαμηλή ταχύτητα οχημάτων, προτεραιότητα σε πεζούς και ποδήλατα)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μετατροπή οδών σε πεζοδρόμους	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δημιουργία πεζοδρομίων ή αύξηση πλάτους υφιστάμενων σε βάρος του οδοστρώματος	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δημιουργία ποδηλατοδρόμων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση εξυπηρέτησης ΜΜΜ – πύκνωση στάσεων και δρομολογίων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αναβάθμιση οδικής ασφάλειας (ορατότητα, σηματοδότηση, σήμανση)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Οργάνωση και ρύθμιση της στάθμευσης – δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης έναντι χρέωσης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση προσβασιμότητας ΑμεΑ (ράμπες, διαβάσεις, οδηγοί, τυφλών)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δημιουργία περπατητικών διαδρομών	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Τεχνολογίες πληροφορικής (για ενημέρωση των πολιτών, διαδικτυακές εφαρμογές)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4.6 Κατανομή πόρων: Για κάθε 100€ που θα δαπανηθούν για τη βελτίωση του επιπέδου ζωής στην πόλη της Βέροιας, πόσα θεωρείτε ότι θα πρέπει να διοχετευθούν στις παρακάτω δράσεις; (το άθροισμα των ποσών θα πρέπει να είναι ίσο με 100€)

Δράση	Ποσό
1. Βελτίωση οδικής ασφάλειας	
2. Ανάπτυξη υποδομών οχημάτων (δρόμοι, στάθμευση, κλπ.)	
3. Βελτίωση υποδομών πεζών, ποδηλάτων και ΑμεΑ	
4. Βελτίωση περιβάλλοντος (πράσινο, ελεύθεροι χώροι, αισθητικές παρεμβάσεις κλπ.)	
5. Τεχνολογίες πληροφορικής (για ενημέρωση των πολιτών, διαδικτυακές εφαρμογές)	
6. Βελτίωση Δημόσιας Συγκοινωνίας	
ΣΥΝΟΛΟ	100,0€

4.7 Αναφέρετε τρεις οδούς ή διασταυρώσεις εντός της πόλης της Βέροιας, οι οποίες θεωρείτε ότι έχουν τα σοβαρότερα προβλήματα και ποια είναι αυτά.

α/α	Οδός ή διασταύρωση	Περιγραφή κύριου προβλήματος
1.		
2.		
3.		

4.8 Καταγράψτε αν τυχόν έχετε εντοπίσει κάποιο άλλο πρόβλημα ή κάποια πρόταση για τη βελτίωση της κινητικότητας στην πόλη της Βέροιας.

.....

.....

.....

.....

Σας ευχαριστούμε θερμά για τη συμβολή και τον χρόνο σας!

Έντυπο διαβούλευσης φορέων

ΕΝΤΥΠΟ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΑΠΟΨΕΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Φορέας: Υπεύθυνος συμπλήρωσης εντύπου: Θέση στον φορέα: Στοιχεία επικοινωνίας: τηλ. _____ e-mail. _____
--

1. Βαθμολογείτε συνολικά το επίπεδο εξυπηρέτησης του συστήματος μεταφορών στην πόλη της Βέροιας

Πολύ χαμηλή εξυπηρέτηση <input type="radio"/>	Χαμηλή εξυπηρέτηση <input type="radio"/>	Μέτρια εξυπηρέτηση <input type="radio"/>	Καλή εξυπηρέτηση <input type="radio"/>	Πολύ καλή εξυπηρέτηση <input type="radio"/>
---	--	--	--	---

2. Τι βαθμολογία θα δίνετε στις συνθήκες οδικής κυκλοφορίας στην πόλη της Βέροιας; (με άριστα το 5)

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

3. Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για την μετακίνηση με ΙΧ εντός της πόλης της Βέροιας

Εμπόδια	Πολύ σημαντικό	Αρκετά σημαντικό	Λίγο σημαντικό	Καθόλου σημαντικό
Κυκλοφοριακή συμφόρηση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δυσκολία εξεύρεσης χώρου στάθμευσης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ελλιπής συντήρηση οδικού δικτύου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επικίνδυνη οδηγική συμπεριφορά	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μειωμένη οδική ασφάλεια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μη επαρκής ορατότητα σε διασταυρώσεις	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. Τι βαθμολογία θα δίνετε στην ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών των Δημοσίων Συγκοινωνιών εντός της πόλης της Βέροιας; (με άριστα το 5)

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

5. Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για τη μετακίνηση με Δημόσιες Συγκοινωνίες εντός της πόλης της Βέροιας;

Εμπόδια	Πολύ σημαντικό	Αρκετά σημαντικό	Λίγο σημαντικό	Καθόλου σημαντικό
Ανεπαρκής κάλυψη περιοχών με ΜΜΜ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μη βολικά προγράμματα και συχνότητα εξυπηρέτησης ΜΜΜ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Υψηλό κόστος εισιτηρίου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Χαρακτηριστικά-ποιότητα στάσεων (π.χ. στέγαστρα, ασφάλεια)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. Τι βαθμολογία θα δίνετε στις συνθήκες (υποδομές) μετακίνηση πεζή στην πόλη της Βέροιας; (με άριστα το 5)

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

7. Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για την μετακίνηση πεζή στην πόλη της Βέροιας;

Εμπόδια	Πολύ σημαντικό	Αρκετά σημαντικό	Λίγο σημαντικό	Καθόλου σημαντικό
Ανύπαρκτα ή στενά πεζοδρόμια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Έλλειψη πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κατάληψη πεζοδρομίων από σταθμευμένα οχήματα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κίνδυνος από την κίνηση οχημάτων (υψηλές ταχύτητες, συμπεριφορά οδηγών)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Έλλειψη διαβάσεων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Έλλειψη επαρκούς φωτισμού κατά τις βραδινές ώρες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καιρικές συνθήκες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κακή αισθητική δημόσιου χώρου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Υπάρχουν μεγάλες ανηφόρες/κατηφόρες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. Τι βαθμολογία θα δίνετε στις συνθήκες (υποδομές) μετακίνηση με ποδήλατο στην πόλη της Βέροιας; (με άριστα το 5)

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

9. Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε με ποδήλατο στην πόλη της Βέροιας;

Εμπόδια	Πολύ σημαντικό	Αρκετά σημαντικό	Λίγο σημαντικό	Καθόλου σημαντικό
Έλλειψη ποδηλατολωρίδων/ποδηλατοδρόμων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κίνδυνος από την κίνηση οχημάτων (υψηλές ταχύτητες, συμπεριφορά οδηγών)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Έλλειψη ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Έλλειψη επαρκούς φωτισμού κατά τις βραδινές ώρες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δεν είναι άνετο και βολικό	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καιρικές συνθήκες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κακή αισθητική δημόσιου χώρου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Υπάρχουν μεγάλες ανηφόρες/κατηφόρες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Πόσο σημαντική θεωρείτε την εφαρμογή των παρακάτω μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας/προσβασιμότητας στην πόλη της Βέροιας;

Μέτρα	Πολύ σημαντικό	Αρκετά σημαντικό	Λίγο σημαντικό	Καθόλου σημαντικό
Μετατροπή οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας (χαμηλή ταχύτητα οχημάτων, προτεραιότητα σε πεζούς και ποδήλατα)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μετατροπή οδών σε πεζοδρόμους	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δημιουργία πεζοδρομίων ή αύξηση πλάτους υφιστάμενων σε βάρος του οδοστρώματος	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δημιουργία ποδηλατοδρόμων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση εξυπηρέτησης ΜΜΜ – πύκνωση στάσεων και δρομολογίων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αναβάθμιση οδικής ασφάλειας (ορατότητα, σηματοδότηση, σήμανση)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Οργάνωση και ρύθμιση της στάθμευσης – δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης έναντι χρέωσης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση προσβασιμότητας ΑμεΑ (ράμπες, διαβάσεις, οδηγοί, τυφλών)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δημιουργία περιπατητικών διαδρομών	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Τεχνολογικές πληροφορικής (για ενημέρωση των πολιτών, διαδικτυακές εφαρμογές)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11. Αναφέρετε τρεις οδούς ή διασταυρώσεις εντός της πόλης της Βέροιας, οι οποίες θεωρείτε ότι έχουν τα σοβαρότερα προβλήματα και ποια είναι αυτά.

Οδός/διασταύρωση	Περιγραφή προβλήματος

12. Καταγράψτε αν τυχόν έχετε εντοπίσει κάποιο άλλο πρόβλημα ή κάποια πρόταση για τη βελτίωση της κινητικότητας στην πόλη της Βέροιας.

.....

.....

.....

13. Ποιο μέσο μετακίνησης πιστεύετε ότι πρέπει να χρησιμοποιείται από το μεγαλύτερο μέρος των κατοίκων της Βέροιας την επόμενη 10ετία;
μετρηχστέ από το 1 (πιο σημαντικό) μέχρι το 4 (λιγότερο σημαντικό)

Ιεράρχηση	Μέσο
	Ι.Χ. αυτοκίνητο
	Ποδήλατο
	Πεζή μετακίνηση
	Δημόσια Συγκοινωνία

12. Για κάθε 100€ που θα δαπανηθούν για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στον Δήμο Βέροιας, πόσα θεωρείτε ότι θα πρέπει να διοχετευθούν στις παρακάτω δράσεις;
(το άθροισμα των ποσών θα πρέπει να είναι ίσο με 100€)

Δράση	Ποσό
1. Βελτίωση οδικής ασφάλειας	
2. Ανάπτυξη υποδομών οχημάτων (δρόμοι, στάθμευση, κλπ.)	
3. Βελτίωση υποδομών πεζών, ποδηλάτων και ΑμεΑ	
4. Βελτίωση περιβάλλοντος (πράσινο, ελεύθεροι χώροι, αισθητικές παρεμβάσεις κλπ.)	
5. Τεχνολογίες πληροφορικής (για ενημέρωση των πολιτών, διαδικτυακές εφαρμογές)	
6. Βελτίωση Δημόσιας Συγκοινωνίας	
ΣΥΝΟΛΟ	100,0€

Σας ευχαριστούμε θερμά για τη συμβολή και τον χρόνο σας!

Επιστολή για Σύσταση Δικτύου Φορέων ΣΒΑΚ Βέροιας



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ –
ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ – ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ**

Βέροια 07-07-2020

Αρ. Πρωτ.: 12693

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ✉ : Μητροπόλεως 55,
TK 59132, Βέροια
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ☎ : Μ. Κακοδήμος
ΤΗΛΕΦΩΝΟ ☎ : 2331350583
e-mail : kakodimos@veria.gr

ΠΡΟΣ:**ΩΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ****ΘΕΜΑ: ΣΥΣΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΦΟΡΕΩΝ ΣΒΑΚ ΒΕΡΟΙΑΣ**

Αξιότιμοι κύριοι, Αξιότιμες κυρίες,

Ο Δήμος Βέροιας είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Ο Δήμος, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, έχοντας θέσει ως στρατηγική κατεύθυνση την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, προωθεί την υλοποίηση στρατηγικού Σχεδίου για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα με στόχο την βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην αστική περιοχή του Δήμου και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Η διαδικασία για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ έχει ξεκινήσει, σε συνεργασία με εξωτερικό ανάδοχο (Project4 IKE), με διάρκεια από 12/06/2020 έως 11/08/2021.

Το συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο θα οργανώσει το πλαίσιο πάνω στο οποίο η Δημοτική Αρχή θα κινηθεί στη διάρκεια των επόμενων ετών, για την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης στις μετακινήσεις κατοίκων και επισκεπτών, με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικά κυκλοφοριακού συστήματος. Ως περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ νοείται η πόλη Βέροιας και οι κύριες συνδέσεις με τις λοιπές Δημοτικές Ενότητες.

Η ενημέρωση και η συμμετοχή των πολιτών και φορέων είναι μια διαρκής επιδίωξη, τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης του ΣΒΑΚ όσο και κατά τη διαδικασία υλοποίησης μέτρων του σχεδίου που αφορούν συγκεκριμένα υποσύνολα του κοινού. Από τις διαδικασίες της διαβούλευσης θα προκύψουν οι προτάσεις και παρατηρήσεις κατοίκων και φορέων σχετικά τόσο με τα προβλήματα και την υφιστάμενη κατάσταση όσο και με τις προκαταρκτικές προτάσεις μετέπειτα.

Σύμφωνα με το άρθρο 22 του Ν.4599/2019 για την εκπόνηση ενός «ολοκληρωμένου» ΣΒΑΚ απαιτείται ο ορισμός ενός Δικτύου Φορέων, στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι φορέων που επί της ουσίας χαράζουν ή υλοποιούν πολιτικές μεταφορών και πολεοδομίας καθώς και εκείνοι των οποίων οι δραστηριότητες εξαρτώνται άμεσα από τα υιοθετούμενα μέτρα ενός τέτοιου σχεδίου, όπως Ο.Τ.Α. α' βαθμού και β' βαθμού, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, φορείς παροχής κοινωνιακού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις και σύλλογοι της κοινωνίας των πολιτών.

Ο ρόλος του δικτύου φορέων είναι κατεξοχήν συμβουλευτικού χαρακτήρα σε όλα τα στάδια κατάρτισης του ΣΒΑΚ και η συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων είναι εθελοντική. Για τον σκοπό της συνεργασίας μεταξύ του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ και του Δικτύου Φορέων προβλέπεται η κατάρτιση ενός «Συμφώνου Συμμετοχής».

Με την παρούσα επιστολή, σας καλούμε να ορίσετε εκπρόσωπο και αναπληρωτή του για τις ανάγκες του Δικτύου Φορέων, να υπογράψετε το «Σύμφωνο Συμμετοχής» που επισυνάπτεται στην αντίστοιχη σελίδα και να το αποστείλετε στον Δήμο Βέροιας.

Με εκτίμηση
Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ

ΒΟΡΓΙΑΖΙΔΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ

Πίνακας Αποδεκτών

1. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος / Νομαρχιακή Επιτροπή Ημαθίας	neimathia@tee.gr
2. Επιμελητήριο Βέροιας	chaminat@otenet.gr
3. Αστυνομική Διεύθυνση Ημαθίας / Τροχαία Βέροιας	adimathias@hellenicpolice.gr ttverias@seo.gr
4. Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας	pavlidp@otenet.gr
5. Εμπορικός Σύλλογος Βέροιας	emsveria@gmail.com
6. Σύλλογος / Σωματείο Ιδιοκτητών Ταξί	ermisver@otenet.gr
7. Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας Θράκης / ΔΙΠΕΧΩ Κεντρικής Μακεδονίας	tpxs-km@damt.gov.gr
8. Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας / Αντιπεριφέρεια Ημαθίας	granom@imathia.pkm.gov.gr
9. Εφορεία Αρχαιοτήτων ΗΜΑΘΙΑΣ	efahma@culture.gr
10. ΚΤΕΛ Ημαθίας	ktelver@yahoo.gr
11. Δημοτική Αστυνομία Βέροιας	dim.astynomia@veria.gr
12. Δνση Α' /θμιας Εκπαίδευσης Ημαθίας	dipeima@sch.gr
13. Δνση Β' /θμιας Εκπαίδευσης Ημαθίας	mail@dide.ima.sch.gr
14. Σωματείο Ιδιοκτητών Καφετεριών – Κέντρων Διασκέδασης & Αναψυχής	sikkedverias@gmail.com
15. Ανθρώπινο Δυναμικό Βέροιας	a.dynamiko@gmail.com
16. ΚΕΜΑΕΔ	infokemaed@gmail.com
17. Καλλίστρατος Γρηγοριάδης Δημ. Συμβούλος	info@kgrigoriadis

Ε.Δ.

1.-Αρχείο Επ.

Συνημμένο: Το Σύμφωνο Συμμετοχής στο ΣΒΑΚ

ΔΗΜΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ**Σύμφωνο Συμμετοχής Σ.Β.Α.Κ. Βέροιας**

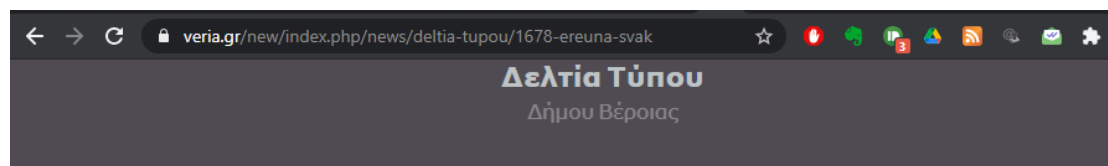
Οι κάτωθι υπογεγραμμένοι φορείς, θεσμικοί κάθε βαθμίδας (κεντρικής διοίκησης και τοπικής αυτοδιοίκησης) και μη – θεσμικοί, που σχετιζόμαστε με τις μετακινήσεις πολιτών, επισκεπτών και προϊόντων στην πόλη της Βέροιας, αποδεχόμαστε και συνυπογράφουμε τα παρακάτω:

1. Συμφωνούμε να αποτελέσουμε Δίκτυο Φορέων, το οποίο θα δράσει συμβουλευτικά για 14 μήνες και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες και τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους της περιοχής παρέμβασης, ώστε οι παραπάνω μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλίζουν και να ικανοποιούν παράλληλα και ισόροπα τους παρακάτω τρεις βασικούς άξονες – στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της αειφορίας, πάντα σε συνδυασμό με το διαμορφούμενο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προοπτικές βιωσιμότητάς του:
 - Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής
 - Εφαρμογή της βέλτιστης περιβαλλοντικά λύσης
 - Εφαρμογή της βέλτιστης οικονομικά λύσης – πρότασης
2. Συντονιστής ορίζεται ο Δήμος Βέροιας μέσω του εκπροσώπου του, κ. Καλλίστρατου Γρηγοριάδη Δημοτικού Συμβούλου Βέροιας.
3. Κάθε ένας από τους φορείς ορίζει εκπρόσωπο και συμφωνεί να παρέχει απρόσκοπτα τα απαραίτητα στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για το σχεδιασμό και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ.
4. Ο Συντονιστής μπορεί κατά τη διάρκεια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, να ζητήσει συνεργασία από επιπλέον εξωτερικούς φορείς, με τους οποίους θα ενισχύσει το Δίκτυο Φορέων. Περαιτέρω, μπορεί να ζητήσει τη συμβολή και γνώμη των κατά νόμο αρμοδίων υπηρεσιών.
5. Οι φορείς που αποτελούν το Δίκτυο Φορέων συνεδριάζουν όποτε απαιτείται και αφού έχουν ειδοποιηθεί τουλάχιστο τρεις (3) ημέρες πριν από τον Συντονιστή. Η συμμετοχή στις συνεδριάσεις μπορεί να γίνεται και απομακρυσμένα με την χρήση μέσων τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής.
6. Η συμμετοχή απουσία εκπροσώπων των φορέων κάτω του πενήντα τοις εκατό δεν παρακωλύει τη λειτουργία και τη λήψη αποφάσεων του Δικτύου.
7. Ειδικότερα οι βασικές αρχές πάνω στις οποίες θα στηρίζεται ο σχεδιασμός στον οποίο οι κάτωθι υπογεγραμμένοι συμφωνούμε να συμβάλλουμε είναι οι εξής:
 - ισότιμη, απρόσκοπτη προσπέλαση και προσβασιμότητα για όλους και για διαδοχικές γενεές,
 - εύρυθμη και ισορροπημένη οικονομική ανάπτυξη και βιωσιμότητα της πόλης, με τόνωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος,
 - μείωση αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στην υγεία των πολιτών και στο περιβάλλον.
 - αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής ως τόπου διαμονής, εργασίας και αναψυχής.

Βέροια 07-07-2020

Φορέας	Εκπρόσωπος Δ.Β.	Υπογραφή Εκπροσώπου
Δήμος Βέροιας	Καλλίστρατος Γρηγοριάδης Δημοτικός Σύμβουλος	
Φορέας	Εκπρόσωπος / Αναπληρωτής	Υπογραφή Εκπροσώπου

Διαδικασίες Διαβούλευσης



📍 Αρχική » Ενημέρωση » Δελτία τύπου »

Έρευνα απόψεων και μετακινήσεων για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Βέροιας

Έρευνα απόψεων και μετακινήσεων για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Βέροιας

🕒 Δημοσιεύθηκε : Τρίτη, 10 Νοέμβριος 2020 11:51



Ο Δήμος Βέροιας είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με στόχο την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, με απώτερο σκοπό την βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην αστική περιοχή του Δήμου και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Το ΣΒΑΚ είναι ένα ανοιχτό και δημοκρατικό εργαλείο όπου μπορούν όλοι να συμμετέχουν ενεργά. Μπορείς να επισημάνεις προβλήματα μετακίνησης που συναντάς, αλλά και να προτείνεις λύσεις και ιδέες για τη βελτίωση της πόλης. Με αυτό τον τρόπο συμβάλουμε όλοι στην επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων του Δήμου μας και στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Στο πλαίσιο αυτό διενεργείται έρευνα κινητικότητας και χαρακτηριστικών των μετακινήσεων με σκοπό να αποτυπωθεί το προφίλ των καθημερινών μετακινήσεων των πολιτών.

Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου διαρκεί λιγότερο από 5 λεπτά και μπορείτε να το βρείτε:

- στην ηλεκτρονική διεύθυνση <https://forms.gle/b3icxUXFCRfRgvb37>



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

Η έρευνα θα διαρκέσει μέχρι τη Δευτέρα 30 Νοεμβρίου 2020.

Αναζήτηση

Αναζήτηση...

imerisia-ver.gr/αρθρο/31706-ερευνα-αποψεων-και-μετακινησεων-γι...

Sunday 25 Απριλίου 2021 22:26 | Επικοινωνία | Πρωτοσέλιδα | Σύνδεση Συνδρομητή | Videos
Radio Ημερησία

ΗΜΕΡΗΣΙΑ

ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΑΘΛΗΤΙΚΑ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΔΙΕΘΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΥΓΕΙΑ ΣΧΟΛΙΑ
ΑΓΓΕΛΙΕΣ ΚΗΔΕΙΕΣ

Έρευνα απόψεων και μετακινήσεων για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Βέροιας

© 11 Νοε 2020 11:11 στα Κοινωνία 135

Κοινοποίηση Facebook Twitter g+ in

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ

ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ

LIVE VIDEO

ΑΝΑ... κρίσεις με τον Γιάννη Κελεσίδη.
© 29 Οκτωβρίου 2020 11:00

ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ

RADIO ΑΙΧΜΗ
+30 23310 04400
Η ΠΙΟ ΔΥΝΑΤΗ ΕΜΠΕΡΟΣΗ

Ο Δήμος Βέροιας είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με στόχο την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, με απώτερο σκοπό την βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην αστική περιοχή του Δήμου και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Το ΣΒΑΚ είναι ένα ανοιχτόκαι δημοκρατικό εργαλείο όπου μπορούν όλοι να συμμετέχουν ενεργά. Μπορείς να επισημάνεις προβλήματα μετακίνησης που συναντάς, αλλά και να προτείνεις λύσεις και ιδέες για τη βελτίωση της πόλης. Με αυτό τον τρόπο συμβάλουμε όλοι στην επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων του Δήμου μας και στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Στο πλαίσιο αυτό διενεργείται έρευνα κινητικότητας και χαρακτηριστικών των μετακινήσεων με σκοπό να αποτυπωθεί το προφίλ των καθημερινών μετακινήσεων των πολιτών.

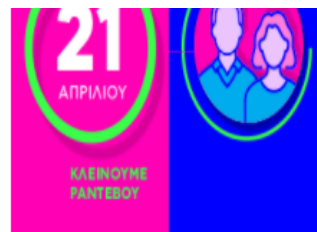
Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου διαρκεί λιγότερο από 5 λεπτά και μπορείτε να το βρείτε:


- στην ηλεκτρονική διεύθυνση <https://forms.gle/b3icxUXFCRfRgvb37>
- στο site του Δήμου www.veria.gr
- σκανάροντας με το κινητό σας το παρακάτω

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


Η έρευνα θα διαρκέσει μέχρι τη Δευτέρα 30 Νοεμβρίου 2020.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ



 **Hmerhsia Veroias**
11 Νοεμβρίου 2020 · 🌐

Έρευνα απόψεων και μετακινήσεων για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Βέροιας #imerisia #έρευνα #απόψεις #μετακινήσεις #εκπόνηση #Σχέδιο_Βιώσιμης_Αστικής_Κινητικότητας #ΣΒΑΚ #Δήμος_Βέροιας



IMERISIA-VER.GR

Έρευνα απόψεων και μετακινήσεων για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Βέροιας

👍 Μου αρέσει! 💬 Σχόλιο ➦ Κοινοποίηση

veriotis.gr/2020/11/erotimatoloio-dimos-verias-svak.html

"Βεροιώτικα"
Αθλητικά
Απόψεις
Εκδηλώσεις
Κοινωνία
Οικονομία
Πολιτική
Lifestyle

FOLLOW US

Instagram

Βεροιώτης.gr

Translate

Επιλογή γλώσσας ▼

Επικοινωνία / Όροι χρήσης

[Διαβάστε αναλυτικά εδώ](#)

ΧΡΗΣΙΜΑ
 ΤΗΛΕΦΩΝΑ
 & web
 ΒΕΡΟΙΑΣ

Βοηθήστε να γίνει η Βέροια φιλική προς όλους - Απαντήστε στο ερωτηματολόγιο του δήμου Βέροιας



Έρευνα απόψεων και μετακινήσεων για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Ο Δήμος Βέροιας είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με στόχο την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, με απώτερο σκοπό την βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην αστική περιοχή του Δήμου και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Το ΣΒΑΚ είναι ένα ανοιχτό και δημοκρατικό εργαλείο όπου μπορούν όλοι να συμμετέχουν ενεργά. Μπορείς να επισημάνεις προβλήματα μετακίνησης που συναντάς, αλλά και να προτείνεις λύσεις και ιδέες για τη βελτίωση της πόλης. Με αυτό τον τρόπο συμβάλουμε όλοι στην επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων του Δήμου μας και στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Στο πλαίσιο αυτό διενεργείται έρευνα κινητικότητας και χαρακτηριστικών των μετακινήσεων με σκοπό να αποτυπωθεί το προφίλ των καθημερινών μετακινήσεων των πολιτών.

facebook



Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου διαρκεί λιγότερο από 5 λεπτά και μπορείτε να το βρείτε:

- στην ηλεκτρονική διεύθυνση <https://forms.gle/b3icxUXFCRfRgvb37>
- στο site του Δήμου www.veria.gr
- σκανάροντας με το κινητό σας το παρακάτω



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

Η έρευνα θα διαρκέσει μέχρι τη Δευτέρα 30 Νοεμβρίου 2020.

at [11/10/2020 10:27:00 PM](#)



Δελτία Τύπου

Δήμου Βέροιας

[📍 Αρχική](#) » [Ενημέρωση](#) » [Δελτία τύπου](#) » [Ανοιχτή Ηλεκτρονική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας](#)

Ανοιχτή Ηλεκτρονική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας

🕒 Δημοσιεύθηκε : Τετάρτη, 12 Μαΐος 2021 12:01



Όραμα, Προτεραιότητες και Εναλλακτικά Σενάρια Διαχείρισης της κινητικότητας στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Σε Ανοιχτή Ηλεκτρονική Διαβούλευση τίθεται το αρχικό Κοινό Όραμα, οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ και τα δύο (2) εναλλακτικά σενάρια για την κινητικότητα, δεδομένα τα οποία προέκυψαν έπειτα από ενδελεχή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των αποτελεσμάτων, βάσει και των απόψεων φορέων και πολιτών που καταγράφηκαν στο πλαίσιο της 1ης Διαβούλευσης.

Ο Δήμος Βέροιας βρίσκεται μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο και έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Στόχος του ΣΒΑΚ είναι η υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και απώτερο σκοπό τη βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην πόλη της Βέροιας, όπως επίσης και στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Η εν λόγω διαβούλευση συμβάλλει στην παρουσίαση χρήσιμων απόψεων από την πλευρά φορέων και πολιτών για το αρχικό Κοινό Όραμα, τα δύο εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας με τα επιμέρους υποβληθέντα μέτρα και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις.

Τα αποτελέσματα της Διαβούλευσης θα ληφθούν υπόψη στη διαμόρφωση του τελικού Κοινού Οράματος και στην επιλογή στρατηγικής κατεύθυνσης που πρέπει να δοθεί στον σχεδιασμό του συστήματος αστικής κινητικότητας, με χρονικό ορίζοντα το 2032.

Όσοι επιθυμούν μπορούν να ενημερωθούν για την Αποτύπωση της Υφιστάμενης Κατάστασης, στον παρακάτω σύνδεσμο:

https://drive.google.com/file/d/16H38_adoOnPVIU_ZMNcrIMNzUawW4E8Z/view?usp=sharing

Για το αρχικό Κοινό Όραμα, τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ και τα προτεινόμενα εναλλακτικά σενάρια:

https://drive.google.com/file/d/1yEqWy4BABt_BGsdvEAK_TkGUuc9J0uWu/view?usp=sharing

Για τη συμμετοχή στη διαβούλευση ακολουθείστε στον παρακάτω σύνδεσμο:

<https://forms.gle/q1ev4gst2VacC3xN6>

Ο Δήμος Βέροιας καλεί πολίτες και φορείς να εκφράσουν τις απόψεις και τα σχόλιά τους, θεωρώντας πως με αυτό τον τρόπο όλοι μαζί συν-σχεδιάζουμε το μέλλον του τόπου μας, συμβάλλουμε στην επίλυση των καθημερινών προβλημάτων της πόλης μας και συνδράμουμε στην προσέγγιση και υλοποίηση της ατζέντας για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι την Τρίτη 15 Ιουνίου 2021.

Επισημαίνεται ότι, μόλις οι συνθήκες για τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας το επιτρέψουν, ο Δήμος Βέροιας θα οργανώσει ανοιχτή εκδήλωση για την παρουσίαση-συζήτηση που θα αφορά στους στόχους, στα μέτρα και στις παρεμβάσεις του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Home - ΗΜΑΘΙΑ - Ανοικτή Ηλεκτρονική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας

A- A A*

Ανοικτή Ηλεκτρονική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας

Γράφτηκε από τον 24oresimathia.gr | Τετάρτη, 12 Μαΐου 2021 21:23 | Εκτύπωση | E-mail



Όραμα, Προτεραιότητες και Εναλλακτικά Σενάρια Διαχείρισης της κινητικότητας στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Σε Ανοικτή Ηλεκτρονική Διαβούλευση τίθεται το αρχικό Κοινό Όραμα, οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ και τα δύο (2) εναλλακτικά σενάρια για την κινητικότητα, δεδομένα τα οποία προέκυψαν έπειτα από ενδελεχή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των αποτελεσμάτων, βάσει και των απόψεων φορέων και πολιτών που καταγράφηκαν στο πλαίσιο της 1^{ης} Διαβούλευσης.

Ο Δήμος Βέροιας βρίσκεται μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο και έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Στόχος του ΣΒΑΚ είναι η υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και απώτερο σκοπό τη βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην πόλη της Βέροιας, όπως επίσης και στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Η εν λόγω διαβούλευση συμβάλλει στην παρουσίαση χρήσιμων απόψεων από την πλευρά φορέων και πολιτών για το αρχικό Κοινό Όραμα, τα δύο εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας με τα

επιμέρους υποβληθέντα μέτρα και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις.

Τα αποτελέσματα της Διαβούλευσης θα ληφθούν υπόψη στη διαμόρφωση του τελικού Κοινού Οράματος και στην επιλογή στρατηγικής κατεύθυνσης που πρέπει να δοθεί στον σχεδιασμό του συστήματος αστικής κινητικότητας, με χρονικό ορίζοντα το 2032.

Όσοι επιθυμούν μπορούν να ενημερωθούν για την Αποτύπωση της Υφιστάμενης Κατάστασης, στον παρακάτω σύνδεσμο:

https://drive.google.com/file/d/16H38_adoOnPV1U_ZMNcrIMNzUawW4E8Z/view?usp=sharing

Για το αρχικό Κοινό Όραμα, τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ και τα προτεινόμενα εναλλακτικά σενάρια:

https://drive.google.com/file/d/1yEqWy4BAbt_BGsdvEAK_TkGUuc9J0uWu/view?usp=sharing

Για τη συμμετοχή στη διαβούλευση ακολουθείτε στον παρακάτω σύνδεσμο:

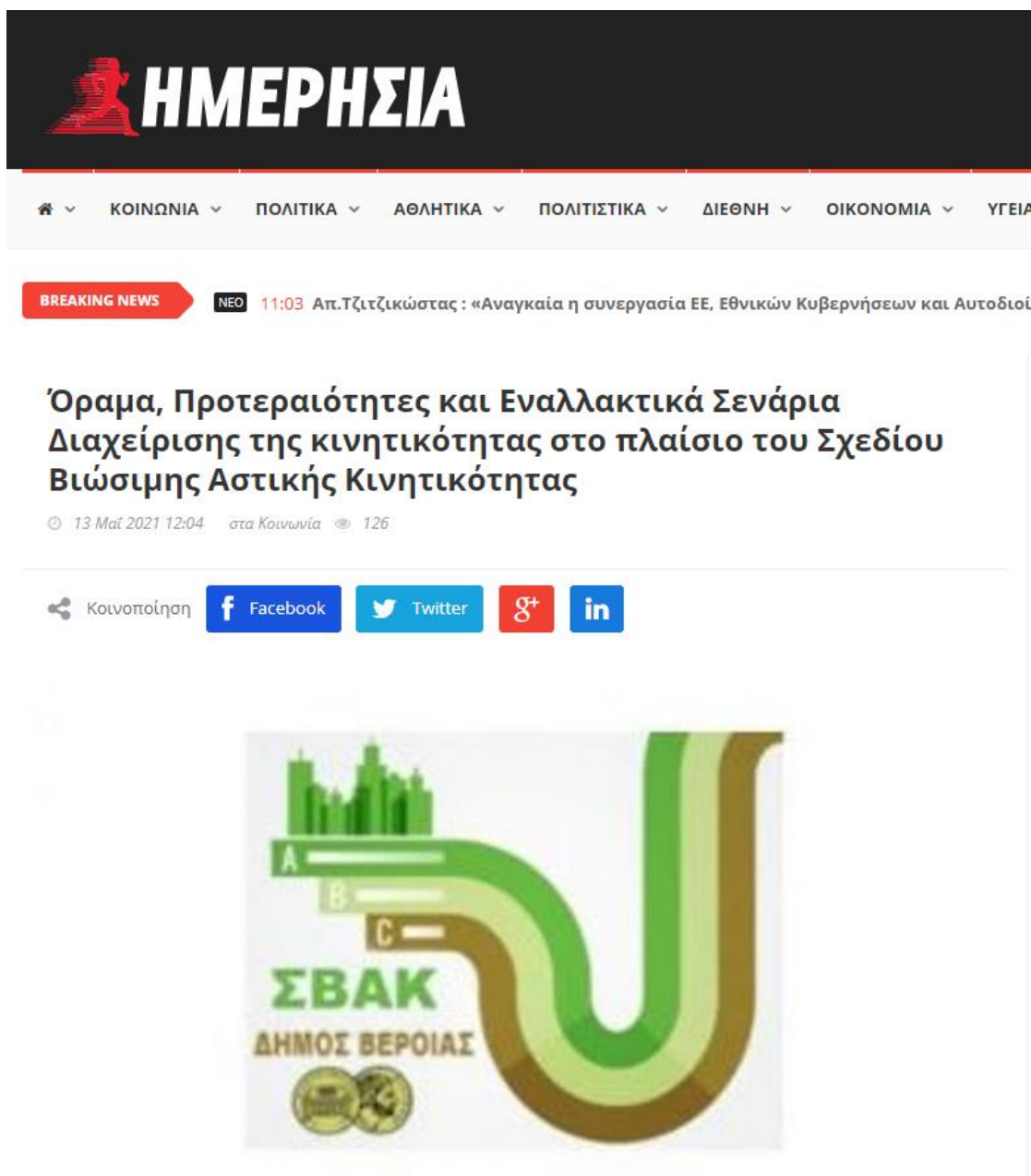
<https://forms.gle/q1ev4gst2VacC3xN6>

Ο Δήμος Βέροιας καλεί πολίτες και φορείς να εκφράσουν τις απόψεις και τα σχόλιά τους, θεωρώντας πως με αυτό τον τρόπο όλοι μαζί συν-σχεδιάζουμε το μέλλον του τόπου μας, συμβάλουμε στην επίλυση των καθημερινών προβλημάτων της πόλης μας και συνδράμουμε στην προσέγγιση και υλοποίηση της ατζέντας για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι την **Δευτέρα 31 Μαΐου 2021**.

Επισημαίνεται ότι, μόλις οι συνθήκες για τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας το επιτρέψουν, ο Δήμος Βέροιας θα οργανώσει ανοιχτή εκδήλωση για την παρουσίαση-συζήτηση που θα αφορά στους στόχους, στα μέτρα και στις παρεμβάσεις του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

<http://www.24oresimathia.gr/index.php/imathia/43341-anoixti-ilektroniki-diavoylefsi-gia-to-svak-dimou-veroias>



ΗΜΕΡΗΣΙΑ


🏠 [ΚΟΙΝΩΝΙΑ](#) [ΠΟΛΙΤΙΚΑ](#) [ΑΘΛΗΤΙΚΑ](#) [ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ](#) [ΔΙΕΘΝΗ](#) [ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ](#) [ΥΓΕΙΑ](#)

BREAKING NEWS **NEO** 11:03 Απ.Τζιτζικώστας : «Αναγκαία η συνεργασία ΕΕ, Εθνικών Κυβερνήσεων και Αυτοδιοικητικών οργάνων»

Όραμα, Προτεραιότητες και Εναλλακτικά Σενάρια Διαχείρισης της κινητικότητας στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

🕒 13 Μαΐ 2021 12:04 [στα Κοινωνία](#) 👁 126

🔗 Κοινοποίηση [f](#) Facebook [t](#) Twitter [g+](#) [in](#)



Σε Ανοιχτή Ηλεκτρονική Διαβούλευση τίθεται το αρχικό Κοινό Όραμα, οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ και τα δύο (2) εναλλακτικά σενάρια για την κινητικότητα, δεδομένα τα οποία προέκυψαν έπειτα από ενδελεχή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των αποτελεσμάτων, βάσει και των απόψεων φορέων και πολιτών που καταγράφηκαν στο πλαίσιο της 1ης Διαβούλευσης.

Ο Δήμος Βέροιας βρίσκεται μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο και έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Στόχος του ΣΒΑΚ είναι η υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και απώτερο σκοπό τη βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην πόλη της Βέροιας, όπως επίσης και στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Η εν λόγω διαβούλευση συμβάλλει στην παρουσίαση χρήσιμων απόψεων από την πλευρά φορέων και πολιτών για το αρχικό Κοινό Όραμα, τα δύο εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας με τα επιμέρους υποβληθέντα μέτρα και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις.

Τα αποτελέσματα της Διαβούλευσης θα ληφθούν υπόψη στη διαμόρφωση του τελικού Κοινού Οράματος και στην επιλογή στρατηγικής κατεύθυνσης που πρέπει να δοθεί στον σχεδιασμό του συστήματος αστικής κινητικότητας, με χρονικό ορίζοντα το 2032.

Όσοι επιθυμούν μπορούν να ενημερωθούν για την Αποτύπωση της Υφιστάμενης Κατάστασης, στον παρακάτω σύνδεσμο:

https://drive.google.com/file/d/16H38_adoOnPV1U_ZMNcrIMNzUawW4E8Z/view?usp=sharing

Για το αρχικό Κοινό Όραμα, τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ και τα προτεινόμενα εναλλακτικά σενάρια:

https://drive.google.com/file/d/1yEqWy4BABt_BGsdvEAK_TkGUuc9J0uWu/view?usp=sharing

Για τη συμμετοχή στη διαβούλευση ακολουθείστε στον παρακάτω σύνδεσμο:

<https://forms.gle/q1ev4gst2VacC3xN6>

Ο Δήμος Βέροιας καλεί πολίτες και φορείς να εκφράσουν τις απόψεις και τα σχόλιά τους, θεωρώντας πως με αυτό τον τρόπο όλοι μαζί συν-σχεδιάζουμε το μέλλον του τόπου μας, συμβάλουμε στην επίλυση των καθημερινών προβλημάτων της πόλης μας και συνδράμουμε στην προσέγγιση και υλοποίηση της ατζέντας για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι την Δευτέρα 31 Μαΐου 2021.

Επισημαίνεται ότι, μόλις οι συνθήκες για τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας το επιτρέψουν, ο Δήμος Βέροιας θα οργανώσει ανοιχτή εκδήλωση για την παρουσίαση-συζήτηση που θα αφορά στους στόχους, στα μέτρα και στις παρεμβάσεις του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

<https://www.imerisia-ver.gr/>

Δελτία Τύπου

Δήμου Βέροιας

📍 Αρχική » Ενημέρωση » Δελτία τύπου » Παρατείνεται η ημερομηνία λήξης για την Ανοιχτή Ηλεκτρονική Διαβούλευση

Παρατείνεται η ημερομηνία λήξης για την Ανοιχτή Ηλεκτρονική Διαβούλευση του ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας

© Δημοσιεύθηκε : Τρίτη, 01 Ιουνίου 2021 11:11



Παρατείνεται μέχρι τις 15 Ιουνίου η διαδικασία της 2ης Ανοιχτής Ηλεκτρονικής Διαβούλευσης σχετικά με το αρχικό Κοινό Όραμα, τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ και τα δύο (2) εναλλακτικά σενάρια για την κινητικότητα μετά τα δεδομένα που προέκυψαν από ενδελεχή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των αποτελεσμάτων, βάσει των απόψεων φορέων και πολιτών που καταγράφηκαν στο πλαίσιο της 1ης Διαβούλευσης.

Ο Δήμος Βέροιας βρίσκεται μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο και έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Στόχος του ΣΒΑΚ είναι η υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και απώτερο σκοπό τη βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην πόλη της Βέροιας, όπως επίσης και στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Η εν λόγω διαβούλευση συμβάλλει στην παρουσίαση χρήσιμων απόψεων από την πλευρά φορέων και πολιτών για το αρχικό Κοινό Όραμα, τα δύο εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας με τα επιμέρους υποβληθέντα μέτρα και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις.

Τα αποτελέσματα της Διαβούλευσης θα ληφθούν υπόψη στη διαμόρφωση του τελικού Κοινού Οράματος και στην επιλογή στρατηγικής κατεύθυνσης που πρέπει να δοθεί στον σχεδιασμό του συστήματος αστικής κινητικότητας, με χρονικό ορίζοντα το 2032.

Όσοι επιθυμούν μπορούν να ενημερωθούν για την Αποτύπωση της Υφιστάμενης Κατάστασης, στον παρακάτω σύνδεσμο:

https://drive.google.com/file/d/16H38_odoOnPV1U_ZMNcrIMNzUawW4E8Z/view?usp=sharing

Για το αρχικό Κοινό Όραμα, τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ και τα προτεινόμενα εναλλακτικά σενάρια:

https://drive.google.com/file/d/1yEqWy4BABt_BGsdvEAK_TkGUuc9J0uWu/view?usp=sharing

Για τη συμμετοχή στη διαβούλευση ακολουθείστε στον παρακάτω σύνδεσμο:

<https://forms.gle/q1ev4gst2VacC3xN6>

Ο Δήμος Βέροιας καλεί πολίτες και φορείς να εκφράσουν τις απόψεις και τα σχόλιά τους, θεωρώντας πως με αυτό τον τρόπο όλοι μαζί συν-σχεδιάζουμε το μέλλον του τόπου μας, συμβάλλουμε στην επίλυση των καθημερινών προβλημάτων της πόλης μας και συνδράμουμε στην προσέγγιση και υλοποίηση της ατζέντας για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι την Τρίτη 15 Ιουνίου 2021.

Επισημαίνεται ότι, μόλις οι συνθήκες για τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας το επιτρέψουν, ο Δήμος Βέροιας θα οργανώσει ανοιχτή εκδήλωση για την παρουσίαση-συζήτηση που θα αφορά στους στόχους, στα μέτρα και στις παρεμβάσεις του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Παρατείνεται η ημερομηνία λήξης για την Ανοιχτή Ηλεκτρονική Διαβούλευση του ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας



Παρατείνεται μέχρι τις 15 Ιουνίου η διαδικασία της 2ης Ανοιχτής Ηλεκτρονικής Διαβούλευσης σχετικά με το αρχικό Κοινό Όραμα, τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ και τα δύο (2) εναλλακτικά σενάρια για την κινητικότητα μετά τα δεδομένα που προέκυψαν από ενδελεχή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των αποτελεσμάτων, βάσει των απόψεων φορέων και πολιτών που καταγράφηκαν στο

πλαίσιο της 1ης Διαβούλευσης.

Ο Δήμος Βέροιας βρίσκεται μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο και έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Στόχος του ΣΒΑΚ είναι η υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και αλώτερο σκοπό τη βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην πόλη της Βέροιας, όπως επίσης και στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Η εν λόγω διαβούλευση συμβάλλει στην παρουσίαση χρήσιμων απόψεων από την πλευρά φορέων και πολιτών για το αρχικό Κοινό Όραμα, τα δύο εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας με τα επιμέρους υποβληθέντα μέτρα και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις.

Τα αποτελέσματα της Διαβούλευσης θα ληφθούν υπόψη στη διαμόρφωση του τελικού Κοινού Οράματος και στην επιλογή στρατηγικής κατεύθυνσης που πρέπει να δοθεί στον σχεδιασμό του συστήματος αστικής κινητικότητας, με χρονικό ορίζοντα το 2032.

Όσοι επιθυμούν μπορούν να ενημερωθούν για την Αποτύπωση της Υφιστάμενης Κατάστασης, στον παρακάτω σύνδεσμο:

https://drive.google.com/file/d/16H38_adoOnPV1U_ZMNcrIMNzUawW4E8Z/view?usp=sharing

Για το αρχικό Κοινό Όραμα, τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ και τα προτεινόμενα εναλλακτικά σενάρια:

https://drive.google.com/file/d/1yEqWy4BABt_BGsdvEAK_TkGUuc9JouWu/view?usp=sharing

Για τη συμμετοχή στη διαβούλευση ακολουθείστε στον παρακάτω σύνδεσμο:

<https://forms.gle/q1ev4gst2VacC3xN6>

Ο Δήμος Βέροιας καλεί πολίτες και φορείς να εκφράσουν τις απόψεις και τα σχόλιά τους, θεωρώντας πως με αυτό τον τρόπο όλοι μαζί συσχεδιάζουμε το μέλλον του τόπου μας, συμβάλουμε στην επίλυση των καθημερινών προβλημάτων της πόλης μας και συνδράμουμε στην προσέγγιση και υλοποίηση της ατζέντας για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι την Τρίτη 15 Ιουνίου 2021.

Επισημαίνεται ότι, μόλις οι συνθήκες για τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας το επιτρέψουν, ο Δήμος Βέροιας θα οργανώσει ανοιχτή εκδήλωση για την παρουσίαση-συζήτηση που θα αφορά στους στόχους, στα μέτρα και στις παρεμβάσεις του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.



The image shows a screenshot of a news article from the website 'ΗΜΕΡΗΣΙΑ'. The article title is 'Παρατείνεται η ημερομηνία λήξης για την Ανοιχτή Ηλεκτρονική Διαβούλευση του ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας'. The article is dated 02 Ιουν 2021 12:33 and is categorized under 'στα Κοινωνία' with 117 views. The article includes social media sharing options for Facebook, Twitter, Google+, and LinkedIn. The main image is a stylized graphic of the Greek letter sigma (Σ) in green and brown, with a bar chart on top. Below the graphic, the text 'Σ.Β.Α.Κ.' is written in green, and 'ΔΗΜΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ' is written in brown. Two circular logos are also present: one with a building and the text 'ΔΗΜΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ' and another with a profile of a man and the text 'ΔΗΜΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ'.

ΗΜΕΡΗΣΙΑ

ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΑΘΛΗΤΙΚΑ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΔΙΕΘΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΥΓΕΙΑ

BREAKING NEWS ΝΕΟ 10:42 Δήλωση Α.Τσαβδαρίδη για τις ενέργειες της Κυβέρνησης της ΝΔ αναφορικά με τους

Παρατείνεται η ημερομηνία λήξης για την Ανοιχτή Ηλεκτρονική Διαβούλευση του ΣΒΑΚ Δήμου Βέροιας

02 Ιουν 2021 12:33 στα Κοινωνία 117

Κοινοποίηση Facebook Twitter g+ in

Σ.Β.Α.Κ.

ΔΗΜΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ

Παρατείνεται μέχρι τις 15 Ιουνίου η διαδικασία της 2ης Ανοιχτής Ηλεκτρονικής Διαβούλευσης σχετικά με το αρχικό Κοινό Όραμα, τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ και τα δύο (2) εναλλακτικά σενάρια για την κινητικότητα μετά τα δεδομένα που προέκυψαν από ενδελεχή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των αποτελεσμάτων, βάσει των απόψεων φορέων και πολιτών που καταγράφηκαν στο πλαίσιο της 1ης Διαβούλευσης.

Ο Δήμος Βέροιας βρίσκεται μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο και έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Στόχος του ΣΒΑΚ είναι η υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και απώτερο σκοπό τη βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην πόλη της Βέροιας, όπως επίσης και στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Η εν λόγω διαβούλευση συμβάλλει στην παρουσίαση χρήσιμων απόψεων από την πλευρά φορέων και πολιτών για το αρχικό Κοινό Όραμα, τα δύο εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας με τα επιμέρους υποβληθέντα μέτρα και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις.

Τα αποτελέσματα της Διαβούλευσης θα ληφθούν υπόψη στη διαμόρφωση του τελικού Κοινού Οράματος και στην επιλογή στρατηγικής κατεύθυνσης που πρέπει να δοθεί στον σχεδιασμό του συστήματος αστικής κινητικότητας, με χρονικό ορίζοντα το 2032.

Όσοι επιθυμούν μπορούν να ενημερωθούν για την Αποτύπωση της Υφιστάμενης Κατάστασης, στον παρακάτω σύνδεσμο:

https://drive.google.com/file/d/16H38_adoOnPV1U_ZMNcrIMNzUawW4E8Z/view?usp=sharing

Για το αρχικό Κοινό Όραμα, τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ και τα προτεινόμενα εναλλακτικά σενάρια:

https://drive.google.com/file/d/1yEqWy4BABt_BGsdvEAK_TkGUuc9J0uWu/view?usp=sharing

Για τη συμμετοχή στη διαβούλευση ακολουθείστε στον παρακάτω σύνδεσμο:

<https://forms.gle/q1ev4gst2VacC3xN6>

Ο Δήμος Βέροιας καλεί πολίτες και φορείς να εκφράσουν τις απόψεις και τα σχόλιά τους, θεωρώντας πως με αυτό τον τρόπο όλοι μαζί συν-σχεδιάζουμε το μέλλον του τόπου μας, συμβάλουμε στην επίλυση των καθημερινών προβλημάτων της πόλης μας και συνδράμουμε στην προσέγγιση και υλοποίηση της ατζέντας για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι την Τρίτη 15 Ιουνίου 2021.

Επισημαίνεται ότι, μόλις οι συνθήκες για τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας το επιτρέψουν, ο Δήμος Βέροιας θα οργανώσει ανοιχτή εκδήλωση για την παρουσίαση-συζήτηση που θα αφορά στους στόχους, στα μέτρα και στις παρεμβάσεις του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

<https://www.imerisia-ver.gr/>

Δελτία Τύπου

Δήμου Βέροιας

[📍 Αρχική](#) » [Ενημέρωση](#) » [Δελτία τύπου](#) » Ενημέρωση για τα επιλεγμένα μέτρα του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής

Ενημέρωση για τα επιλεγμένα μέτρα του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Βέροιας

© Δημοσιεύθηκε : Πέμπτη, 15 Ιουλίου 2021 13:06



Ο Δήμος Βέροιας διεξάγει την 3η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου, με σκοπό την ενημέρωση των πολιτών και λοιπών εμπλεκόμενων φορέων για τα επιλεγμένα μέτρα του Σχεδίου Δράσης.

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

Η διαβούλευση διεξάγεται ηλεκτρονικά στο site του Δήμου Βέροιας στον παρακάτω σύνδεσμο και θα διαρκέσει έως την 1η Αυγούστου 2021.

Ο Δήμος Βέροιας καλεί πολίτες και φορείς να εκφράσουν τις απόψεις και τα σχόλιά τους, θεωρώντας πως με αυτό τον τρόπο όλοι μαζί συν-σχεδιάζουμε το μέλλον του τόπου μας, συμβάλουμε στην επίλυση των καθημερινών προβλημάτων της πόλης μας και συνδράμουμε στην προσέγγιση και υλοποίηση της ατζέντας για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

<https://forms.gle/57ozxSjvBnGMPo3T9>

The image is a screenshot of a news article from the website 'ΗΜΕΡΗΣΙΑ'. At the top, there is a navigation menu with categories: ΚΟΙΝΩΝΙΑ, ΠΟΛΙΤΙΚΑ, ΑΘΛΗΤΙΚΑ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ, ΔΙΕΘΝΗ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, and ΥΓΕΙΑ. Below the navigation, there is a 'BREAKING NEWS' banner with a red arrow pointing right, containing the text 'NEO 10:42 Δήλωση Α.Τσαβδαρίδη για τις ενέργειες της Κυβέρνησης της ΝΔ αναφορ'. The main headline of the article is 'Ενημέρωση για τα επιλεγμένα μέτρα του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Βέροιας'. Below the headline, it says '© 15 Ιουλ 2021 12:56 στα Κοινωνία 163'. There are social media sharing buttons for Facebook, Twitter, Google+, and LinkedIn. The main content area features a large graphic with a bar chart at the top left, three horizontal bars labeled A, B, and C, and the text 'ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ' in large green and brown letters. At the bottom left of the graphic are two circular logos.

Ο Δήμος Βέροιας διεξάγει την 3η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου, με σκοπό την ενημέρωση των πολιτών και λοιπών εμπλεκόμενων φορέων για τα επιλεγμένα μέτρα του Σχεδίου Δράσης.

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

Η διαβούλευση διεξάγεται ηλεκτρονικά στο site του Δήμου Βέροιας στον παρακάτω σύνδεσμο και θα διαρκέσει έως την 1η Αυγούστου 2021.

Ο Δήμος Βέροιας καλεί πολίτες και φορείς να εκφράσουν τις απόψεις και τα σχόλιά τους, θεωρώντας πως με αυτό τον τρόπο όλοι μαζί συν-σχεδιάζουμε το μέλλον του τόπου μας, συμβάλλουμε στην επίλυση των καθημερινών προβλημάτων της πόλης μας και συνδράμουμε στην προσέγγιση και υλοποίηση της ατζέντας για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

<https://forms.gle/57ozxSjvBnGMPo3T9>

<https://www.imerisia-ver.gr/>



Δ. Βέροιας: 3η Δημόσια Διαβούλευση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Inveria.gr © 7/15/2021 01:34:00 μ.μ.



Δελτίο Τύπου από Δ. Βέροιας: Ο Δήμος Βέροιας διεξάγει την 3η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου, με σκοπό την ενημέρωση των πολιτών και λοιπών εμπλεκόμενων φορέων για τα επιλεγμένα μέτρα του Σχεδίου Δράσης.

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

Η διαβούλευση διεξάγεται ηλεκτρονικά στο site του Δήμου Βέροιας στον παρακάτω σύνδεσμο και θα διαρκέσει έως την 1η Αυγούστου 2021.

Ο Δήμος Βέροιας καλεί πολίτες και φορείς να εκφράσουν τις απόψεις και τα σχόλιά τους, θεωρώντας πως με αυτό τον τρόπο όλοι μαζί συν-σχεδιάζουμε το μέλλον του τόπου μας, συμβάλουμε στην επίλυση των καθημερινών προβλημάτων της πόλης μας και συνδράμουμε στην προσέγγιση και υλοποίηση της ατζέντας για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

<https://forms.gle/57ozxSjvBnGMPo3T9>

<https://www.inveria.gr/2021/07/d-verias-3i-dimosia-diavoulefsi-sxediou.html>