

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΗΣ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ: ΕΚΠΟΝΗΣΗ
ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ
ΜΕΣΣΗΝΗΣ

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΜΕΣΣΗΝΗΣ»

ΕΚΘΕΣΗ ΠΡΟΟΔΟΥ ΠΕ 3

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

ΑΝΑΔΟΧΟΣ

Ιωάννης Κουγιανός και Συνεργάτες Ε.Ε.

Αθήνα, Σεπτέμβριος 2020

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	1
1.1.	ΑΝΑΘΕΣΗ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΤΑΔΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1
1.2.	ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ - ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ	1
1.3.	ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	1
1.4.	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΣΧΥΟΣ ΣΒΑΚ.....	2
2.	ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	1
3.	ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	3
3.1.	ΟΡΙΣΜΟΣ.....	3
3.2.	ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΚΛΑΣΣΙΚΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	3
3.3.	ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΒΑΚ	3
3.4.	ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΒΑΚ.....	5
3.5.	ΒΑΣΙΚΟΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	5
3.6.	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ.....	6
4.	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΔΗΜΟΥ ΜΕΣΣΗΝΗΣ	14
4.1.	ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΗΜΟΥ ΜΕΣΣΗΝΗΣ.....	14
4.2.	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ.....	14
4.2.1.	ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	14
4.2.2.	ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ.....	15
4.2.3.	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ.....	16
4.3.	ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΜΕΣΣΗΝΗΣ	16
5.	ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT	17
6.	ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	18
7.	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	19

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1. ΑΝΑΘΕΣΗ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΤΑΔΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ύστερα από τον δημόσιο συνοπτικό διαγωνισμό με ανοικτή διαδικασία που διενεργήθηκε από την Αναθέτουσα Αρχή που είναι ο **Δήμος Μεσσήνης**, για την ανάθεση της υπηρεσίας «**Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μεσσήνης**», επιλέχθηκε ως Ανάδοχος η εταιρεία «**Ιωάννης Κουγιανός και Συνεργάτες Ε.Ε.**», η οποία εκπροσωπείται νόμιμα από τον κ. Ιωάννη Κουγιανό. Το Συμφωνητικό για την εκπόνηση της μελέτης, υπογράφηκε μεταξύ της Αναθέτουσας Αρχής και του Αναδόχου στις 23/10/2018, μεταξύ του εκπροσώπου του αναδόχου Ιωάννη Κουγιανού και του Δημάρχου Μεσσήνης Γεώργιου Τσώνη.

Αντικείμενο της υπηρεσίας είναι η εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ΣΒΑΚ, για το Δήμο Μεσσήνης.

Η μελέτη περιλαμβάνει τα κάτωθι Παραδοτέα:

- ❖ Παραδοτέο Α: Προετοιμασία εκπόνησης ΣΒΑΚ.
- ❖ Παραδοτέο Β: Ανάπτυξη κοινού οράματος, επεξεργασία δεδομένων και διατύπωση στόχων.
- ❖ Παραδοτέο Γ: Εκπόνηση ΣΒΑΚ.
- ❖ Παραδοτέο Δ: Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και μεθοδολογία.

Η παρούσα αφορά το Παραδοτέο Γ και συγκεκριμένα την Έκθεση Προόδου ΠΕ3, η οποία αποτελεί το Τεύχος ΣΒΑΚ που περιλαμβάνει τις Προτάσεις του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

1.2. ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ - ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

Για την εκπόνηση της μελέτης εργάστηκαν οι παρακάτω μηχανικοί-μελετητές:

- ❖ **Ιωάννης Κουγιανός**, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ.
- ❖ **Αριστείδης Χαριτωνίδης**, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ.
- ❖ **Πηνελόπη Κουγιανού**, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ.

Η Αναθέτουσα Αρχή όρισε ως **Συντονιστή Παρακολούθησης** της Παροχής Υπηρεσίας τον κ. **Διονύσιο Κουβέλα** και ως Επιτροπή Παρακολούθησης το ακόλουθο προσωπικό του Δήμου Μεσσήνης:

- **Διονύσιος Κουβέλας**, ΠΕ Πολιτικός Μηχανικός.
- **Γωγώ Κουρούπη**, ΠΕ Αρχιτέκτων Μηχανικός.

1.3. ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, αλλά και για την αξιολόγηση και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στο Δήμο Μεσσήνης χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθες μελέτες - στοιχεία.

- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Μεσσήνης (ΦΕΚ 304 ΑΑΠ / 26.06.2009) και Χάρτες ΓΠΣ.
- Κυκλοφοριακή Μελέτη Μεσσήνης, Ν. Βοσκόγλου - Ι. Μάρης, Μάιος 2006 (Σχέδια Υποβολής, Κυκλοφοριακές Μετρήσεις και Μετρήσεις Στάθμευσης).
- Αστική Ανάπλαση Ιστορικού Κέντρου Μεσσήνης, Τ.Υ. Δήμου Μεσσήνης, Νοέμβριος 2016 (Σχέδια και Τεχνική Περιγραφή Εργασιών).

- Πιλοτική Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης Μεσσήνης, Ν. Ι. Μαρούκης, Αύγουστος 2011 (Σχέδια, Τεύχη και Μετρήσεις Καταγραφής Αριθμών Πινακίδας).
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Μεσσήνης - Α' Φάση: Ανάλυση και Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης - Στρατηγικός Σχεδιασμός Δήμου, Δήμος Μεσσήνης, Νοέμβριος 2015.
- Μελέτη Σκοπιμότητας για την ανάπλαση Τοπικής Αγοράς της Πόλεως της Μεσσήνης, Δήμος Μεσσήνης, Νοέμβριος 2018.

1.4. ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΣΧΥΟΣ ΣΒΑΚ

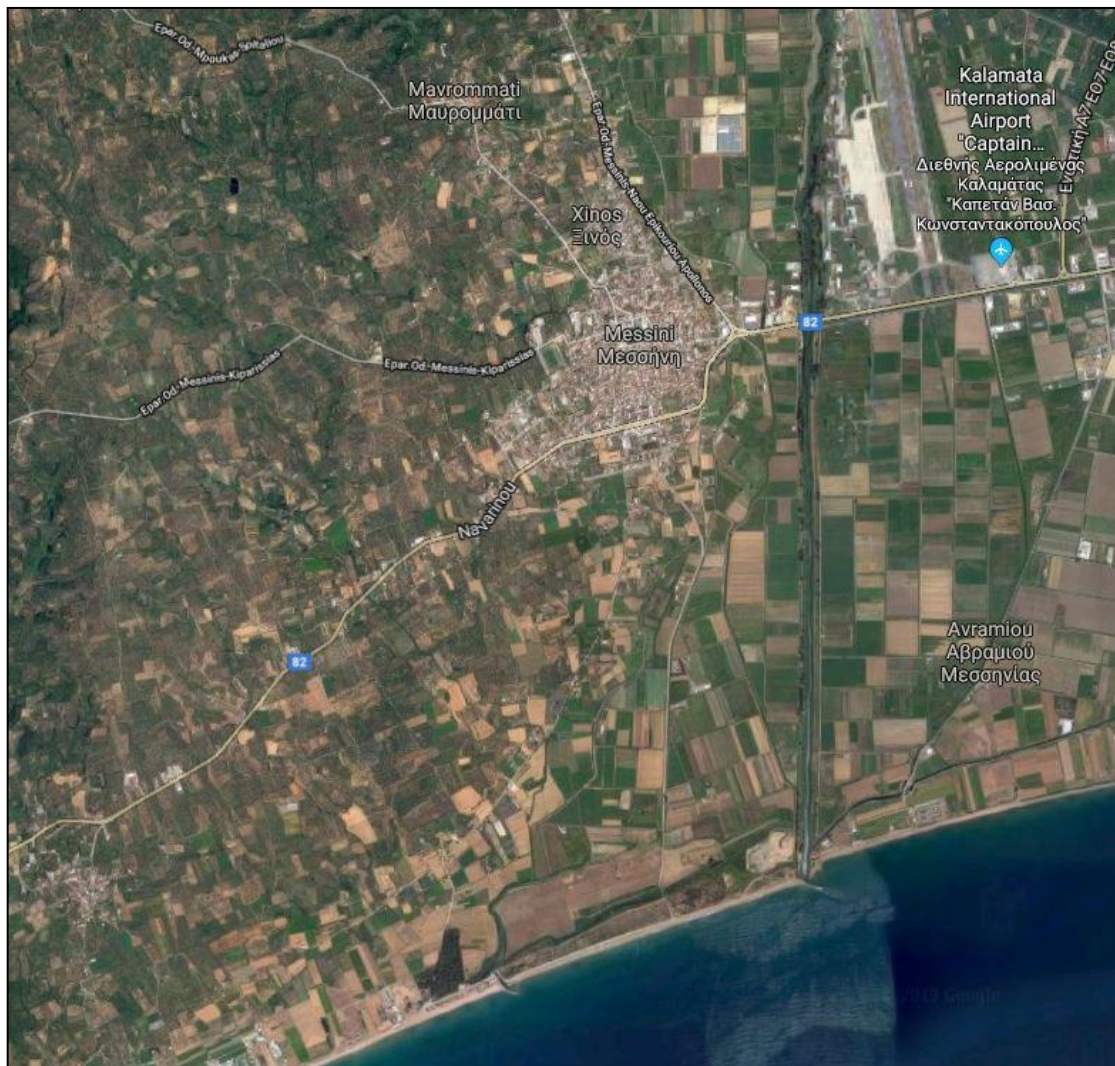
Σε συνεργασία με το Δήμο και την Επιτροπή Παρακολούθησης ως περίοδος ισχύος του ΣΒΑΚ ορίστηκαν τα **10 έτη**, λαμβάνοντας υπόψη:

- ❖ τις τοπικές συνθήκες του Δήμου Μεσσήνης,
- ❖ τους υφιστάμενους συγκοινωνιακούς και γενικότερα στρατηγικούς σχεδιασμούς για την ευρύτερη περιοχή,
- ❖ τους προς επίτευξη στόχους για την κινητικότητα στο Δήμο Μεσσήνης και
- ❖ τις δυνατότητες χρηματοδότησης έργων Αστικής Κινητικότητας.

2. ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

Ο Δήμος Μεσσήνης είναι δήμος του Νομού Μεσσηνίας της Περιφέρειας Πελοποννήσου, που συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης, Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης (Ν. 3852/2010), από την συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Αιπείας, Ανδρούσας, Αριστομένους, Βουφράδος, Ιθώμης, Μεσσήνης, Πεταλιδίου και την κοινότητα Τρικόρφου που μετονομάστηκαν σε Δημοτικές Ενότητες και έχει έδρα τη Μεσσήνη. Η έκταση του Δήμου Μεσσήνης είναι 562,062 τ.χλμ και ο πληθυσμός του 23.482 κάτοικοι σύμφωνα με την απογραφή του 2011.

Η περιοχή εφαρμογής του ΣΒΑΚ περιλαμβάνει την πόλη της Μεσσήνης και την ευρύτερη περιοχή γύρω από αυτήν και την παραλία της Μπούκας.



Εικόνα 2-1: Περιοχή Έργου ΣΒΑΚ Μεσσήνης

Η πόλη της Μεσσήνης χωροθετείται στη δεξιά όχθη του ποταμού Παμίσου, στο νότιο τμήμα της Μεσσηνιακής πεδιάδας. Είναι η έδρα του ομώνυμου Δήμου και σύμφωνα με την απογραφή του 2011 διαθέτει μόνιμο πληθυσμό 6065 κατοίκων, ενώ η Δ.Ε. διαθέτει μόνιμο πληθυσμό 9.889 κατοίκων. Σήμερα, η Μεσσήνη είναι μια σύγχρονη πόλη, η οποία μπορεί

να προσφέρει στον επισκέπτη της αρκετές εναλλακτικές λύσεις στον τομέα της διαμονής, της εστίασης και της διασκέδασης.

Η παραλία της Μπούκας, η οποία βρίσκεται μόλις 4 χιλιόμετρα νότια από το κέντρο της πόλης, είναι βραβευμένη με γαλάζια σημαία, και συνδυάζει το καταπράσινο τοπίο με το απέραντο γαλάζιο.

Κορυφαίες εκδηλώσεις στη πόλη είναι οι εκδηλώσεις της αποκριάς με τις φωτιές την τελευταία Κυριακή, το Καρναβάλι την Καθαρά Δευτέρα που συγκεντρώνει χιλιάδες επισκέπτες κάθε χρόνο, καθώς και η μεγάλη εμποροπανήγυρη που πραγματοποιείται κάθε 20 Σεπτεμβρίου και συνδυάζεται με την θρησκευτική εορτή της εικόνας της Παναγίας, που έρχεται με πομπή από το μοναστήρι του Βουλκάνου.

3. ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

3.1. ΟΡΙΣΜΟΣ

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, τη συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης.

3.2. ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΚΛΑΣΣΙΚΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Οι βασικές διαφορές της αστικής κινητικότητας σε σχέση με τον παραδοσιακό συγκοινωνιακό σχεδιασμό είναι οι εξής:

Πίνακας 3-1: Βασικές διαφορές παραδοσιακού συγκοινωνιακού σχεδιασμού και ΣΒΑΚ

Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός	ΣΒΑΚ
Έμφαση στην Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία	Έμφαση στον Άνθρωπο
Βασικός Στόχος: Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα	Βασικός Στόχος: Προσβασιμότητα και Ποιότητα Ζωής
Έμφαση στα μέσα μεταφοράς	Ενιαίος σχεδιασμός λαμβάνοντας υπόψη χρήσεις γης, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνικές ανάγκες, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία
Βραχυ-μεσο-πρόθεσμος σχεδιασμός	Μακροχρόνιο όραμα
Διοικητικά Όρια	Λειτουργικά Όρια κυρίως με βάση περιοχές από/προς εργασία
Κυρίως Συγκοινωνιολόγοι Μηχανικοί	Διεπιστημονικός σχεδιασμός
Έμφαση στις υποδομές	Συνδυασμός υποδομών, αγορών, υπηρεσιών, πληροφοριών και προώθηση προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτικότερη λύση
Περιορισμένη ανάλυση επιπτώσεων	Εκτεταμένη αξιολόγηση επιπτώσεων και διαμόρφωση μιας διαδικασίας μάθησης και βελτίωσης
Εντολές από Αιρετούς και Σχεδιασμός από Ειδικούς	Εμπλεκόμενοι Φορείς και πολίτες σχεδιάζουν από κοινού

3.3. ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΒΑΚ

Το ΣΒΑΚ θα επιδιώξει να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα αστικών μεταφορών με την επίτευξη -τουλάχιστον- των ακόλουθων στόχων:

- Προώθηση της κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των πολιτών, εστιασμένη στους χρήστες.
- Ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας στο Δήμο μέσω της βελτίωσης των προσβάσεων.
- Ανάπτυξη των λειτουργιών του Δήμου σε φιλικό και ανθρώπινο περιβάλλον και υποστήριξη των λειτουργιών αυτών με αστικές μεταφορές υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης. Ιδιαίτερη σημασία ως προς αυτές, πρέπει να δοθεί στους βασικούς

πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας. Αυτοί είναι η δημόσια συγκοινωνία, το βάδισμα και η ποδηλασία με σχεδιασμό αντίστοιχων δικτύων υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης και προσβασιμότητας για άτομα με ειδικές ανάγκες.

- Εφαρμογή μέτρων διαχείρισης και παρεμβάσεων για την ενθάρρυνση της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτων ή πεζή και αποθάρρυνση της χρήσης Ι.Χ. για τις καθημερινές μετακινήσεις.
- Εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων και στρατηγικών στην ικανοποίηση των αναγκών για μετακινήσεις, με έμφαση στην αύξηση του βαθμού συμπληρωματικότητας μεταξύ των μέσων μεταφοράς.
- Στρατηγική αντιμετώπιση της αστικής κινητικότητας με τρόπο ώστε να διασφαλιστεί η ομαλή διαδικασία υλοποίησης των απαιτούμενων παρεμβάσεων στα επόμενα 10 χρόνια.
- Στρατηγικός προγραμματισμός προτεινόμενων έργων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας, με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλιστεί τόσο η ομαλή διαδικασία υλοποίησής τους στα επόμενα χρόνια, όσο και η απαραίτητη χρηματοδότηση.
- Προσδιορισμός βασικών ζητημάτων πολεοδομικής πολιτικής που επηρεάζουν τα μεγέθη και τα χαρακτηριστικά κινητικότητας στην πόλη όπως χωροθέτηση υψηλής επισκεψιμότητας δραστηριοτήτων, επεκτάσεις, συντελεστές δόμησης και πυκνότητες, σε συνδυασμό με την προτεινόμενη γεωγραφία ανάπτυξης των δικτύων δημόσιων συγκοινωνιών.
- Άμεση υλοποίηση σημειακών παρεμβάσεων σε επιλεγμένες θέσεις βαρύτητας για την ορθή εφαρμογή των στόχων και προβλέψεων της μελέτης.
- Προώθηση λύσεων «διαχείρισης κινητικότητας», δηλαδή βιώσιμων μετακινήσεων για τις οποίες δεν χρειάζεται η υλοποίηση νέας υποδομής, όπως «κοινόχρηστου αυτοκινήτου», «συλλογικής χρήσης του αυτοκινήτου» και «ομαδικής μετακίνησης προς το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο».
- Γενικότερη αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών.
- Καθορισμός και διευθέτηση των ειδικών χώρων στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένων και των χώρων για ολιγόλεπτη στάθμευση τουριστικών λεωφορείων, ταξί κτλ.
- Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και τον εκπομπών CO₂ στην ατμόσφαιρα.
- Μείωση του εκπεμπόμενου θορύβου που προκαλείται από την κυκλοφορία των οχημάτων και προκαλεί σημαντικές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία.
- Συμβολή στη μείωση κατά το δυνατόν του φαινομένου της Αστικής Θερμικής Νησίδας (αύξηση των θερμοκρασιών που αναπτύσσονται στις πόλεις σε σχέση με την ύπαιθρο) μέσω της μείωσης των εκπεμπόμενων ρύπων και της πρότασης φυτεύσεων σε οδούς και πεζοδρόμους.

Η επίτευξη των παραπάνω στόχων βασίζεται στους ακόλουθους βασικούς άξονες:

- Ύπαρξη ενιαίου Χωροταξικού, Πολεοδομικού και Συγκοινωνιακού σχεδιασμού (εναρμόνιση των χρήσεων γης με το είδος των συγκοινωνιακών υποδομών, ιεράρχηση οδικού δικτύου, ιεραρχημένα ανάπτυξη υποδομών κλπ.).
- Βιώσιμη διαχείριση κυκλοφορίας (ατομικά μηχανοκίνητα μέσα μετακίνησης, στάθμευση παρά την οδό, οδική ασφάλεια, «έξυπνη κυκλοφορία»).
- Ενίσχυση των ΜΜΜ κάθε είδους.
- Ώθηση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, τεχνολογιών και μέτρων για το περιβάλλον (υποδομές και ρυθμίσεις).
- Βελτίωση και αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών για την κινητικότητα των ΑΜΕΑ.

- Διερεύνηση του χρηματοδοτικού περιβάλλοντος για την ένταξη των προτεινόμενων έργων του ΣΒΑΚ, όπως το ΕΣΠΑ 2014-2020, τα Ευρωπαϊκά Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων κ.α. χρηματοδοτικά εργαλεία.
- Εφαρμογή των αρχών της Λευκής Βίβλου των Μετακινήσεων, ώστε να υπάρχει ισομερής καταμερισμός των βαρών και των μετακινήσεων.

3.4. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΒΑΚ

Το κυριότερο θεσμικό πλαίσιο (Ελληνικό και Κοινοτικό) καθώς και οι βασικές διατάξεις και προδιαγραφές εκπόνησης, για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ είναι το εξής:

- ❖ Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, όπως έχουν αναρτηθεί στο http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines_el_v2.pdf.
- ❖ ΦΕΚ 2302/Τεύχος Β'/16-9-2013 "Έγκριση 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"
- ❖ Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας όπως ισχύει με τις έως σήμερα τροποποιήσεις του.
- ❖ Ν. 3710/2008 (ΦΕΚ 216 Α/23-10-2008) Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών και άλλες διατάξεις.

3.5. ΒΑΣΙΚΟΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

Οι βασικοί εμπλεκόμενοι φορείς στη διαδικασία ανάπτυξης και υλοποίησης των ΣΒΑΚ αφορούν τους εκάστοτε αρμόδιους Δήμους και Περιφέρειες για την περιοχή μελέτης, φορείς της κεντρικής διοίκησης, επαγγελματικούς συλλόγους και συλλόγους κατοίκων.

Ειδικότερα, για το ΣΒΑΚ Μεσσήνης οι βασικοί εμπλεκόμενοι φορείς είναι οι εξής:

Δήμος Μεσσήνης. Υψίστης σημασίας κρίνεται να ακουστούν οι γνώμες και προτάσεις όλων των Υπηρεσιών του Δήμου, οι οποίες γνωρίζουν τα καθημερινά προβλήματα που αντιμετωπίζουν. Με τον τρόπο αυτό, θα συλλεχθούν στοιχεία σε σχέση με τις ειδικές απαιτήσεις της **αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας, των μεταφορών πόρτα-πόρτα**, της κίνησης των απορριμματοφόρων, συνήθη (σχετικά) παράπονα κατοίκων, ελλείψεις ή/και προβλήματα στις συγκοινωνιακές υποδομές κ.α.

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Κρίνεται σημαντική η συλλογή στοιχείων για τα σχέδια και τον προγραμματισμό των αρμόδιων Υπηρεσιών για μελλοντικά έργα επεμβάσεων.

Περιφέρεια Πελοποννήσου. Η Περιφέρεια παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στο σχεδιασμό των Μέτρων και Δράσεων του ΣΒΑΚ, τόσο ως προς τη συμβατότητά τους με τους υφιστάμενους και προγραμματιζόμενους σχεδιασμούς και έργα όσο και ως προς τη χρηματοδότηση των έργων του ΣΒΑΚ.

Επαγγελματικοί Σύλλογοι. Η συνεργασία με τους επαγγελματικούς συλλόγους κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ είναι σημαντική καθώς θα καταγραφούν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στην καθημερινή τους λειτουργία οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Ιδιαίτερα σημαντική τη σημερινή εποχή, ως μέρος της στήριξης των τοπικών επιχειρηματιών είναι η αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών

προβλημάτων που τους αφορούν, όπως η τροφοδοσία τους, η προσέγγιση ή/και η στάθμευση των πελατών τους, κ.λπ.

Σύλλογοι Κατοίκων. Σημαντική είναι η συλλογή απόψεων και προβλημάτων από τους συλλόγους των κατοίκων του Δήμου, των συλλόγων γονέων και κηδεμόνων των σχολικών συγκροτημάτων, κ.λπ.

3.6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ

Η διαδικασία αυτή συνίσταται από 4 βασικά στάδια, 11 κύρια βήματα και 32 δραστηριότητες τα οποία θεωρούνται μέρος ενός συνεχούς κύκλου σχεδιασμού και μιας διαδικασίας συνεχούς βελτίωσης. Τα βήματα παρουσιάζονται σχηματικά, αλλά και αναλυτικά ακολούθως.



Σχήμα 3-1: Σχηματική αναπαράσταση διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Βήμα 1: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 1.1: Δέσμευση στις γενικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας

1. Διερεύνηση του βαθμού εφαρμογής των αρχών βιωσιμότητας στην τοπική ατζέντα για τις μεταφορές και την κινητικότητα και σε συναφείς τομείς πολιτικής (π.χ. βιώσιμες πολιτικές για χρήσεις γης που κάνουν χρήση των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εκτάσεων έναντι αυτών που προάγουν την αστική διάχυση).

2. Έλεγχος του βαθμού συμφωνίας των αρχών βιωσιμότητας με την τρέχουσα πολιτική ατζέντα εμπλέκοντας τους τοπικούς φορείς λήψης αποφάσεων και τους κύριους ενδιαφερόμενους.
3. Επίτευξη ευρείας συμφωνίας για τις αρχές της βιωσιμότητας, καθιστώντας αυτές ως βασικό θεμέλιο του έργου του ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 1.2: Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών εθνικών πλαισίων

1. Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενου Νομοθετικού Πλαισίου, δυνατοτήτων χρηματοδότησης, υφιστάμενων στρατηγικών και σχεδίων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τα ΣΒΑΚ, απαιτήσεων για το συντονισμό διαφορετικών πολιτικών, π.χ. η ενσωμάτωση των τοπικών και περιφερειακών σχεδίων για θέματα χρήσεων γης.
2. Σύνοψη των σχετικών περιφερειακών/εθνικών πλαισίων, με προτάσεις για το πώς να αντιμετωπιστούν αυτά τα σημεία στα τοπικά ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 1.3: Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης

1. Ανάλυση των βημάτων και δραστηριοτήτων της υφιστάμενης διαδικασίας σχεδιασμού των μεταφορών.
2. Εντοπισμός των εμποδίων στη διαδικασία ανάπτυξης του σχεδιασμού στην αστική περιοχή ενδιαφέροντος.
3. Ανάδειξη των ευκαιριών που μπορούν να υποστηρίξουν την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ.
4. Αξιολόγηση των πτυχών του κοινωνικού αποκλεισμού και των λύσεων που προτείνονται στο πλαίσιο των πολιτικών για τις μεταφορές (ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι, μειονότητες κ.λπ.).
5. Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης σε πρώιμο στάδιο για τη βελτίωση των διαδικασιών και των πολιτικών σχεδιασμού (Ανάλυση SWOT για τις δυνατότητες του Δήμου Μεσσήνης).

Δραστηριότητα 1.4: Αξιολόγηση της διαθεσιμότητας πόρων

1. Αξιολόγηση των διαθέσιμων ικανοτήτων μεταξύ των αρμόδιων φορέων. Εξασφάλιση ότι καλύπτονται οι βασικές δεξιότητες που απαιτούνται για το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
2. Ανάπτυξη ενός σχεδίου διαχείρισης δεξιοτήτων που περιγράφει μια στρατηγική για την κάλυψη των κενών δεξιοτήτων (π.χ. μέσω κατάρτισης, συνεργασίας, υπερβολαβίας).
3. Εκτίμηση του απαιτούμενου προϋπολογισμού και εξασφάλιση της πολιτικής βούλησης για την έγκριση του σχεδίου.
4. Αξιολόγηση του δημοσιονομικού πλαισίου για την εφαρμογή των μέτρων. Θεώρηση των ευκαιριών χρηματοδότησης σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Δραστηριότητα 1.5: Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

1. Προσπάθεια για την πλήρη ενσωμάτωση του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην ανάπτυξη και την εφαρμογή του χρονοδιαγράμματος άλλων υφιστάμενων πολιτικών και στρατηγικών.
2. Επιλογή του κατάλληλου στρατηγικού και επιχειρησιακού πλαισίου για τη διαδικασία σχεδιασμού: 1-3 χρόνια.
3. Σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας: σε μια ιδανική περίπτωση 1,5 χρόνο (ανάλογα με τις συνθήκες, το πλαίσιο και την εμπειρία μπορεί να χρειαστεί και περισσότερος χρόνος).
4. Θεώρηση παραγόντων που μπορεί να επηρεάζουν την λήψη αποφάσεων όπως οι εκλογές.
5. Εφαρμογή μέτρων "QuickWin" κατά την έναρξη του στρατηγικού αλλά και επιχειρησιακού ΣΒΑΚ και κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού.

6. Επιλογή του κατάλληλου χρονικού πλαισίου για την εφαρμογή των μέτρων: 3-10 χρόνια (π.χ., ανάλογα με το είδος του μέτρου και τη δυνατότητα χρηματοδότησης).
7. Αναθεώρηση και επικαιροποίηση του Σχεδίου τουλάχιστον κάθε 5 χρόνια.

Δραστηριότητα 1.6: Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερόμενων φορέων

1. Προσδιορισμός όλων των εμπλεκόμενων μερών, καθώς επίσης των στόχων, της δύναμής τους, της ικανότητά τους και του σχεδιασμού των πόρων τους.
2. Προσδιορισμός των ασθενέστερων παραγόντων που μπορεί να χρειαστούν ενδυνάμωση.
3. Προσπάθεια για την δημιουργία συμμαχίας σχεδιασμού, συμπεριλαμβανομένων όλων των βασικών εμπλεκόμενων –αποφεύγοντας κατά το δυνατόν σημαντικές συγκρούσεις με έναν ή περισσότερους ισχυρούς παράγοντες.

Βήμα 2: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του Σχεδίου

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

1. Ανάλυση του σχεδιασμού των μεταφορικών υπηρεσιών και της περιμέτρου σχεδιασμού συμπεριλαμβανομένων επίσης και των συνδέσεων με τους υπεραστικούς διαδρόμους μεταφορών.
2. Επικοινωνία με τα ενδιαφερόμενα μέρη για το Σχέδιο.
3. Συμμετοχή βασικών φορέων και αρχών εντός της προβλεπόμενης περιμέτρου σχεδιασμού και προσπάθεια για επίσημη συμφωνία σχετικά με τη γεωγραφική έκταση των δραστηριοτήτων.
4. Εξασφάλιση της συμμετοχής όλων των εμπλεκόμενων φορέων.
5. Εξασφάλιση τακτικής επικοινωνίας και συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων φορέων.

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

1. Αξιολόγηση των σχεδίων, που μπορούν να επηρεάσουν το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
2. Προσδιορισμός των απαιτήσεων συντονισμού και των δυνατοτήτων σε όλους τους τομείς και τα επίπεδα πολιτικής.
3. Έλεγχος για το αν οι σκοποί και οι στόχοι των σχεδίων υποστηρίζουν ή συγκρούονται με το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Δραστηριότητα 2.3: Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών

1. Προσδιορισμός των κατάλληλων ορόσημων και εργαλείων για τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών με προσοχή στις ομάδες πίεσης
2. Καθιέρωση των δραστηριοτήτων συμμετοχής ως μέρος των απαραίτητων διαδικασιών των πρακτικών σχεδιασμού.

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

1. Διασφάλιση ύπαρξης σαφούς πολιτικής εντολής και υποστήριξης για το ΣΒΑΚ.
2. Καθορισμός ενός συντονιστή με ευθύνη και πόρους για την οργάνωση της εργασίας.
3. Δημιουργία ενός συνολικού σχεδίου εργασίας, που θα περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα στάδια και θα εξασφαλίζει την πολιτική του έγκριση.
4. Αξιολόγηση των κινδύνων προκειμένου να γίνει σωστός προγραμματισμός .
5. Παρακολούθηση της προόδου, εφαρμογή του σχεδίου εργασίας και προσαρμογή στις αλλαγές.

Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίωνΔραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών

1. Εντοπισμός, ανάλυση και αξιολόγηση των βασικών εγγράφων σχεδιασμού, των διαδικασιών και πολιτικών και των διαθέσιμων στοιχείων.
2. Ανάκτηση διαθέσιμων στοιχείων, σύνθεση περιεχομένων και συλλογή πρόσθετων στοιχείων για την κάλυψη σημαντικών κενών στα δεδομένα.
3. Επιλογή κατάλληλων δεικτών που περιγράφουν την κατάσταση των μεταφορών και της κινητικότητας στην πόλη, επικεντρώνοντας σε αντικειμενικούς στόχους πολιτικής.
4. Εντοπισμός αναμενόμενων και απρόβλεπτων γεγονότων που θα απαιτούσαν την ενίσχυση της ανθεκτικότητας του συστήματος μεταφορών (π.χ. μακροπρόθεσμα έλλειψη ορυκτών καυσίμων και βραχυπρόθεσμα νέφος, πλημμύρες).
5. Ιεράρχηση των προβλημάτων που πρέπει να αντιμετωπιστούν από το ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη σεναρίων

1. Περιγραφή διαφορετικών σεναρίων με ποσοτικό και ποιοτικό τρόπο (π.χ. business as usual και σενάρια εναλλακτικών πολιτικών).
2. Αξιολόγηση των αλληλεξαρτήσεων μεταξύ των τομεακών τάσεων (π.χ. μεταφορές, χρήσεις γης, περιβαλλοντική και οικονομική ανάπτυξη, δημογραφικά).
3. Αξιολόγηση συστήματος μεταφορών σε απρόβλεπτους παράγοντες.
4. Συζήτηση των εναλλακτικών σεναρίων και των επιπτώσεών τους με τους ενδιαφερόμενους.

Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματοςΔραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

1. Ορισμός αντιπροσωπευτικής ομάδας ΣΒΑΚ.
2. Κατάρτιση και παροχή βασικών πληροφοριών στους εμπλεκόμενους φορείς.
3. Προετοιμασία και παρακολούθηση εκπαιδευτικών εργαστηρίων και συναντήσεων.
4. Εκπόνηση ενός συνοπτικού οράματος και συζήτηση με τους εμπλεκόμενους φορείς.

Δραστηριότητα 4.2: Ενεργή ενημέρωση του κοινού

1. Παροχή στοιχείων σχετικά με τη διαδικασία σχεδιασμού και ενημέρωση για τα αποτελέσματα των σημαντικότερων βημάτων.
2. Διεξαγωγή απλών δημοσκοπήσεων που δείχνουν τις τάσεις της εποχής και τα επιχειρήματα που διαμορφώνουν την πολιτική.
3. Συμμετοχή των μέσων μαζικής ενημέρωσης (τοπικός τύπος, ραδιόφωνο, τηλεόραση).
4. Εκστρατείες εκπαίδευσης και ενημέρωσης των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων.
5. Διάδοση του κειμένου του οράματος στους πολίτες.

Βήμα 5: Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχωνΔραστηριότητα 5.1: Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

1. Ανάλυση των επιπτώσεων των στόχων σύμφωνα με το διαμορφωμένο όραμα.
2. Αξιολόγηση των προτεραιοτήτων για την κινητικότητα σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς.
3. Καθορισμός σαφών και μετρήσιμων στόχων ώστε να επιτευχθεί ο σχεδιασμός και η επιλογή των μέτρων (Καθορισμός του τι θα πρέπει να επιτευχθεί και πότε).

Δραστηριότητα 5.2: Ανάπτυξη «έξυπνων στόχων»

1. Εμπλοκή των βασικών φορέων για την ανάπτυξη ποσοτικών και ποιοτικών στόχων. Προετοιμασία, υλοποίηση και παρακολούθηση των στόχων με συναντήσεις εργασίας.
2. Καθορισμός έξυπνων στόχων: συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί και με προσδιορισμένο χρονοδιάγραμμα.
3. Θέσπιση ή/και ανάπτυξη δεικτών που αντιπροσωπεύουν τους καθορισμένους στόχους Έλεγχος των στόχων στα πρώιμα στάδια της ανάπτυξής τους.
4. Ενσωμάτωση των στόχων στο ΣΒΑΚ και στο σχέδιο προϋπολογισμού.

Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων**Δραστηριότητα 6.1:** Προσδιορισμός των πιο αποτελεσματικών μέτρων

1. Επαναξιολόγηση του πλαισίου των διαθέσιμων πόρων για την εφαρμογή των μέτρων. Προσδιορισμός των επιλογών για τη δημιουργία των πακέτων μέτρων.
2. Διασφάλιση της σύνδεσης των μέτρων με τους στόχους του ΣΒΑΚ.
3. Αξιολόγηση της πιθανής αποτελεσματικότητας των μέτρων.

Δραστηριότητα 6.2: Μαθαίνοντας από τις εμπειρίες άλλων

1. Προσδιορισμός άλλων περιοχών που τα μέτρα που σχεδιάζονται να υλοποιηθούν σε τοπικό επίπεδο έχουν ήδη εφαρμοστεί.
2. Επαφή με τους ανθρώπους που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή των μέτρων που έχουν υλοποιηθεί σε άλλες περιοχές (είτε τηλεφωνικά, είτε με τεχνική επίσκεψη και συναντήσεις εργασίας).
3. Συγκέντρωση των συμπερασμάτων ως συμβολή στην διαδικασία της επιλογής των μέτρων.

Δραστηριότητα 6.3: Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής απόδοσης

1. Επιλογή μόνο οικονομικά προσιτών και αποτελεσματικών μέτρων και πακέτων μέτρων.
2. Αξιολόγηση των προτεινόμενων μέτρων με γνώμονα την ρεαλιστική και έγκαιρη εφαρμογή τους με συγκεκριμένους πόρους.
3. Διασφάλιση ότι θα ληφθούν υπόψη όλες οι δαπάνες και τα οφέλη - όχι μόνο αυτά που μπορούν εύκολα να μετρηθούν ή να αποτιμηθούν.
4. Διασφάλιση ότι θα ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις από τα αέρια του θερμοκηπίου και την ποιότητα του αέρα.
5. Διασφάλιση ότι όλα τα μέσα και οι τρόποι μετακίνησης θα ληφθούν υπόψη επί ίσοις όροις στην εκτίμηση κόστους - οφέλους.

Δραστηριότητα 6.4: Συνεργασίες και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

1. Αναγνώριση των μέτρων που επιτυγχάνουν πολλαπλούς στόχους.
2. Ομαδοποίηση μέτρων σε πακέτα με στόχο να υπάρχει ωφέλεια από τις συνέργειες και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητά τους.
3. Έλεγχος των προτεινόμενων μέτρων σχετικά με την ένταξή τους στο σχεδιασμό των χρήσεων γης.
4. Ενσωμάτωση των μέτρων με το σχεδιασμό άλλων τομεακών δράσεων (π.χ. περιβάλλον, υγεία ή οικονομικά μέτρα).
5. Τελική πρόταση των μέτρων και διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς.

Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης**Δραστηριότητα 7.1:** Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων

1. Συζήτηση για τα προτεινόμενα μέτρα με τους εμπλεκόμενους φορείς οι οποίοι θα μπορούν δυνητικά να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο στο σχεδιασμό και την εφαρμογή τους.
2. Προσδιορισμός των επιλογών σχετικά με το ποιος θα μπορούσε να πάρει την ευθύνη εφαρμογής ενός μέτρου και από που θα μπορούσε να προέλθει η χρηματοδότηση.
3. Έγκριση ενός ρεαλιστικού σχεδίου: Έλεγχος της συνοχής μεταξύ των προγραμματισμένων δραστηριοτήτων, των στόχων και της κατανομής των προϋπολογισμών.
4. Εξασφάλιση καλού συντονισμού μεταξύ των διαφόρων πηγών χρηματοδότησης.

Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού

1. Περιγραφή του λεπτομερούς τεχνικού και οικονομικού προγραμματισμού των μέτρων για περίοδο 5 ετών.
2. Σύνταξη εγγράφου που επισημοποιεί και οριστικοποιεί τα μέτρα, τους φορείς υλοποίησης, τη συμβολή των μέτρων στην επίτευξη των στόχων, τις πηγές χρηματοδότησης, τους κινδύνους και τα μέτρα αντιμετώπισής τους.
3. Επίτευξη επίσημης συμφωνίας για τον προϋπολογισμό και το σχέδιο δράσης μεταξύ των φορέων λήψης αποφάσεων και των βασικών εμπλεκόμενων.

Βήμα 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου

Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

1. Σύνδεση των δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης με τον καθορισμό των έξυπνων στόχων.
2. Αξιολόγηση του σχεδιασμού και των σταδίων υλοποίησης του.
3. Χρήση ποιοτικών και ποσοτικών δεικτών.
4. Πρόβλεψη διαδικασιών για την εκ των προτέρων αξιολόγηση και εκ των υστέρων αξιολόγηση της διαδικασίας προετοιμασίας του σχεδίου και ενσωμάτωση τους στο χρονοδιάγραμμα.
5. Εκτέλεση ελέγχου δεδομένων και εάν είναι απαραίτητο να αναπτυχθεί μια στρατηγική συλλογής δεδομένων (ποσοτικών και ποιοτικών δεικτών).
6. Καθορισμός της πορείας μέτρησης των ενδιάμεσων αποτελεσμάτων και της αξιολόγησης της προόδου για την επίτευξη των στόχων.
7. Καθορισμός σαφών αρμοδιοτήτων εξειδικευμένου προσωπικού - ή ενός εξωτερικού συνεργάτη - για την παρακολούθηση και αξιολόγηση. Ιδανικά η ευθύνη θα πρέπει να είναι σε έναν ανεξάρτητο φορέα.
8. Καθορισμός με σαφήνεια του διαθέσιμου προϋπολογισμού και των δραστηριοτήτων παρακολούθησης και αξιολόγησης - συνήθως αυτές θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 5% του συνολικού διαθέσιμου προϋπολογισμού.
9. Σχεδιασμός με την κατ' ελάχιστον συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων στην παρακολούθηση και αξιολόγηση.

Βήμα 9: Υιοθέτηση ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του Σχεδίου

1. Έλεγχος ποιότητας και αποτελεσματικότητας δράσεων όλου του σχεδίου.
2. Τελευταίες τροποποιήσεις, σε συνεργασία με τους βασικούς εμπλεκόμενους.

Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του Σχεδίου

Εξασφάλιση της επίσημης έγκρισης του ΣΒΑΚ από τους εκλεγμένους αντιπροσώπους του αρμόδιου δημόσιου φορέα για το σχεδιασμό του ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 9.3: Δημιουργία κυριότητας του Σχεδίου

1. Επικοινωνία με διαφανή και επαγγελματικό τρόπο των αποτελεσμάτων της διαδικασίας σχεδιασμού.
2. Αναφορά στο τι μπορεί ρεαλιστικά να κάνει κάθε τοπική αρχή (διαχείριση προσδοκιών).
3. Προβολή της έγκρισης του σχεδίου στα τοπικά μέσα ενημέρωσης.

Βήμα 10: Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του Σχεδίου)**Δραστηριότητα 10.1:** Διαχείριση της εφαρμογής του Σχεδίου

1. Συμφωνία σχετικά με τις διαδικασίες διαχείρισης και τις ευθύνες των εμπλεκόμενων στην υλοποίησης των μέτρων φορέων (Σχέδιο Εργασίας).
2. Αξιολόγηση των κινδύνων και κατάρτιση σχεδίου για την αντιμετώπιση απρόβλεπτων καταστάσεων.
3. Μέτρα διασφάλισης της εφαρμογής του Σχεδίου Εργασίας και συμφωνία για τη μορφή των εκθέσεων προόδου.

Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών

1. Ενημέρωση πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων που επηρεάζονται άμεσα (θετικά ή αρνητικά) από τα σχεδιαζόμενα μέτρα πριν από την έναρξη υλοποίησης και προσπάθεια ανταπόκρισης και κατευνασμού των ανησυχιών τους.
2. Μετριασμός των αρνητικών επιπτώσεων που συνοδεύουν τα μέτρα (π.χ. υποστήριξη για τις επιχειρήσεις που πλήττονται από την μακροχρόνια κατασκευή ενός νέου διαδρόμου τραμ).
3. Ενημέρωση του ευρύτερου κοινού σχετικά με την πρόοδο της εφαρμογής των μέτρων.

Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος προόδου προς την επίτευξη των Στόχων

1. Παρακολούθηση της προόδου από την εφαρμογή των μέτρων και των επιπτώσεων, αναφορικά με τα παραδοτέα και τα αποτελέσματα.
2. Ανάδειξη «δυναμικών» ευρημάτων που δείχνουν την πρόοδο των μετρήσιμων στόχων και δεικτών (π.χ. μείωση των σωματιδίων).
3. Αξιολόγηση των επιπτώσεων των μέτρων ή των πακέτων μέτρων τακτικά (κάθε 1-5 έτη ανάλογα με τα μέτρα).
4. Δημοσίευση μιας έκθεσης αξιολόγησης που απευθύνεται σε πολίτες και πολιτικούς.

Βήμα 11: Αποτίμηση άλλων εμπειριών**Δραστηριότητα 11.1:** Τακτική ενημέρωση του Σχεδίου

1. Ευέλικτη προσέγγιση στην διαδικασία επικαιροποίησης του σχεδίου και του τρόπου μέτρησης της πορείας υλοποίησης του σχεδίου.
2. Προσδιορισμός των τομέων όπου οι στόχοι δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν ή όπου οι νέες εξελίξεις κατέστησαν το Σχέδιο ξεπερασμένο.
3. Διορθώσεις όπου χρειάζεται σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς.
4. Ορισμός με σαφήνεια των αλλαγών που επέρχονται στο ΣΒΑΚ ως αποτέλεσμα της αξιολόγησης και επίσημη έγκριση αυτών σε πολιτικό επίπεδο.

Δραστηριότητα 11.2: Κριτική επιτευγμάτων – κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας

1. Εκτέλεση μιας διαδικασίας αξιολόγησης (π.χ. συμμετοχική παρατήρηση, διεξαγωγή focus group, συνεντεύξεις).

2. Αξιολόγηση της ευρύτερης επίδρασης των εφαρμοζόμενων μέτρων.
3. Ανάλυση του τι πήγε καλά και τι πήγε άσχημα. Δημιουργία καταλόγου με τους στόχους που δεν θα επιτευχθούν, αλλά είναι ακόμα ενεργοί.
4. Δημιουργία εγγράφου με την αποτίμηση των εμπειριών και διδαγμάτων που προέκυψαν.
5. Ανάπτυξη στρατηγικών για την ενίσχυση των επιτυχημένων περιπτώσεων εφαρμογής και την αποφυγή αποτυχίας κατά τη διάρκεια της επόμενης περιόδου σχεδιασμού.
6. Διάχυση του εγγράφου με την αποτίμηση των εμπειριών και των διδαγμάτων που προέκυψαν στην ομάδα έργου και στους βασικούς ενδιαφερομένους.

Δραστηριότητα 11.3: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την ανάπτυξη του επόμενου ΣΒΑΚ

1. Προσδιορισμός νέων προκλήσεων που έχουν επισημανθεί κατά τη διάρκεια της φάσης υλοποίησης.
2. Συζήτηση με τους βασικούς ενδιαφερόμενους πώς τα διδάγματα από τον τρέχοντα κύκλο προγραμματισμού μπορούν να βοηθήσουν να ανταποκριθούν καλύτερα στις προκλήσεις του νέου.
3. Θεώρηση του πως άλλες τομεακές πολιτικές μπορούν να χρησιμοποιηθούν ώστε να αναπτυχθούν συνέργειες με τις πολιτικές κινητικότητας (χρήσεις γης, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, άρση κοινωνικού αποκλεισμού, υγεία και ασφάλεια).
4. Προετοιμασία για την ανάπτυξη του νέου ΣΒΑΚ.

4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΔΗΜΟΥ ΜΕΣΣΗΝΗΣ

Στον ανάδοχο χορηγήθηκαν από την υπηρεσία οι μελέτες που αναφέρονται στην ενότητα 1.3. Τα βασικά στοιχεία για την κυκλοφορία στο Δήμο Μεσσήνης, από τα οποία προέκυψαν και οι βασικές προτάσεις, παρουσιάζονται στη συνέχεια.

4.1. ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΗΜΟΥ ΜΕΣΣΗΝΗΣ

Όσον αφορά στις μεταφορές και την κυκλοφορία το ΓΠΣ Μεσσήνης προτείνει τα εξής:

A. Οδικό Δίκτυο. Προτείνονται τα εξής:

- ❖ Νέα χάραξη της Εθνικής οδού προς Πύλο στα νότια του Δήμου ώστε να μην επιβαρύνεται το κέντρο που έχει δημιουργηθεί στη σημερινή οδό Παύλου Πτωχού. Η νέα χάραξη απαιτεί την δημιουργία κόμβου πριν από τον σημερινό με στόχο την καλύτερη ρύθμιση των κυκλοφοριακών συνδέσεων και την ανισόπεδη διασταύρωση με την σημερινή σιδηροδρομική γραμμή που έχει ξεκινήσει η επαναλειτουργία της.
- ❖ Βελτίωση της κατάστασης του κύριου και δευτερεύοντος οδικού δικτύου που συνδέει τους οικισμούς μεταξύ τους και με την έδρα του Δήμου, με βελτιώσεις των χαράξεων και του οδοστρώματος.
- ❖ Δημιουργία κεντρικού δακτυλίου στην κεντρική περιοχή της Μεσσήνης και δακτυλίου περιμετρικά της παλιάς πόλης, καθώς και χώρων στάθμευσης.
- ❖ Μονοδρόμηση των οδών του ακτινωτού συστήματος.
- ❖ Σχεδιασμός παρακάμψεων του βασικού οδικού δικτύου υπερτοπικής σημασίας που διέρχεται μέσω οικισμών (Βελίκα, Τρίοδο, Μαυρομάτι, Πιλαλίστρα και Σπιτάλι).
- ❖ Διάνοιξη της οδού Λευκοχώρας – Αβραμιού – Ε.Ο. Μεσσήνης – Πύλου και η διάνοιξη της οδού Σπιταλίου – Μυρτοποταμιάς – Λευκοχώρας, καθώς και η βελτίωση της αγροτικής οδοποιίας.

B. Σιδηροδρομικό Δίκτυο. Η επανάχρηση της Σιδηροδρομικής Γραμμής Καλαμάτας – Μεσσήνης, με σκοπό την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων προς τα ΤΕΙ και τη Μεσσήνη με προαστιακού χαρακτήρα διασύνδεση, θα υποβοηθήσει την έδρα του Δήμου.

4.2. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

4.2.1. ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Στον Ανάδοχο χορηγήθηκαν τα αποτελέσματα από τις κυκλοφοριακές μετρήσεις με αυτόματο μετρητή και τις μετρήσεις στρεφουσών που εκπονήθηκαν στα πλαίσια της μελέτης «Κυκλοφοριακή Μελέτη Μεσσήνης», 2006. Από τα εν λόγω δεδομένα μπορεί να εξαχθεί ποιοι είναι οι βασικοί οδικοί άξονες και κόμβοι του Δήμου Μεσσήνης.

Πίνακας 4-1: Σημαντικοί οδικοί άξονες και κόμβοι του Δήμου Μεσσήνης από την «Κυκλοφοριακή Μελέτη Μεσσήνης»

A/A	ΣΗΜΕΙΑ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΜΕ ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΜΕΤΡΗΤΗ	
1	ΟΔΟΣ ΚΑΠ. ΚΡΟΜΠΑ ΠΡΙΝ ΤΟΝ ΚΟΜΒΟ ΠΑΤΑΤΖΗ
2	ΟΔΟΣ ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ ΝΟΤΑΡΑ & ΔΑΣΚΑΡΟΛΗ
3	ΟΔΟΣ ΜΟΥΛΑΒΑΣΙΛΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΑΣΚΑΡΟΛΗ & ΝΟΤΑΡΑ

4	ΟΔΟΣ ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΡΟΜΠΑ ΜΕΤΑΞΥ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ & ΜΗΤΡ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ
5	ΟΔΟΣ ΣΤΑΔΙΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΑΚΟΥ & ΠΑΠΑΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ
6	ΟΔΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ & ΤΣΙΚΛΗΤΗΡΗ
7	ΟΔΟΣ ΣΤΑΥΡΟΥ ΤΣΟΥΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ & ΜΕΘΥΣΜΕΝΗΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ
8	ΟΔΟΣ ΣΤΑΥΡΟΥ ΤΣΟΥΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ & ΜΕΘΥΣΜΕΝΗΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ
9	ΟΔΟΣ ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ ΜΕΤΑΞΥ ΜΕΤ.ΣΩΤΗΡΟΣ & ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ
10	ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ ΜΕΤΑΞΥ ΙΑΣΩΝΟΣ & ΚΟΥΤΣΙΚΑ
11	ΟΔΟΣ ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΚΟΥΤΣΙΚΑ ΜΕΤΑΞΥ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ & ΝΙΚΗΤΑΡΑ
12	ΟΔΟΣ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΩΤΗΡΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΥΨΗΛΑΝΤΟΥ & ΜΑΚΕΔ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ
13	ΟΔΟΣ ΕΘΝΑΡΧΟΥ ΜΑΚΑΡΙΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΣΑΧΤΟΥΡΗ & ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΚΟΥΤΣΙΚΑ
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΣΤΡΕΦΟΥΣΩΝ	
1	ΚΟΜΒΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΜΟΥΛΑΒΑΣΙΛΗ
2	ΚΟΜΒΟΣ ΣΤΑΔΙΟΥ - ΚΟΔΡΙΚΤΩΝΟΣ - ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ
3	ΚΟΜΒΟΣ ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ & ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ
4	ΚΟΜΒΟΣ ΣΤ.ΤΣΟΥΣΗ - ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΡΟΜΠΑ - ΚΑΡΑΝΤΖΑ
5	ΚΟΜΒΟΣ ΜΕΤ.ΣΩΤΗΡΟΣ & ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ
6	ΚΟΜΒΟΣ ΕΘΝ.ΜΑΚΑΡΙΟΥ & ΔΗΜ.ΚΟΥΤΣΙΚΑ

4.2.2.ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Στα πλαίσια της παραπάνω μελέτης πραγματοποιήθηκε ιεράρχηση του βασικού οδικού δικτύου της πόλης, η οποία είναι η εξής:

Πρωτεύουσες Αρτηρίες:

1. Σωτήρη Πατάτζη
2. Εθνάρχου Μακαρίου

Δευτερεύουσες Αρτηρίες:

1. Καπετάν Κρόμπα
2. Γεωργίου Παπανδρέου
3. Αριστομένους
4. Κοδριγκτώνος
5. Μουλαβασίλη
6. Δημάρχου Σ. Τσούση
7. Σταδίου
8. Κουμουνδούρου
9. Πολυτεχνείου
10. Δημάρχου Δ. Κούτσικα
11. Παπαφλέσσα
12. Μετ. Σωτήρος
13. Ναυαρίνου

Συλλεκτήριες Οδοί:

1. Επαρχιακή Οδός Μαυροματίου
2. Τμήμα της Γεωργίου Παπανδρέου (μεταξύ των οδών Αβέρωφ και Αριστομένους και Καπετάν Κρόμπα και Σωτήρη Πατάτζη.
3. Νοταρά.

4. Τσικλητήρα
5. Ελευθερίας
6. Μητροπέτροβα
7. Κολοκοτρώνη
8. Ερμού
9. Καρατζά
10. Μερλοπούλου
11. Μεσολογγίου.

4.2.3. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Στα πλαίσια της εν λόγω μελέτης προτάθηκαν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για το κέντρο της πόλης της Μεσσήνης όπως:

- ❖ Πεζοδρομήσεις.
- ❖ Μονοδρομήσεις υφιστάμενων αμφίδρομων.
- ❖ Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών.
- ❖ Διαμόρφωση κόμβου.

4.3. ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΜΕΣΣΗΝΗΣ

Τον Μάιο του 2017 ο Δήμος Μεσσήνης προκήρυξε έργο με αντικείμενο τις εργασίες επαναδιαμόρφωσης και ανάπλασης 9 κεντρικών δημοτικών οδών.

Οι οδοί αυτές είναι:

- ❖ Μερλοπούλου (από Κολοκοτρώνη έως Ι. Καρατζά).
- ❖ Ερμού (από Πολυτεχνείου έως Μερλοπούλου).
- ❖ Ρήγα Φεραίου.
- ❖ Γεωργιάδου.
- ❖ Φ. Σάρρα.
- ❖ Κορκονικήτα.
- ❖ Ι. Καρατζά.
- ❖ Κολοκοτρώνη.
- ❖ Ιωσήφ Ανδρούσης.

Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις έχουν ως βασικό σκοπό:

- ❖ Μείωση πλάτους κίνησης οχημάτων, για τη μονοδρόμηση των οδών, σύμφωνα με την υφιστάμενη κυκλοφοριακή μελέτη.
- ❖ Αύξηση του πλάτους κίνησης των πεζών.
- ❖ Τοποθέτηση ιστών καλλιτεχνικού φωτισμού.
- ❖ Καθορισμός θέσεων στάθμευσης.
- ❖ Χρήση υλικών επίστρωσης με υλικά φωτοκαταλυτικά και υψηλής ανακλαστικότητας, για τη μείωση του φαινομένου της Αστικής Θερμικής Νησίδας και την αποδόμηση των κυκλοφοριακών ρύπων.
- ❖ Κατασκευή ραμπών ΑΜΚ σε όλες τις διασταυρώσεις των προς ανάπλαση οδών.

5. ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

Αποτελεί εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού, το οποίο έχει ως στόχο την ανάδειξη των:

- των Δυνατών Σημείων,
- των Αδυναμιών,
- των Ευκαιριών, και
- των Απειλών,

που μπορεί να προκύψουν σε έναν σχεδιασμό ή μια επένδυση.

Για την εφαρμογή του ΣΒΑΚ στην πόλη της Μεσσήνης η ανάλυση SWOT παρουσιάζεται ως ακολούθως:

Δυνατά Σημεία

- Η λειτουργία της πόλης της Μεσσήνης ως εμπορικό κέντρο του Δήμου.
- Η έως τώρα σύμπνοια του Δήμου με το τοπικό Επιμελητήριο για τις απαραίτητες επεμβάσεις στο κέντρο της πόλης.
- Η εγγύτητα της πόλης στο Αεροδρόμιο.
- Η μικρή απόστασή της ευρύτερης περιοχής από την Αθήνα.
- Η ύπαρξη του αρχαιολογικού χώρου της Αρχαίας Μεσσήνης.
- Η βελτίωση της προσβασιμότητας στην κεντρική πλατεία τα τελευταία χρόνια.
- Η ύπαρξη του πανηγυριού της Μεσσήνης, στις αρχές Σεπτεμβρίου, το οποίο διαρκεί μια εβδομάδα, δέχεται επισκέπτες από όλη τη Μεσσηνία και συγκεντρώνει τζίρους περί τις 100.000 €.

Αδυναμίες

- Η διέλευση της Ε.Ο. Πύλου Καλαμάτας εντός της πόλης της Μεσσήνης και η επιβάρυνση της με υπερτοπικές μετακινήσεις.
- Η έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης και η άναρχη στάθμευση στο κέντρο της πόλης.
- Το κυκλοφοριακό πρόβλημα εντός του κέντρου της πόλης, ιδίως τις εργάσιμες ημέρες και ώρες.
- Η άναρχη ρυμοτομία της παλιάς πόλης.
- Η έλλειψη υποδομών για την κίνηση των ΑΜΕΑ (π.χ. ράμπες για αναπηρικά αμαξίδια).
- Η ύπαρξη προβληματικού οδικού δικτύου, τόσο εντός της πόλης, όσο και στις οδούς σύνδεσής της με την παραλία της Μπούκας (π.χ. μη επαρκή πλάτη διατομών οδών κυκλοφορίας οχημάτων, μικρά πεζοδρόμια).
- Η συνύπαρξη και γειτνίαση αντικρουόμενων χρήσεων γης.
- Η ελλιπής ενδοδημοτική συγκοινωνία.
- Η οικονομική κρίση, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό των διαθέσιμων οικονομικών πόρων για έργα.
- Η λειτουργία της Μεσσήνης ως δορυφόρος της Καλαμάτας, τόσο εμπορικά, όσο και πληθυσμιακά.

Ευκαιρίες

- Η ύπαρξη διαθέσιμων κοινοτικών πόρων για την προώθηση της Αστικής Κινητικότητας.

- Η ολοένα και αυξανόμενη τουριστική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της Μεσσηνίας.
- Η ύπαρξη χώρων φυσικής ομορφιάς και αναπτυξιακού ενδιαφέροντος (π.χ. παραλία Μπούκας, ποταμός Πάμισος).
- Η επιπεδότητα του εδάφους, η οποία ευνοεί την κατασκευή συγκοινωνιακών υποδομών.
- Η ύπαρξη οδών ικανοποιητικού πλάτους γύρω από την κεντρική πλατεία της πόλης.
- Η ύπαρξη υφιστάμενων σχεδιασμών του Δήμου για την επέκταση του δικτύου πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας και για τη διαμόρφωση της Τοπικής Αγοράς ως Ανοικτό Κέντρο Εμπορίου.

Απειλές

- Η έλλειψη οικοπέδων μεγάλης έκτασης σε κοντινή απόσταση γύρω από την Κεντρική Πλατεία για τη διαμόρφωση υπαίθριων χώρων στάθμευσης.
- Η δυσκαμψία του κρατικού μηχανισμού ως προς τη λήψη ταχέων αποφάσεων και την προώθηση σχεδιασμών και έργων.
- Η μη συμμόρφωση των επισκεπτών της πόλης με το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης.
- Η ενδεχόμενη μη συμφωνία των τοπικών εμπορικών συλλόγων με τις προτεινόμενες δράσεις του ΣΒΑΚ.

6. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

Στις 17 Απριλίου 2019 πραγματοποιήθηκε η 1^η Διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Μεσσήνης, στην αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου του Δημαρχείου Μεσσήνης. Κατά τη Διαβούλευση συζητήθηκαν/παρουσιάστηκαν τα ακόλουθα:

- ❖ Παρουσίαση των ΣΒΑΚ και εξοικείωση του κοινού με αυτό. Ειδικότερα:
 - Τι είναι το ΣΒΑΚ;
 - Στόχοι του ΣΒΑΚ.
 - Διαφορές ΣΒΑΚ σε σχέση με τον κλασικό συγκοινωνιακό σχεδιασμό.
 - Βασικά χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ.
- ❖ Παρουσίαση περιοχής εφαρμογής του ΣΒΑΚ.
- ❖ Παρουσίαση ανάλυσης SWOT για το Δήμο Μεσσήνης.
- ❖ Παρουσίαση προκαταρκτικών προτάσεων του ΣΒΑΚ.

Ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε ως προς τις προκαταρκτικές προτάσεις του ΣΒΑΚ, οι οποίες συζητήθηκαν με το κοινό, το οποίο παρουσιάστηκε θετικό ως προς αυτές.

Στην 1^η Διαβούλευση παρατηρήθηκε έλλειψη συμμετοχής, καθώς δεν παρευρέθηκαν εκπρόσωποι των Τοπικών Συλλόγων του Δήμου. Ως εκ τούτου αποφασίστηκε η ανάρτηση του υλικού της Διαβούλευσης στο διαδίκτυο και η παροχή δυνατότητας υποβολής προτάσεων και παρατηρήσεων ως προς αυτήν ηλεκτρονικά.

Την επόμενη μέρα, δηλαδή στις 18 Απριλίου 2019 πραγματοποιήθηκε 2^η Διαβούλευση με τους υπηρεσιακούς παράγοντες του Δήμου Μεσσήνης, όπου και συζητήθηκαν τα αποτελέσματα της 1^{ης} Διαβούλευσης, αλλά και η έως τώρα πορεία της Σύμβασης.

7. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Με βάση το περιεχόμενο του προηγούμενου Παραδοτέου Β και της Διαβούλευσης που πραγματοποιήθηκε στις 17-4-2019, διατυπώνονται οι κάτωθι Προτάσεις του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Οι Προτάσεις περιλαμβάνουν συγκεκριμένα έργα και ρυθμίσεις στη πόλη της Μεσσήνης, μέσω παρεμβάσεων που δύναται να κατηγοριοποιηθούν σε:

A. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ

B. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΠΥΡΗΝΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ

Αναλυτικότερα:

A. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ

A1. Διαμόρφωση Κυκλικού Κόμβου στη συμβολή της Ε.Ο. Ασπροχώματος - Πύλου με την οδό Βελίκας.

Η διασταύρωση της Ε.Ο. Ασπροχώματος - Πύλου με την οδό Βελίκας αποτελεί ουσιαστικά τη Δυτική Είσοδο της πόλης της Μεσσήνης.

Η διαμόρφωση του Κυκλικού Κόμβου στην εν λόγω διασταύρωση:

α) Θα τακτοποιήσει την κυκλοφορία και θα καταλείψει τις εισερχόμενες και εξερχόμενες ροές με ανεμπόδιο τρόπο.

β) Θα μειώσει τις ταχύτητες των εισερχόμενων οχημάτων από την Πύλο προς τη Μεσσήνη, συμβάλλοντας έτσι στην Οδική Ασφάλεια των πεζών αλλά και των οχημάτων.



Εικόνα 7-1: Κόμβος στη συμβολή της Ε.Ο. Ασπροχώματος - Πύλου με την οδό Βερίκας.

A2. Διαμόρφωση Κυκλικού Κόμβου στη συμβολή της Επ.Ο. Μεσσήνης - Ναού Επικούρειου Απόλλωνος με την οδό Καπ. Κρόμπα.

Η Επαρχιακή Οδός Μεσσήνης - Ναού Επικούρειου Απόλλωνος στη συμβολή της με την οδό Καπ. Κρόμπα αποτελεί ουσιαστικά τη βόρεια Είσοδο της πόλης της Μεσσήνης. Και οι δύο οδοί διαθέτουν σημαντικούς κυκλοφοριακούς φόρτους καθώς, η μεν Επ.Ο. Μεσσήνης - Ναού Επικούρειου Απόλλωνος συνδέει τη Μεσσήνη με τα χωριά που βρίσκονται βόρεια της πόλης και την Αρχαία Μεσσήνη, η δε Καπ. Κρόμπα αποτελεί την κύρια είσοδο από τα βόρεια στο κέντρο της πόλης.

Η διαμόρφωση του Κυκλικού Κόμβου στη συμβολή τους θα έχει διπλή χρησιμότητα, καθώς:

α) Θα απλοποιήσει τη γεωμετρία του κόμβου, θα τακτοποιήσει την κυκλοφορία και θα καταλείψει τις εισερχόμενες και εξερχόμενες ροές με ανεμπόδιστο τρόπο.

β) Θα μειώσει τις ταχύτητες των εισερχομένων στη πόλη οχημάτων, συμβάλλοντας έτσι στην Οδική Ασφάλεια πεζών και οχημάτων.



Εικόνα 7-2: Κόμβος στη συμβολή της Επ.Ο. Μεσσήνης - Ναού Επικούρειου Απόλλωνος με την οδό Καπ. Κρόμπα.

A3. Διαμόρφωση Κυκλικού Κόμβου στη συμβολή της οδού Εθνάρχου Μακαρίου με την οδό Ναυαρίνου.

Οι οδοί Εθνάρχου Μακαρίου και Ναυαρίνου διαθέτουν σημαντικούς κυκλοφοριακούς φόρτους, καθώς η μεν Εθνάρχου Μακαρίου αποτελεί τμήμα της υφιστάμενης Ε.Ο. Πύλου - Καλαμάτας εξυπηρετώντας υπερτοπικές κυρίως μετακινήσεις, η δε Ναυαρίνου συνδέει το κέντρο της πόλης με την Ε.Ο.

Η διαμόρφωση του Κυκλικού Κόμβου στη συμβολή τους θα έχει διπλή χρησιμότητα, καθώς:

- α) Θα απλοποιήσει τη γεωμετρία του κόμβου, θα τακτοποιήσει την κυκλοφορία και θα καταλείψει τις εισερχόμενες και εξερχόμενες ροές με ανεμπόδιστο τρόπο.
- β) Θα μειώσει τις ταχύτητες των οχημάτων, συμβάλλοντας έτσι στην Οδική Ασφάλεια πεζών και οχημάτων.



Εικόνα 7-3: Κόμβος στη συμβολή της Λεωφ. Εθνάρχου Μακαρίου με την οδό Ναυαρίνου.

Οι θέσεις των 3 προτεινόμενων Κυκλικών Κόμβων εμφανίζονται στην εικόνα που ακολουθεί.



Εικόνα 7-4: Προτεινόμενοι Κυκλικοί Κόμβοι

Για τη δημιουργία των τριών κυκλικών κόμβων που αναφέρθηκαν παραπάνω προβλέπεται ότι το κόστος κατασκευής τους θα είναι περίπου **450.000 €**.

A4. Διάνοιξη οδών που προβλέπονται περιφερειακά στο Σχέδιο Πόλης (ΣΠ) και παραμένουν έως σήμερα αδιάνοικτες.

Όλες οι οδοί που προβλέπονται στο ΣΠ θα πρέπει να διανοιχθούν και να παραδοθούν στην κυκλοφορία ανάλογα με τη συγκεκριμένη χρήση που προβλέπεται για κάθε μία.

Συγκεκριμένα απαραίτητη είναι η άμεση διάνοιξη των κάτωθι οδών:

- α) Η οδός Μπακογιάννη στο νότιο όριο του ΣΠ.
- β) Η οδός Δημάρχου Δημητρίου Χρόνη στο βορειοδυτικό όριο της πόλης.
- γ) οι Ανώνυμες οδοί 9 και 10 στο δυτικό όριο της πόλης.
- δ) Η οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου στο τμήμα από τη συμβολή με Ναυαρίνου προς Βορρά.

A5. Υλοποίηση Περιφερειακού Δρόμου πόλης Μεσσήνης.

Προτείνεται η προώθηση σε επίπεδο Στρατηγικού Σχεδιασμού της κατασκευής Περιφερειακού Δρόμου, για την εκτροπή της εξυπηρέτηση της διαμπερούς κυκλοφορίας του Οδικού Άξονα Καλαμάτα - Μεσσήνη – Ριζόμυλος.

Ο Περιφερειακός Δρόμος θα αποφορτίσει τις οδούς Εθνάρχου Μακαρίου και Ναυαρίνου αλλά και γενικότερα τον πολεοδομικό ιστό της πόλης από την κίνηση και το θόρυβο των διερχόμενων οχημάτων τα οποία δεν έχουν προορισμό την πόλη της Μεσσήνης. Επιπροσθέτως, εντός της πόλης θα υπάρξει μείωση των εκπομπών καυσαερίων και γενικότερη εξασφάλιση συνθηκών Οδικής Ασφάλειας πεζών και οχημάτων.

Ο σχεδιασμός του Περιφερειακού Δρόμου προτείνεται να περιλαμβάνει:

- α) Εφαρμογή Τυπικής διατομής με 2 Λωρίδες ανά κατεύθυνση και με διαχωριστική νησίδα στο μέσο.
- β) Πρόβλεψη παράλληλης οδού από τη πλευρά του ΣΠ, για τη παρόδια εξυπηρέτηση του οικιστικού ιστού.
- γ) Εφαρμογή Κυκλικών Κόμβων στην έναρξη και στο πέρας του καθώς και ενδεχομένως πρόβλεψη ενός Κυκλικού Κόμβου στο ενδιάμεσο για την εξυπηρέτηση των αναστροφών.
- δ) Πρόβλεψη παράλληλου Ποδηλατόδρομου για την προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Το κόστος για την υλοποίηση του Περιφερειακού Δρόμου πόλης Μεσσήνης, με τη δημιουργία οδού με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωριστική νησίδα στο μέσο και με τη δημιουργία κυκλικού κόμβου, λαμβάνοντας υπόψη και τη δημιουργία παράλληλου με την οδό τμήματος ποδηλατόδρομου το συνολικό κόστος εκτιμάται στα **3.000.000 €**.

A6. Αναβάθμιση του Οδικού Άξονα Ασπρόχωμα - Μεσσήνη.

Προτείνεται η προώθηση σε επίπεδο του Στρατηγικού Σχεδιασμού της αναβάθμισης του οδικού άξονα Ασπρόχωμα - Μεσσήνη όσον αφορά την Τυπική Διατομή του, καθώς και της βασικής δομής της κυκλοφορίας και προώθηση της Αστικής Κινητικότητας.

Οι γενικοί στόχοι του νέου Σχεδιασμού είναι:

- α) Η βέλτιστη εξυπηρέτηση της σημερινής και μελλοντικής κυκλοφορίας μεταξύ των οικιστικών κέντρων της Καλαμάτας, της Μεσσήνης και της Πύλου, αλλά και του

Αεροδρομίου.

β) Η βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου, μέσω της τήρησης των σύγχρονων κανονισμών σχεδιασμού και λειτουργίας.

γ) Η βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας με βάση τα σύγχρονα Ευρωπαϊκά πρότυπα και τους ισχύοντες Ελληνικούς κανονισμούς,

δ) Η μείωση του απαιτούμενου χρόνου των διαδρομών στην ευρύτερη περιοχή.

ε) Η ενίσχυση της τουριστικής και γενικότερα της οικονομικής ανάπτυξης του Δήμου Μεσσήνης και της ευρύτερης περιοχής.

στ) Η αξιοποίηση του Οδικού Άξονα για την προώθηση των ήπιων μετακινήσεων και συγκεκριμένα των μετακινήσεων με χρήση του ποδήλατου.

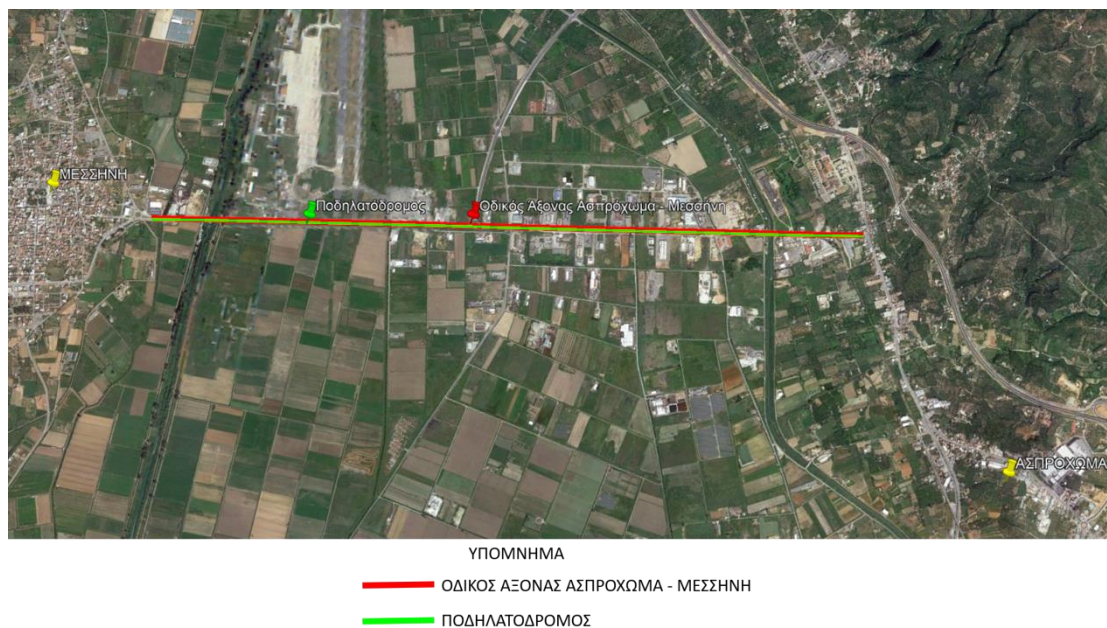
Στην κατεύθυνση εξυπηρέτησης των στόχων αυτών προτείνεται:

α) Η εφαρμογή Τυπικής διατομής με 2 Λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωριστική νησίδα στο μέσο.

β) Η πρόβλεψη παράλληλων οδών εκατέρωθεν για την εξυπηρέτηση των παρόδιων δραστηριοτήτων.

γ) Η εφαρμογή Κυκλικών Κόμβων για την εξυπηρέτηση των αναστροφών σε κατάλληλα σημεία κατά μήκος του Οδικού Άξονα.

δ) Η κατασκευή παράλληλου Ποδηλατόδρομου για την προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.



Εικόνα 7-5: Οδικός Άξονας Ασπρόχωμα - Μεσσήνη / Παράλληλος Ποδηλατόδρομος



Φωτογραφία 1: Υφιστάμενη κατάσταση στον οδικό άξονα Μεσσήνη - Ασπρόχωμα (παρόδιες ιδιοκτησίες πλησίον της οδού)



Φωτογραφία 2: Υφιστάμενη κατάσταση στον οδικό άξονα Μεσσήνη - Ασπρόχωμα (διασταυρώσεις επί της οδού)



Φωτογραφία 3: Υφιστάμενη κατάσταση στον οδικό άξονα Μεσσήνη - Ασπρόχωμα (παρόδιες ιδιοκτησίες εκατέρωθεν της οδού)



Φωτογραφία 4: Υφιστάμενη κατάσταση στον οδικό άξονα Μεσσήνη - Ασπρόχωμα (παρόδιες ιδιοκτησίες εκατέρωθεν της οδού - Δορυφορική Λήψη)

Πηγή Φωτογραφιών: Google Maps

Το κόστος για την αναβάθμιση του οδικού άξονα Ασπρόχωμα - Μεσσήνη, με τη δημιουργία οδού με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωριστική νησίδα στο μέσο, λαμβάνοντας υπόψη και τη δημιουργία παράλληλου με την οδό ποδηλατόδρομου το συνολικό κόστος εκτιμάται στα **4.000.000 €**.

A7. Επαναλειτουργία της Σιδηροδρομικής Γραμμής Καλαμάτα - Μεσσήνη - ΤΕΙ.

Η Σιδηροδρομική Γραμμή (ΣΓ) Καλαμάτα - Μεσσήνη - ΤΕΙ διαθέτει όλες τις απαραίτητες βασικές υποδομές, καθώς λειτουργούσε με βαγόνια τύπου Rail Bus με καθημερινά δρομολόγια μέχρι το Φεβρουάριο του 2011. Μετά τη διακοπή καθημερινής λειτουργίας της, επαναλειτούργησε την περίοδο του πανηγυριού της Μεσσήνης τα έτη 2013, 2014 και 2015 καθώς και την περίοδο των Χριστουγέννων του 2015.

Βασικός στόχος της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι η προώθηση των ήπιων μετακινήσεων και η χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), έναντι της χρήσης των ΙΧ οχημάτων. Στην κατεύθυνση αυτή θα πρέπει να αρθεί η απαξίωση του Σιδηροδρόμου που συντελέστηκε γενικότερα στη χώρα τις τελευταίες δεκαετίες.

Προτείνεται επομένως η επαναλειτουργία της συγκεκριμένης ΣΓ η οποία σημειωτέο, διαθέτει και το πλεονέκτημα της ύπαρξης των υποδομών γραμμής. Με την επαναλειτουργία θα υπάρξει:

α) Μείωση του αριθμού εισερχόμενων από την Καλαμάτα οχημάτων στη Μεσσήνη.

β) Μείωση της κυκλοφορίας και του θορύβου στον πυρήνα της πόλης της Μεσσήνης.

γ) Προώθηση του βαδίσματος και των ήπιων μορφών μετακίνησης.

δ) Προώθηση του πνεύματος της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

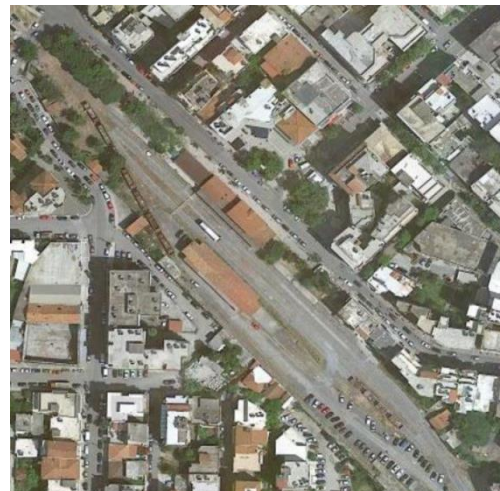
ε) Αύξηση της ελκυστικότητας της Μεσσήνης.



Εικόνα 7-6: Σιδηροδρομική Γραμμή Καλαμάτα - Μεσσήνη - ΤΕΙ



Φωτογραφία 5: Σιδ. Σταθμός Μεσσήνης



Φωτογραφία 6: Σιδ. Σταθμός Καλαμάτας

Πηγή Φωτογραφιών: Google Maps - Δορυφορική Λήψη

A8. Επέκταση και πύκνωση των δρομολογίων του τοπικού ΚΤΕΛ.

Προτείνεται η επέκταση και η πύκνωση των δρομολογίων του ΚΤΕΛ από τα γύρω χωριά προς τη πόλη της Μεσσήνης.

Η πύκνωση των δρομολογίων θα προωθήσει τη χρήση των ΜΜΜ, θα αποθαρρύνει την χρήση των ΙΧ, θα εξυπηρετήσει άτομα της εφηβικής και τρίτης ηλικίας, θα αποφορτίσει τη στάθμευση στο κέντρο της πόλης, και θα τονώσει την αγορά της πόλης. Συνολικά η

Μεσσήνη θα αναβαθμιστεί οικονομικά, καθώς για εμπορικούς λόγους και για αναψυχή οι κάτοικοι των χωριών θα έχουν άνετη πρόσβαση προς την πόλη και έτσι για τους ίδιους λόγους μετακίνησης δεν θα προτιμούν τη μεγαλύτερη μεν αλλά και σε μεγαλύτερη απόσταση πόλη της Καλαμάτας.

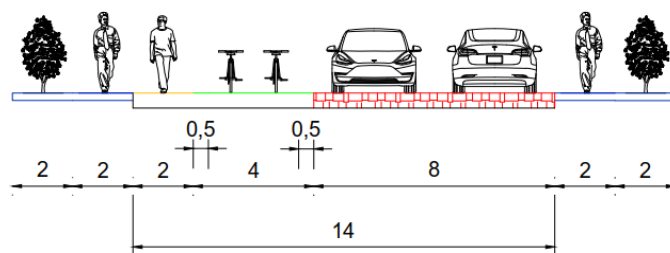
A9. Οργάνωση και Ανάπλαση της Παραλιακής Ζώνης της Μπούκας.

Η παραλιακή ζώνη της Μπούκας αποτελεί χώρο ιδιαίτερης αισθητικής ομορφιάς, ο οποίος αποτελεί ήδη πόλο έλξης επισκεπτών κυρίως κατά τη θερινή περίοδο. Η περιοχή της Μπούκας θα πρέπει να αναβαθμιστεί από άποψη υποδομών και αισθητικής, με στόχο την αύξηση της επισκεψιμότητας, χωρίς όμως η επιδιωκόμενη αύξηση των επισκεπτών να οδηγήσει στον κυκλοφοριακό κορεσμό, όσον αφορά στις μετακινήσεις και τους χώρους στάθμευσης.

Στην κατεύθυνση αυτή προτείνεται:

α) Η ανάπλαση και επέκταση της υφιστάμενης ζώνης για περίπατο και ποδήλατο, από το τέρμα της επαρχιακής οδού Μεσσήνης – Μπούκας, έως και τις εκβολές του ποταμού Πάμισου.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΜΠΟΥΚΑΣ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

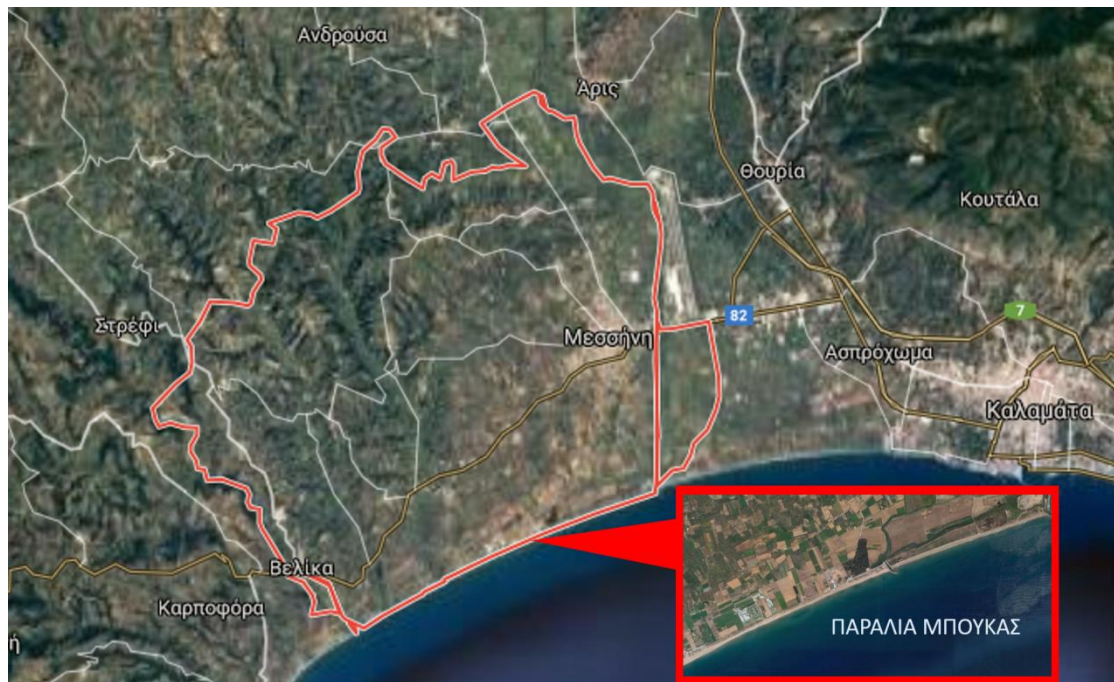
- ΟΔΟΣ ΗΠΙΑΣ/ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
- ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΔΥΟ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ
- ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ
- ΛΩΡΙΔΑ ΠΕΡΙΠΑΤΟΥ

Εικόνα 7-7: Πρόταση ανάπλασης της Παραλιακής Ζώνης της Μπούκας

β) Η χωροθέτηση ήπιων εγκαταστάσεων αναψυχής και τουρισμού.

γ) Η αναβάθμιση των υφιστάμενων αθλητικών εγκαταστάσεων.

δ) Η εξασφάλιση από το Δήμο οικοπέδων για τη δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης.



Εικόνα 7-8: Παραλιακή Ζώνη Μπούκας του Δήμου Μεσσήνης

Το κόστος για την οργάνωση και την ανάπλαση της Παραλιακής Ζώνης της Μπούκας, με τη δημιουργία οδού ήπιας κυκλοφορίας με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση πλάτους 8 μ., τη δημιουργία ποδηλατόδρομου με μια λωρίδα ανά κατεύθυνση πλάτους 4μ και τη δημιουργία λωρίδας περιπάτου πλάτους 2μ., εκτιμάται περίπου στα **2.000.000 €**.

A10. Κατασκευή πλακόστρωτων Πλατό οδοστρώματος για μείωση των ταχυτήτων.

Η κατασκευή ελαφρά ανυψωμένου Πλατό σε συμβολές ή σε τμήματα οδών με αυξημένους φόρτους ή/και μεγάλες αναπτυσσόμενες ταχύτητες, προσφέρει το πλεονέκτημα μείωσης των ταχυτήτων κυκλοφορίας και επομένως εξασφάλισης της Οδικής Ασφάλειας των πεζών. Το Πλατό διαμορφώνεται με κατάλληλο ανάγλυφο υλικό όπως πλάκες, κυβόλιθους κλπ., έχει έκταση που αγκαλιάζει ολόκληρο το πλάτος του δρόμου και ολόκληρη τη διασταύρωση, και σχεδιάζεται με συγκεκριμένες προδιαγραφές ώστε να μην υπάρχει έντονη υπερύψωση του.

Προτείνεται η εξέταση κατασκευής Πλατό:

- α) Στους περιφερειακούς δρόμους της πόλης που αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες.
- β) Στις σημαντικές οδούς όπου υπάρχει η είσοδος των σχολικών συγκροτημάτων.



Εικόνα 7-2: Πλατό οδοστρώματος στη Κύπρο

Το κόστος για την δημιουργία του ανυψωμένου Πλατό εξαρτάται από το υλικό που θα χρησιμοποιηθεί και τα σημεία τοποθέτησης του, δηλαδή από το πλήθος και τα πλάτη των οδών που συμβάλλουν μεταξύ τους. Επίσης, πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι εργασίες για την κατασκευή των πεζοδρομίων και οι εργασίες που αφορούν την απορροή των ομβρίων.

Για τους περιφερειακούς δρόμους της πόλης, με μεγαλύτερα πλάτη από τις οδούς εντός αστικών περιοχών εκτιμάται ότι το κόστος κατασκευής κυμαίνεται μεταξύ **60.000-80.000 €**. Για τις οδούς εντός της πόλης, οι οποίες διέρχονται από περιοχές όπου υπάρχουν τα σχολικά κτίρια, εκτιμάται ότι το κόστος κατασκευής Πλατό κυμαίνεται μεταξύ **20.000-40.000 €**.

Β. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΠΥΡΗΝΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ

Β1. Διαμόρφωση πεζοδρομίων σε όλες τις σημαντικές οδούς της πόλης.

Η ύπαρξη πεζοδρομίων είναι απαραίτητη κατ' ελάχιστον σε όλες τις σημαντικές οδούς της

πόλης καθώς διαχωρίζεται με ασφάλεια η κυκλοφορία οχημάτων και πεζών, προωθείται το βάδισμα, εξωραϊζεται η εικόνα της πόλης, και διευθετούνται ορθολογικά τα όμβρια ύδατα επί του οδοστρώματος. Στη Μεσσήνη παρατηρείται αξιοσημείωτη απουσία πεζοδρομίων τόσο σε κύριες όσο και σε δευτερεύουσες οδούς. Η κατασκευή των πεζοδρομίων θα πρέπει να είναι συμβατή με τους ισχύοντες κανονισμούς, μεταξύ των οποίων ενδεικτικά αναφέρεται ότι θα πρέπει να τηρείται ως ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου το 1,50 μ..

Η τήρηση των προδιαγραφών συνεπάγεται και επέκταση των υφιστάμενων πεζοδρομίων στους δρόμους που δεν έχει τηρηθεί η ελάχιστη δέσμευση σχετικά με το πλάτος, υπό την προϋπόθεση βέβαια ότι και οι λωρίδες κυκλοφορίας στην οδό θα είναι συμβατές με τα ελάχιστα προβλεπόμενα πλάτη.

Προτεραιότητα για την επόμενη Ζετία αποτελούν οι κάτωθι βασικές οδοί, στις οποίες παρατηρείται απουσία πεζοδρομίων σε όλο σχεδόν το μήκος τους:

- α) Δημάρχου Π. Πτωχού
- β) Σωτ. Πατατζή.



Εικόνα 7-9: Οδός Δημάρχου Π. Πτωχού

Το κόστος για την κατασκευή πεζοδρομίου στις παραπάνω οδούς όπου παρατηρείται απουσία πεζοδρομίων, εκτιμάται περίπου στα **6.000 €** ανά οδό.

B2. Διαμόρφωση Οδών Ήπιας Κυκλοφορίας.

Η διαμόρφωση Οδών Ήπιας Κυκλοφορίας θα μειώσει τις ταχύτητες κυκλοφορίας των οχημάτων, θα μειώσει το κυκλοφοριακό θόρυβο, θα προωθήσει το βάδισμα και το ποδήλατο και θα προσδώσει στην πόλη το χαρακτήρα της φιλικής για αναψυχή περιοχής.

Η διαμόρφωση δύναται να επιτευχθεί με επέκταση των υφιστάμενων πεζοδρομίων για αποτροπή της στάθμευσης, με διαμόρφωση του οδοστρώματος με κυβόλιθους, με τοποθέτηση μικρών πράσινων νησίδων κλπ.

Λόγω του ότι δεν απαιτείται, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία, τροποποίηση του εγκεκριμένου Σχεδίου Πόλης σε περίπτωση μετατροπής οδού κυκλοφορίας σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, η υλοποίηση ενός σχετικού προγράμματος είναι εφικτό να επιτευχθεί με απλές αποφάσεις του Δήμου Μεσσήνης.

Προτείνεται όλες οι οδοί πέριξ της Κεντρικής Πλατείας και οι οδοί που συνθέτουν το

Εμπορικό Κέντρο της πόλης να μετατραπούν σταδιακά τα επόμενα χρόνια σε Οδούς Ήπιας Κυκλοφορίας.



Εικόνα 7-10: Διαμόρφωση Οδών Ήπιας Κυκλοφορίας πέριξ της Κεντρικής Πλατείας

Το συνολικό κόστος της διαμόρφωσης των οδών πέριξ της Κεντρικής Πλατείας σε οδούς Ήπιας Κυκλοφορίας εξαρτάται από τα πλάτη των οδών αυτών και τα υλικά κατασκευής. Επιπλέον, λαμβάνονται υπόψη οι εργασίες αποξήλωσης και αποκατάστασης των πεζοδρομίων και των κρασπέδων καθώς επίσης και οι εργασίες απορροής των ομβρίων. Το κόστος εκτιμάται περίπου στα **900.000 €**.

B3. Διαμόρφωση Πεζοδρόμων.

Για τη μετατροπή οδών κυκλοφορίας σε Πεζόδρομους, απαραίτητη είναι, σύμφωνα με τη κείμενη Νομοθεσία, η σχετική πρόβλεψη στο εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης. Για τα επόμενα συνεπώς χρόνια δεν κρίνεται εφικτή η πρόταση δημιουργίας Πεζόδρομων πέραν αυτών που προβλέπονται για πεζοδρόμηση στο εν λόγω ΣΠ, ούτε θεωρείται εφικτή η τροποποίηση του ΣΠ ως προς αυτό το θέμα.

Προτείνεται επομένως η υλοποίηση του δικτύου Πεζοδρόμων του Σχεδίου Πόλης με στόχο την τόνωση του Εμπορικού Κέντρου, την προώθηση του βαδίσματος, τη μείωση της κυκλοφορίας, την εξασφάλιση συνθηκών Οδικής Ασφάλειας των πεζών, την αύξηση του πρασίνου και την περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση του πολεοδομικού ιστού. Η σχετική υλοποίηση δύναται να επιτευχθεί με απλές αποφάσεις του Δήμου Μεσσήνης.

Το κόστος της διαμόρφωσης πεζοδρόμων εκτιμάται περίπου στα **100 €/μ²**.

B4. Μονοδρομήσεις και αλλαγές κατεύθυνσης οδών κυκλοφορίας.

Οι μονοδρομήσεις και οι αλλαγές κατεύθυνσης των οδών κυκλοφορίας δεν αποτελούν βασικό ζητούμενο του ΣΒΑΚ αλλά θα πρέπει να εξετασθούν ως αναγκαία συνοδή ρύθμιση του προγράμματος δημιουργίας πεζοδρομίων επί των οδών, των Οδών Ήπιας Κυκλοφορίας και των Πεζοδρόμων.

B5. Δημιουργία Ποδηλατοδρόμων.

Η Μεσσήνη θεωρείται ιδανική για την ανάπτυξη της χρήσης του ποδήλατου καθώς οι κλίσεις του εδάφους στην πόλη και στην ευρύτερη περιοχή είναι ήπιες. Το δίκτυο Ποδηλατοδρόμων θα πρέπει να έχει αφετηρία και πέρασ στο κέντρο της πόλης που είναι και ο σημαντικότερο πόλος έλξης των μετακινήσεων.

Το δίκτυο αυτό θα εξυπηρετεί:

- α) Τις εσωτερικές μετακινήσεις με ποδήλατο στον οικιστικό πυρήνα της πόλης.
- β) Τις μετακινήσεις με ποδήλατο από το κέντρο της πόλης προς το δίκτυο προτεινόμενων περιφερειακών Ποδηλατοδρόμων, το οποίο προβλέπει:
 - Ποδηλατόδρομος παράπλευρα του Περιφερειακού Δρόμου της Μεσσήνης.
 - Ποδηλατόδρομος παράπλευρα του Οδικού Άξονα Ασπρόχωμα - Μεσσήνη.
 - Ποδηλατόδρομος προς την παραλία Μπούκας και το Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής.

Εντός της πόλης προτείνεται η διέλευσή του Ποδηλατοδρόμου από τις οδούς:

- Κορδικτώνος
- Σταδίου
- Κουμουνδούρου
- Πολυτεχνείου
- Μουλαβασίλη
- Δημ. Κούτσικα.



Εικόνα 7-11: Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων

Το κόστος για τη δημιουργία των ποδηλατοδρόμων μιας λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση συνολικού πλάτους 4 μ., όπως φαίνεται στην παραπάνω Εικόνα, εκτιμάται περίπου στα **2.500.000 €**, καθώς το δίκτυο ποδηλατοδρόμων διέρχεται σε πολύ μικρό τμήμα εντός του αστικού ιστού.

B6. Τοποθέτηση Σταθμού Ενοικίασης Ποδηλάτων.

Προτείνεται η τοποθέτηση Σταθμού Ενοικίασης Ποδηλάτων σε κατάλληλη θέση επιλογής του Δήμου περίξ ή επί της Κεντρικής Πλατείας της πόλης. Για την ενοικίαση των ποδηλάτων δύναται να χρησιμοποιείται σύστημα ηλεκτρονικών μέσων πληρωμής.

Η συγκεκριμένη θέση του σταθμού συνδέεται άμεσα με τη χάραξη του δικτύου Ποδηλατοδρόμων.

Η δυνατότητα ενοικίασης θα αποδειχθεί ιδιαίτερα χρήσιμη για τους επισκέπτες στη Μεσσήνη, για τους τουρίστες αλλά φυσικά και για τους μόνιμους κατοίκους.



Εικόνα 7-3: Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτων

Υπάρχουν διαφοροποιήσεις στο κόστος ανάλογα με το μέγεθος του συστήματος και τον αριθμό των ποδηλάτων. Ενδεικτικά το κόστος υλοποίησης κυμαίνεται μεταξύ **2.500€-3000 €** ανά ποδήλατο. Το κόστος λειτουργίας και συντήρησης του συστήματος εκτιμάται περίπου στα **25 €/ποδήλατο/μήνα** για τη συντήρηση των ποδηλάτων. Επίσης το κόστος ανταλλακτικών και επισκευών εκτιμάται περίπου σε 15% του ετήσιου κόστους του στόλου των ποδηλάτων και το κόστος κλοπών σε 10% του στόλου των ποδηλάτων. Το συνολικό κόστος ενός σταθμού ενοικίασης ποδηλάτων είναι περίπου **45.000 €**.

B7. Διαμόρφωση Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου στο Κέντρο της πόλης.

Προτείνεται η ανάπτυξη της περιοχής της τοπικής αγοράς στο κέντρο της πόλης, για τη διαμόρφωση ενός Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου.

Βασικό όφελος για την πόλη από τη πρόταση αυτή, είναι σαφές ότι θα είναι η τόνωση της τοπικής αγοράς στη Μεσσήνη. Όμως η υλοποίηση της πρότασης σε συνδυασμό με τις προτάσεις για τα πεζοδρόμια επί όλων των οδών, τις Οδούς Ήπιας Κυκλοφορίας, τους Πεζόδρομους και τους Ποδηλατόδρομους, θα αναβαθμίσει το αστικό περιβάλλον και θα προωθήσει τις ήπιες μετακινήσεις με βάδισμα και ποδήλατο και για εμπορικούς – εμπορευματικούς σκοπούς.

Οριοθέτηση περιοχής παρεμβάσεων για τη δημιουργία Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου

Η περιοχή παρέμβασης ορίζεται από τις οδούς στις οποίες πρόκειται να γίνουν οι παρεμβάσεις και τα έργα ανάπτυξης. Συγκεκριμένα:

- Από τη Λεωφόρο Εθνάρχου Μακαρίου και την διασταύρωση με την οδό Δημητρίου Κούτσικα και σε όλο το μήκος της τελευταίας έως την Κεντρική Πλατεία, που αποτελεί σημείο αναφοράς για την τοπική αγορά.
- Από τις οδούς πέριξ της Κεντρικής Πλατείας. Συγκεκριμένα από την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, την οδό Μουλοβασίλη, την οδό Λοχαγού Νικολόπουλου, την οδό Λοχαγού Πετρουλάκη, την οδό Σταδίου και τέλος την οδό Κουμουνδούρου η οποία διασταυρώνεται με την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου.
- Από την οδό 28ης Οκτωβρίου, παράλληλο της οδού Δημ. Κούτσικα σε όλο το μήκος της.
- Από την οδό Γαργαλίδου σε όλο το μήκος της, παράλληλο της οδού 28ης Οκτωβρίου.

- Από την οδό Φέσσα από την διασταύρωσή της με την οδό Γαργαλίδου έως την οδό 28ης Οκτωβρίου.
- Από την οδό Πλάτωνος μεταξύ της 28ης Οκτωβρίου και της Δ. Κούτσικα.
- Από τη οδό Ερμού από την διασταύρωση με την οδό Φεσσά έως την οδό Μερλοπούλου.
- Από την οδό Μερλοπούλου από την διασταύρωση της οδού 28ης Οκτωβρίου έως την οδό Γαργαλίδου.

Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας εντός της Περιοχής Παρέμβασης

Η περιοχή παρέμβασης είναι ενιαία και ορίζει το μεγαλύτερο τμήμα της κεντρικής αγοράς της Μεσσήνης, εστιάζοντας στα σημεία με ιδιαίτερη πυκνότητα καταστημάτων. Από τις παραπάνω οδούς ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας είναι οι:

- Οδός 28ης Οκτωβρίου, η οποία έχει επιστρωθεί παλαιότερα με κυβόλιθους, συνολικού μήκους 135 μ.
- Οδός Γαργαλίδου, στρωμένη με κυβόλιθους, συνολικού μήκους 70 μ.
- Οδός Πλάτωνος που αποτελεί πεζόδρομο συνολικού μήκους 40 μ.
- Οδός Φέσσα συνολικού μήκους 40 μ.
- Οδός Μερλοπούλου 45 μ.
- Οδός Ερμού 66 μ.

Η οδός Δημητρίου Κούτσικα αποτελεί οδό της Πόλης με μέτρια κυκλοφορία, αλλά και την είσοδο στην κεντρική αγορά από το νότιο τμήμα της πόλης της Μεσσήνης. Το συνολικό μήκος παρέμβασης στην οδό Δημητρίου Κούτσικα είναι 468 μ.

Οδοί εντός της Περιοχής Παρέμβασης

Οι οδοί πέριξ της Κεντρικής Πλατείας, έχουν σχετική κυκλοφορία η οποία κορυφώνεται τους καλοκαιρινούς κυρίως μήνες. Οι οδοί πέριξ της Κεντρικής Πλατείας δεν είναι οδοί ήπιας κυκλοφορίας:

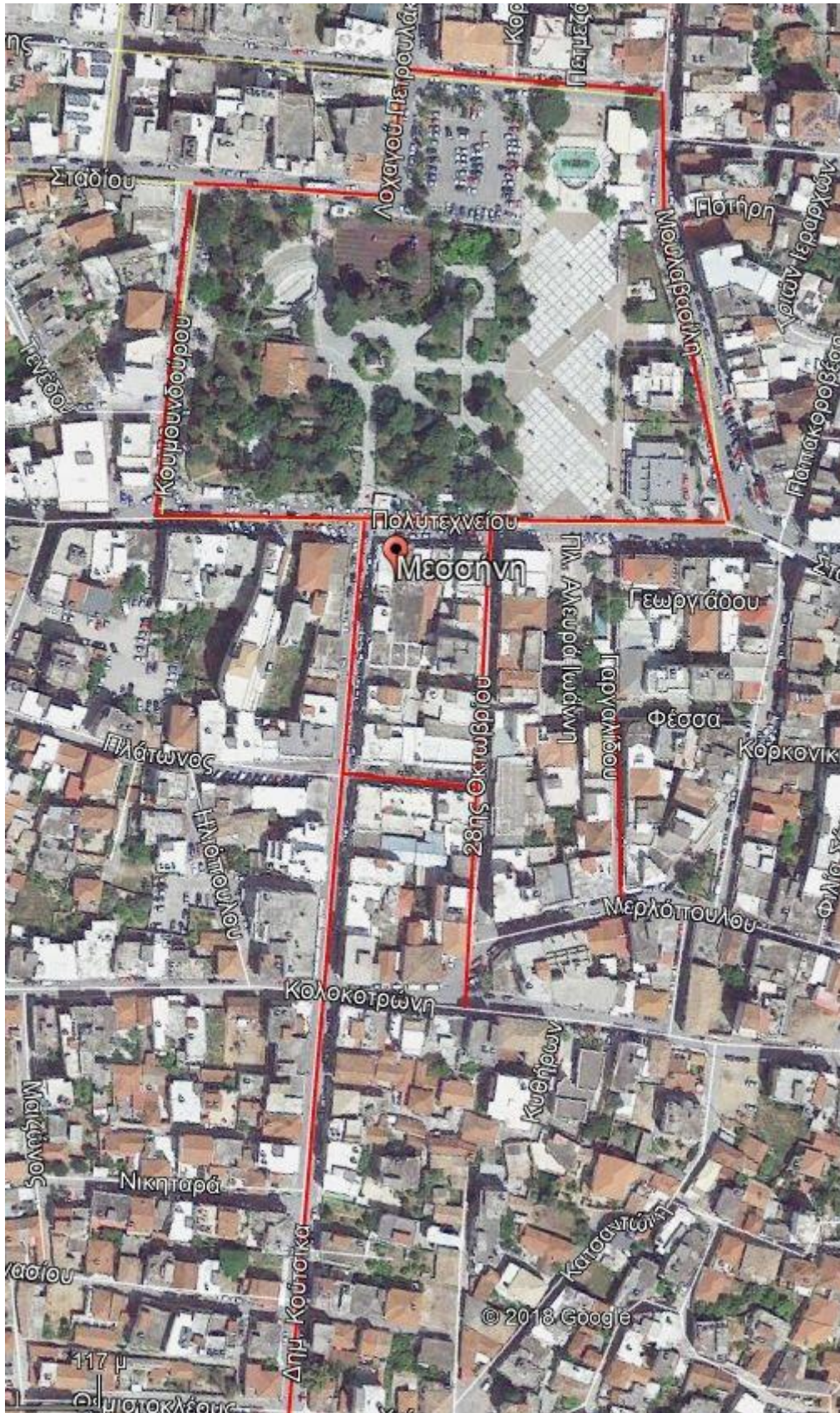
- Ηρώων Πολυτεχνείου σε μήκος 220 μ.
- Μουλαβασίλη σε μήκος 169 μ.
- Λοχαγού Νικολόπουλου σε μήκος 96 μ.
- Λοχαγού Πετρουλάκη σε μήκος 52 μ.
- Σταδίου σε μήκος 80 μ.
- Κουμουνδούρου σε μήκος 125 μ.

Το συνολικό μήκος των οδών περιφερειακά της Πλατείας ανέρχεται σε 742 μ.

Το συνολικό μήκος της περιοχής παρέμβασης στην αγορά της πόλης της Μεσσήνης, ανέρχεται σε 1606 μ., από τα οποία τα 285 μ. είναι οδοί ιδιαίτερα ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομοι.



Εικόνα 7-12: Τοπογραφική Αποτύπωση της Περιοχής Παρέμβασης



Εικόνα 7-13: Περιοχή δημιουργίας Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου



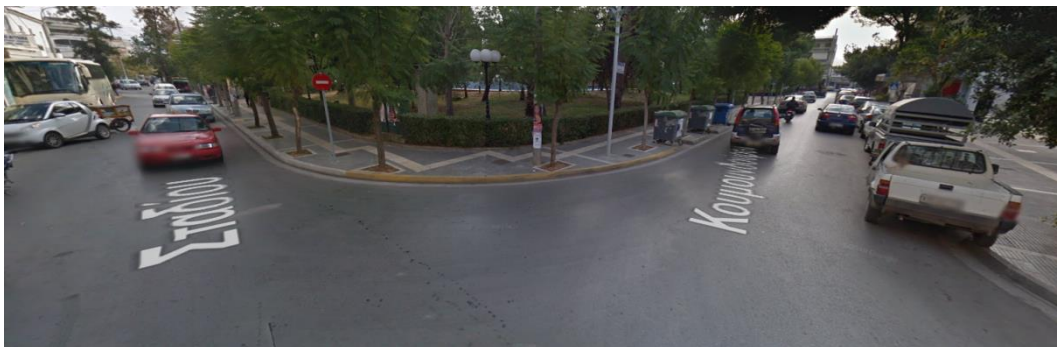
Φωτογραφία 7: Συμβολή οδών Πολυτεχνείου και Δημ. Κούτσικα περίξ της Κεντρικής Πλατείας



Φωτογραφία 8: Οδός Μουλαβασίλη επί της Κεντρικής Πλατείας



Φωτογραφία 9: Οδός Λοχ. Νικολόπουλου επί της Κεντρικής Πλατείας



Φωτογραφία 10: Συμβολή οδών Σταδίου και Κουμουνδούρου περίξ της Κεντρικής Πλατείας



Φωτογραφία 11: Οδός Δημ. Κούτσικα με κατεύθυνση προς την Κεντρική Πλατεία



Φωτογραφία 12: Οδός 28^{ης} Οκτωβρίου (λήψη από οδό Πολυτεχνείου)

Πηγή Φωτογραφιών: Google Maps

Πέρα από τη διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας και τη δημιουργία ποδηλατόδρομου εντός της περιοχής παρέμβασης, πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι εργασίες που θα γίνουν στις προσόψεις των κτιρίων και η ανάπλαση του περιβάλλοντα χώρου της Κεντρικής Πλατείας. Για το κόστος των εργασιών για τη δημιουργία του Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου, πρέπει να ληφθεί υπόψη η Πράξη «Ανοικτό Κέντρο Εμπορίου Δήμου Μεσσήνης» στο πλαίσιο της Πρόσκλησης «ΑΝΟΙΚΤΑ ΚΕΝΤΡΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ» του Ε.Π. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ & ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ, ΕΣΠΑ 2014-2020.

B8. Ανάπλαση και επαναδιαμόρφωση οδών του Κέντρου της Μεσσήνης.

Περιλαμβάνει την ανάπλαση και αισθητική αναβάθμιση των υφιστάμενων Πεζοδρόμων και Οδών Ήπιας Κυκλοφορίας της πόλης. Αναμένεται να προωθήσει το βάδισμα και την ποδηλασία και να αναβαθμίσει αισθητικά το κέντρο της πόλης.

Προτείνεται η ανάπλαση των υφιστάμενων υποδομών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας να γίνει με χρήση υλικών υψηλής ηλιακής ανακλαστικότητας, ώστε να υπάρξει συμβολή στη μείωση των θερμοκρασιών εντός της πόλης κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Το κόστος ανάπλασης και επαναδιαμόρφωσης των οδών του Κέντρου της Μεσσήνης εκτιμάται στα **70 € / μ²**.

B9. Οργάνωση της Στάθμευσης και δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης.

Στο Κέντρο της πόλης και ιδίως γύρω από την Κεντρική Πλατεία όπως για παράδειγμα στην οδό Πολυτεχνείου, παρατηρείται άναρχη στάθμευση οχημάτων, η οποία δυσχεραίνει την κυκλοφορία. Το θέμα της Στάθμευσης πρέπει να επιλυθεί, καθώς καθιστά περίπου απαγορευτικές τις βασικές προτάσεις του ΣΒΑΚ που είναι η δημιουργία Πεζόδρομων, οδών Ήπιας Κυκλοφορίας και Ποδηλατοδρόμων.

Σύμφωνα με το Δήμο στην περιοχή γύρω από την Κεντρική Πλατεία υπάρχουν κάποια μικρά αναξιοποίητα οικοπέδα της τάξης των 250m² το καθένα, τα οποία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από το Δήμο με μορφή χραιδανείου ή με άλλη κατάλληλη συμφωνία ή/και διαδικασία.

Προτείνεται να προχωρήσει ο Δήμος στη διερεύνηση της δυνατότητας απόκτησης των οικοπέδων αυτών με σκοπό τη δημιουργία οργανωμένων Χώρων Στάθμευσης για την εξυπηρέτηση του Κέντρου της πόλης.

B10. Ορθή εφαρμογή του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης.

Από το 2013 έχει θεσπιστεί Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης, το οποίο όμως έχει διαπιστωθεί ότι δεν τηρείται από τους μόνιμους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης.

Η Ελεγχόμενη Στάθμευση θα πρέπει να γίνεται σεβαστή από τους μετακινούμενους με οχήματα και να αστυνομεύεται από το Δήμο, προκειμένου να υπάρξει εξορθολογισμός και σωστή οργάνωση του συστήματος κυκλοφορίας στο Κέντρο της πόλης.

Το κόστος για τη λειτουργία ενός Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης εξαρτάται από την έκταση που μπορεί να διατεθεί για θέσεις μόνιμων κατοίκων και επισκεπτών και εκτιμάται περίπου στα 1.000 € / θέση επισκεπτών και στα 1.800 € / θέση μόνιμων κατοίκων.

B11. Διαμόρφωση θέσεων στάσης/στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας.

Για τη διευκόλυνση της αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας δύναται να χωροθετηθούν συγκεκριμένες θέσεις στάσης ή/και στάθμευσης των οχημάτων τροφοδοσίας:

α) Γύρω από την Κεντρική Πλατεία, όπου παρατηρείται η μεγαλύτερη συγκέντρωση καταστημάτων και υπηρεσιών.

β) Επί της οδού Εθνάρχου Μακαρίου, όπου παρατηρείται άναρχη στάθμευση και παρεμπόδιση της κυκλοφορίας.

B12. Εξασφάλιση Οδικής Ασφάλειας σε περιοχές υψηλής κυκλοφορίας και εφαρμογή των Μέτρων Οδικής Ασφάλειας στις περιοχές των Σχολείων (ΦΕΚ 2302B/16.09.2013).

Η εν λόγω πρόταση περιλαμβάνει:

α) Πύκνωση διαβάσεων πεζών και σηματοδότησή τους:

- Στην οδό Εθνάρχου Μακαρίου - Ναυαρίνου, για την Οδική Ασφάλεια των μετακινήσεων πεζών από και προς το 2^ο Δημοτικό Σχολείο, το 1^ο και το 2^ο Γυμνάσιο, αλλά και από και προς τα παρόδια καταστήματα και υπηρεσίες.

- Στην οδό Σταδίου για την Οδική Ασφάλεια των μετακινήσεων πεζών από και προς το 3^ο Δημοτικό Σχολείο και το ΕΠΑΛ Μεσσήνης.



Εικόνα 7-14: Περιοχή Πύκνωσης Διαβάσεων Πεζών και εφαρμογή μέτρων Οδικής Ασφάλειας στις περιοχές των σχολείων



Φωτογραφία 13: Διάβαση Πεζών επί της Λεωφ. Εθνάρχου Μακαρίου



Φωτογραφία 14: Διάβαση Πεζών επί της Λεωφ. Εθνάρχου Μακαρίου



Φωτογραφία 15: Διάβαση Πεζών επί της οδού Σταδίου

Πηγή Φωτογραφιών: Google Maps

β) Τοποθέτηση Κατακόρυφης και Οριζόντιας Σήμανσης, όπως πινακίδες αναγγελίας κινδύνου, πινακίδες ή/και διαγράμμιση οδοστρώματος περιορισμού της ταχύτητας κλπ., στις πλησιέστερες οδούς που οδηγούν στα Σχολεία.

γ) Τοποθέτηση εμποδίων, όπως κιγκλιδώματα, μπροστά από τις εισόδους/εξόδους των Σχολείων, ώστε να αποτρέπεται η κατ' ευθείαν έξοδος των μαθητών στην οδό.

δ) Διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων, όπου αυτό είναι εφικτό από τη γεωμετρία του δρόμου, μπροστά από τα Σχολεία.

ε) Τοποθέτηση εμποδίων (π.χ. ζαρντινιέρες) τα οποία θα κατευθύνουν τους πεζούς να κινούνται μέσω των διαβάσεων πεζών.

στ) Κατασκευή διαδρομής κίνησης επί του πεζοδρομίου με οριζόντια σήμανση - παιχνίδι (π.χ. οδηγός κίνησης παιδιών), που θα κατευθύνει την κίνηση των παιδιών επί των πεζοδρομίων.

Το κόστος για τις επεμβάσεις που προτείνονται για την εξασφάλιση της Οδικής Ασφάλειας στις περιοχές υψηλής κυκλοφορίας και στις περιοχές των σχολείων εκτιμάται στα **100.000 €**, ανάλογα με το συνδυασμό των προτάσεων και το κόστος των αντίστοιχων υλικών προμήθειας.

B13. Διευκόλυνση της προσβασιμότητας του Κέντρου της πόλης από ΑΜΕΑ.

Θα εξεταστεί η υφιστάμενη κατάσταση της πρόσβασης στο Κέντρο της πόλης και η

κυκλοφορία των ΑΜΕΑ.

Προτείνεται:

α) Η πύκνωση της κατασκευής ραμπών ΑΜΕΑ.

β) Η θέσπιση θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑΜΕΑ, για τη διευκόλυνση της κίνησής τους στην κεντρική αγορά της πόλης.

γ) Η προσθήκη συστημάτων ηχητικής σήμανσης (ειδοποίησης) στους φωτεινούς σηματοδότες της πόλης, για τη διευκόλυνση της κίνησης ατόμων με προβλήματα όρασης.

B14. Περιορισμός του φαινομένου της Αστικής Θερμικής Νησίδας.

Το φαινόμενο της Αστικής Θερμικής Νησίδας δημιουργείται στα κέντρα των πόλεων όπου οι τοπικές θερμοκρασίες είναι μεγαλύτερες από αυτές στα περίχωρα και στις γύρω αγροτικές περιοχές, λόγω της υψηλότερης απορρόφησης ηλιακής ακτινοβολίας από τα κτίρια, τα οδοστρώματα και τα οχήματα. Το φαινόμενο γίνεται εντονότερο από την ύπαρξη αφενός υψηλότερων επιπέδων ρύπων και αφετέρου μειωμένης εξατμισοδιαπνοής από την έλλειψη πρασίνου.

Λόγω του ότι η Κλιματική Αλλαγή αναμένεται εντονότερη τα επόμενα χρόνια καθίσταται επιτακτική η αποκατάσταση της θερμοκρασίας στα κέντρα των πόλεων.

Απαιτείται η επίτευξη τοπικών θερμοκρασιών στο Κέντρο της Μεσσήνης πόλης στα επίπεδα των θερμοκρασιών των περιαστικών και αγροτικών περιοχών, με ζητούμενο τον περιορισμό του φαινομένου της Αστικής Θερμικής Νησίδας.

Προτείνεται η δημιουργία μικρών νησίδων πρασίνου, αστικών και περιαστικών πάρκων, ευρεία αστική δενδροφύτευση και θαμνοφύτευση, πρακτικές σκίασης στους κοινόχρηστους χώρους και ανάπτυξη του υδάτινου στοιχείου εντός της πόλης. Οι προώθηση των μέτρων αυτών σε συνδυασμό με τα λοιπά μέτρα προώθησης των ήπιων μετακινήσεων θα καταστήσουν το κέντρο της Μεσσήνης ελκυστικό για βάδισμα και προσέγγιση με το ποδήλατο.

Αθήνα, Σεπτέμβριος 2020

Για τον Ανάδοχο

Ιωάννης Κουγιανός