

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων

Ανάλυση κύκλου ΣΒΑΚ

Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων

Πάτρα | 2024





Φορέας εκπόνησης του «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων» αποτελεί ο Δήμος Πατρέων, Διεύθυνση Πολεοδομικού, Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού & Δόμησης, Τμ. Κυκλοφοριακού & συγκοινωνιακού σχεδιασμού, Ταχ. Δ/ση: Μαιζώνος 108, Τ.Κ. 262 21, Πάτρα. Πληροφορίες: Τάκης Τριανταφύλλου 2613 610267 E-mail: tak.tri@patras.gr

Οι διαδικασίες εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων λαμβάνουν χρηματοδότηση από τον Άξονα Προτεραιότητας 4 «Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα», Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» του Πράσινου Ταμείου

Την υποστήριξη του Δήμου Πατρέων στις διαδικασίες εκπόνησης ανέλαβε κατόπιν διαγωνιστικής διαδικασίας η εταιρία «Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.», μέλος του ομίλου Σαμαράς & Συνεργάτες, Ταχ. Δ/ση: 26ΗΣ Οκτωβρίου 43, LIMANI CENTER, Τ.Κ 54627, Θεσσαλονίκη, ΤΗΛ: 2310.552.113 FAX: 2310.552.114 Website: www.lever.gr E-mail: info@lever.gr

Πίνακας Περιεχομένων

1	Εισαγωγή.....	3
2	Αντικείμενο.....	3
3	Αναλυτικός κατάλογος μέτρων και αξιολόγηση της συμβολής τους προς την επίτευξη του οράματος και των στόχων του ΣΒΑΚ.....	4
3.1	Αποτελέσματα διαβούλευσης μέτρων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη	11
3.1.1	Προετοιμασία.....	11
3.1.2	Συνδιαμόρφωση των σεναρίων με ομάδες φορέων	13
3.1.3	Συνδιαμόρφωση των σεναρίων με τους εκπροσώπους των δημοτικών παρατάξεων 17	
3.1.4	Διαβούλευση των σεναρίων κινητικότητας με την τοπική κοινωνία.....	18

1 Εισαγωγή

Το παρόν τεύχος αποτελεί μια σύνθεση των συμβατικών παραδοτέων της υπηρεσίας «Υπηρεσίες Υλοποίησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Πατρέων» και την οργάνωση τους σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 4784/2021.

Οι διαδικασίες εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων λαμβάνουν χρηματοδότηση από το πρόγραμμα «Δράσεις περιβαλλοντικού ισοζυγίου» του Πράσινου Ταμείου

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν την πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός της πόλης της Πάτρας. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Πατρέων έχει σαν αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του επιχειρησιακού και στρατηγικού σχεδιασμού του Δήμου Πατρέων.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις Κατευθύνσεις του Πράσινου ταμείου και συμμορφώνεται με το περιεχόμενο του Άρθρου 22 του Νόμου 4599/19. και του νόμου 4784/2021 ο οποίος εξειδικεύει περισσότερες ορισμένες διαδικασίες.

2 Αντικείμενο

Το παρόν τεύχος έχει ως αντικείμενο να συνοψίσει τα αποτελέσματα και τις διαδικασίες μέσα από τις οποίες διαμορφώθηκαν τα τελικά μέτρα για την κινητικότητα στην Πάτρα. Ο τρόπος αξιολόγησης των επιπτώσεων και η εξειδίκευση των χαρακτηριστικών των μέτρων περιλαμβάνονται συνοπτικά..

3 Αναλυτικός κατάλογος μέτρων και αξιολόγηση της συμβολής τους προς την επίτευξη του οράματος και των στόχων του ΣΒΑΚ

Τα πακέτα μέτρων του ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων αναπτύχθηκαν με διαφορετικό τρόπο προκειμένου να αναδείξουν τις αλληλουχίες και τις συνέργειες μεταξύ τους. Προκειμένου να προσαρμοστούν στις κατηγορίες που ορίζει ο νόμος 4784 για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ, η λίστα των μέτρων διαμορφώνεται στην συνέχεια, με αρκετές περιπτώσεις μέτρων κινητικότητας να συνεισφέρουν σε δυο ή περισσότερες κατηγορίες:

1. Ενίσχυση των δημοσίων μέσων μεταφοράς

- A1: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
 - ο A1.4. Διερεύνηση δυνατοτήτων συντονισμένης σηματοδότησης & «έξυπνης» σηματοδότησης
- Γ1: ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
- Γ2: ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
 - ο Γ2.1. Προσαρμογή των λεωφορειακών γραμμών μετά την αναβάθμιση του σιδηροδρόμου
 - ο Γ2.2 Διερεύνηση εισαγωγής συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας προσαρμοσμένο στη ζήτηση (Demand Responsive Transit)
 - ο Γ2.3. Θεσμοθέτηση Οργανισμού Συγκοινωνιών Πατρών
- Γ3: ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
 - ο Γ3.1. Δημιουργία κεντρικού διατροπικού σταθμού μεταφορών στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου
 - ο Γ3.2. Αναβάθμιση των στάσεων λεωφορειακών γραμμών
 - ο Γ3.3. Δημιουργία υποδομών Park n Ride
- Ε1: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ
 - ο Ε1.1. Προώθηση της πολεοδομικής ανάπτυξης περιμετρικά από σταθμούς μεταφορών (Transit Oriented Development)
- Ε2: SMART MOBILITY ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ
 - ο Ε2.1. Συλλογή δεδομένων και Πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο
 - ο Ε2.2. Διαδικτυακή Πληροφόρηση
 - ο Ε2.4. Εξοπλισμός / οργάνωση δομής παρακολούθησης και αστυνόμευσης

2) Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)

- A3: ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΩΝ & ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
 - ο A3.1. Ήπια Κυκλοφορία – Περιοχή Γειτονιάς
 - ο A3.2. Ήπια Κυκλοφορία – Ζώνες προτεραιότητας πεζών και ποδηλατιστών

- Δ1: ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΚΑΙ ΤΑ Ε.Π.Η.Ο
 - ο Δ1.1. Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων
 - ο Δ1.2. Αναβάθμιση στοιχείων των υφιστάμενων υποδομών ποδήλατου
 - ο Δ1.3. Αναβάθμιση κόμβων εντός του δικτύου ποδηλατοδρόμων
 - ο Δ1.4. Διερεύνηση ποδηλατικών διαδρομών ειδικού σκοπού
- Δ2: ΛΟΙΠΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ Ε.Π.Η.Ο
 - ο Δ2.1. Υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων & ΕΠΗΟ
 - ο Δ2.2. Διαμοιραζόμενος στόλος μικροκινητικότητας
- Δ3: ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΚΑΙ ΑΝΕΤΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ
 - ο Δ3.1. Δίκτυα βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών & ΑμεΑ
 - ο Δ3.2. Ολοκληρωμένο σύστημα πληροφόρησης κατοίκων και επισκεπτών της Πάτρας
 - ο Δ3.3. Διαδρομές αναψυχής πεζών
- Δ4: ΑΣΦΑΛΕΙΣ & ΒΙΩΣΙΜΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΜΑΘΗΤΩΝ
 - ο Δ4.1. Παρεμβάσεις περιμετρικά των σχολικών μονάδων (Σχολικός Δακτύλιος)
 - ο Δ4.2 Σχολικές διαδρομές (School travel plans)
- Ε1: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ
 - ο Ε1.1. Προώθηση της πολεοδομικής ανάπτυξης περιμετρικά από σταθμούς μεταφορών (Transit Oriented Development)
 - ο Ε1.3. Αστικές αναπλάσεις
- Ε3: ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ
 - ο Ε3.1. Στρατηγική επικοινωνίας και ενημέρωσης πολιτών

3) Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών

- Α1: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
 - ο Α1.1. Μελλοντική ιεράρχηση οδικού δικτύου
 - ο Α1.2. Ρυθμίσεις κυκλοφορίας – Μονοδρόμηση
 - ο Α1.3. Ρυθμίσεις κυκλοφορίας – Σήμανση & Σηματοδότηση
 - ο Α1.4. Διερεύνηση δυνατοτήτων συντονισμένης σηματοδότησης & «έξυπνης» σηματοδότησης
- Α2: ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ & ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΚΟΜΒΩΝ
 - ο Α2.1. Προτεραιότητα στη διάνοιξη κρίσιμων οδικών αξόνων
 - ο Α2.2. Αναβάθμιση & συντήρηση οδικού δικτύου
 - ο Α2.3. Αναβάθμιση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων
- Α4: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

- ο A4.1. Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Sustainable Urban Logistics Plan – SULP)
- B1: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΙΑΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ
 - ο B1.1. Εξειδίκευση και εφαρμογή ενός ολιστικού συστήματος στάθμευσης
 - ο B1.2. Εισαγωγή ενιαίας πολιτικής τιμολόγησης της στάθμευσης στην Πάτρα
 - ο B1.3. Διερεύνηση εισαγωγή ειδικής ζώνης στάθμευσης κατοίκων περιμετρικά των κεντρικών σταθμών μεταφορών
- B2: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
 - ο B2.1. Θέσεις στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση
 - ο B2.2. Θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ
 - ο B2.3. Θέσεις στάθμευσης για μοτοσυκλέτες
 - ο B2.4. Διερεύνηση διαμόρφωσης χώρου για τη μακροχρόνια στάθμευσης βαρέων οχημάτων
- Γ1: ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
- Γ2: ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
 - ο Γ2.1. Προσαρμογή των λεωφορειακών γραμμών μετά την αναβάθμιση του σιδηροδρόμου
 - ο Γ2.2 Διερεύνηση εισαγωγής συστήματος δημόσιας συγκοινωνία προσαρμοσμένο στη ζήτηση (Demand Responsive Transit)
- Δ1: ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΚΑΙ ΤΑ Ε.Π.Η.Ο
 - ο Δ1.1. Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων
 - ο Δ1.2. Αναβάθμιση στοιχείων των υφιστάμενων υποδομών ποδήλατου
 - ο Δ1.3. Αναβάθμιση κόμβων εντός του δικτύου ποδηλατοδρόμων
 - ο Δ1.4. Διερεύνηση ποδηλατικών διαδρομών ειδικού σκοπού
- Δ2: ΛΟΙΠΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ Ε.Π.Η.Ο
 - ο Δ2.1. Υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων & ΕΠΗΟ
 - ο Δ2.2. Διαμοιραζόμενος στόλος μικροκινητικότητας
- Δ3: ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΚΑΙ ΑΝΕΤΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ
 - ο Δ3.1. Δίκτυα βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών & ΑμεΑ
 - ο Δ3.2. Ολοκληρωμένο σύστημα πληροφόρησης κατοίκων και επισκεπτών της Πάτρας
- Ε1: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ
 - ο Ε1.1. Προώθηση της πολεοδομικής ανάπτυξης περιμετρικά από σταθμούς μεταφορών (Transit Oriented Development)
 - ο Ε1.2. Ολοκλήρωση ρυμοτομίας κρίσιμων περιοχών της πόλης
 - ο Ε1.3. Αστικές αναπλάσεις
- Ε2: SMART MOBILITY ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ
 - ο Ε2.1. Συλλογή δεδομένων και Πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο

- ο Ε2.2. Διαδικτυακή Πληροφόρηση
- ο Ε2.3. Δημιουργία Γραφείου Κινητικότητας – Mobility lab
- ο Ε2.4. Εξοπλισμός / οργάνωση δομής παρακολούθησης και αστυνόμευσης

4) Βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού

- A1: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
 - ο A1.1. Μελλοντική ιεράρχηση οδικού δικτύου
 - ο A1.3. Ρυθμίσεις κυκλοφορίας – Σήμανση & Σηματοδότηση
- A2: ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ & ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΚΟΜΒΩΝ
 - ο A2.1. Προτεραιότητα στη διάνοιξη κρίσιμων οδικών αξόνων
 - ο A2.2. Αναβάθμιση & συντήρηση οδικού δικτύου
 - ο A2.3. Αναβάθμιση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων
- A3: ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΩΝ & ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
 - ο A3.1. Ήπια Κυκλοφορία – Περιοχή Γειτονιάς
 - ο A3.2. Ήπια Κυκλοφορία – Ζώνες προτεραιότητας πεζών και ποδηλατιστών
- B1: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΙΑΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ
 - ο B1.1. Εξειδίκευση και εφαρμογή ενός ολιστικού συστήματος στάθμευσης
- Δ1: ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΚΑΙ ΤΑ Ε.Π.Η.Ο
 - ο Δ1.1. Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων
 - ο Δ1.2. Αναβάθμιση στοιχείων των υφιστάμενων υποδομών ποδήλατου
 - ο Δ1.3. Αναβάθμιση κόμβων εντός του δικτύου ποδηλατοδρόμων
- Δ3: ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΚΑΙ ΑΝΕΤΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ
 - ο Δ3.1. Δίκτυα βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών & ΑμεΑ
- Δ4: ΑΣΦΑΛΕΙΣ & ΒΙΩΣΙΜΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΜΑΘΗΤΩΝ
 - ο Δ4.1. Παρεμβάσεις περιμετρικά των σχολικών μονάδων (Σχολικός Δακτύλιος)
 - ο Δ4.2 Σχολικές διαδρομές (School travel plans)
- Ε1: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ
 - ο Ε1.3. Αστικές αναπλάσεις
- Ε3: ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ
 - ο Ε3.1. Στρατηγική επικοινωνίας και ενημέρωσης πολιτών

5) Μείωση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων

- A1: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
 - ο A1.1. Μελλοντική ιεράρχηση οδικού δικτύου
- A4: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

- ο A4.1. Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Sustainable Urban Logistics Plan – SULP)
- ο A4.2. Περιορισμός διελεύσεων βαρέων οχημάτων από το τοπικό δίκτυο / γειτονιές
- B1: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΙΑΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ
 - ο B1.1. Εξειδίκευση και εφαρμογή ενός ολιστικού συστήματος στάθμευσης
 - ο B1.2. Εισαγωγή ενιαίας πολιτικής τιμολόγησης της στάθμευσης στην Πάτρα
- Γ1: ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
- Γ2: ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
 - ο Γ2.1. Προσαρμογή των λεωφορειακών γραμμών μετά την αναβάθμιση του σιδηροδρόμου
 - ο Γ2.2 Διερεύνηση εισαγωγής συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας προσαρμοσμένο στη ζήτηση (Demand Responsive Transit)
- Δ3: ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΚΑΙ ΑΝΕΤΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ
 - ο Δ3.1. Δίκτυα βελτιωμένης προσβασιμότητας πεζών & ΑμεΑ
 - ο Δ3.2. Ολοκληρωμένο σύστημα πληροφόρησης κατοίκων και επισκεπτών της Πάτρας
 - ο Δ3.3. Διαδρομές αναψυχής πεζών
- Ε1: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ
 - ο Ε1.1. Προώθηση της πολεοδομικής ανάπτυξης περιμετρικά από σταθμούς μεταφορών (Transit Oriented Development)
 - ο Ε1.2. Ολοκλήρωση ρυμοτομίας κρίσιμων περιοχών της πόλης
 - ο Ε1.3. Αστικές αναπλάσεις
- Ε2: SMART MOBILITY ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ
 - ο Ε2.1. Συλλογή δεδομένων και Πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο
 - ο Ε2.2. Διαδικτυακή Πληροφόρηση
 - ο Ε2.4. Εξοπλισμός / οργάνωση δομής παρακολούθησης και αστυνόμευσης
- Ε3: ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ
 - ο Ε3.1. Στρατηγική επικοινωνίας και ενημέρωσης πολιτών

6) Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων

- A4: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
 - ο A4.1. Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Sustainable Urban Logistics Plan – SULP)
- A5: ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ
 - ο A5.1. Εφαρμογή του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)
 - ο A5.2. Διερεύνηση σκοπιμότητας για δημιουργία «Δημοτικών πάρκων φόρτισης Η.Ο.»
 - ο A5.3. Αντικατάσταση δημοτικού στόλου με ηλεκτροκίνητα οχήματα
- Δ2: ΛΟΙΠΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ Ε.Π.Η.Ο

- ο Δ2.2. Διαμοιραζόμενος στόλος μικροκινητικότητας
- E3: ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ
 - ο E3.1. Στρατηγική επικοινωνίας και ενημέρωσης πολιτών

7) Καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής

- A1: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
 - ο A1.1. Μελλοντική ιεράρχηση οδικού δικτύου
 - ο A1.2. Ρυθμίσεις κυκλοφορίας – Μονοδρόμηση
 - ο A1.3. Ρυθμίσεις κυκλοφορίας – Σήμανση & Σηματοδότηση
 - ο A1.4. Διερεύνηση δυνατοτήτων συντονισμένης σηματοδότησης & «έξυπνης» σηματοδότησης
- A2: ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ & ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΚΟΜΒΩΝ
 - ο A2.1. Προτεραιότητα στη διάνοιξη κρίσιμων οδικών αξόνων
 - ο A2.3. Αναβάθμιση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων
- A4: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
 - ο A4.1. Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Sustainable Urban Logistics Plan – SULP)
 - ο A4.2. Περιορισμός διελεύσεων βαρέων οχημάτων από το τοπικό δίκτυο / γειτονιές
- B2: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
 - ο B2.1. Θέσεις στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση
 - ο B2.4. Διερεύνηση διαμόρφωσης χώρου για τη μακροχρόνια στάθμευσης βαρέων οχημάτων
- E2: SMART MOBILITY ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ
 - ο E2.1. Συλλογή δεδομένων και Πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο
 - ο E2.4. Εξοπλισμός / οργάνωση δομής παρακολούθησης και αστυνόμευσης

8) Οργάνωση της στάθμευσης

- B1: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΙΑΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ
 - ο B1.1. Εξειδίκευση και εφαρμογή ενός ολιστικού συστήματος στάθμευσης
 - ο B1.2. Εισαγωγή ενιαίας πολιτικής τιμολόγησης της στάθμευσης στην Πάτρα
 - ο B1.3. Διερεύνηση εισαγωγή ειδικής ζώνης στάθμευσης κατοίκων περιμετρικά των κεντρικών σταθμών μεταφορών
- B2: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
 - ο B2.1. Θέσεις στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση
 - ο B2.2. Θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ
 - ο B2.3. Θέσεις στάθμευσης για μοτοσυκλέτες

- ο Β2.4. Διερεύνηση διαμόρφωσης χώρου για τη μακροχρόνια στάθμευση βαρέων οχημάτων
- Γ3: ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
 - ο Γ3.1. Δημιουργία κεντρικού διατροπικού σταθμού μεταφορών στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου
 - ο Γ3.3. Δημιουργία υποδομών Park n Ride
- Δ2: ΛΟΙΠΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ Ε.Π.Η.Ο
 - ο Δ2.1. Υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων & ΕΠΗΟ

9) Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών

- Ε2: SMART MOBILITY ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ
 - ο Ε2.1. Συλλογή δεδομένων και Πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο
 - ο Ε2.2. Διαδικτυακή Πληροφόρηση
 - ο Ε2.3. Δημιουργία Γραφείου Κινητικότητας – Mobility lab
 - ο Ε2.4. Εξοπλισμός / οργάνωση δομής παρακολούθησης και αστυνόμευσης
- Ε3: ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ
 - ο Ε3.1. Στρατηγική επικοινωνίας και ενημέρωσης πολιτών

3.1 Αποτελέσματα διαβούλευσης μέτρων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

Η δεύτερη φάση του συμμετοχικού σχεδιασμού για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων, πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με το πλάνο συμμετοχικού σχεδιασμού και προσαρμόστηκε κατάλληλα στις ανάγκες του δήμου

Η συγκεκριμένη φάση περιλαμβάνει:

- Την προκαταρκτική παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων και των οραματικών τους στόχων στους φορείς της πόλης και συνδιαμόρφωση των περιεχομένων τους.
- Την παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας και των οραματικών τους στόχων στους εκπροσώπους των Δημοτικών Ενοτήτων.
- Την διεξαγωγή διαβούλευσης με τους φορείς
- Την διεξαγωγή διαδικτυακής δημοσκόπησης με τους πολίτες

3.1.1 Προετοιμασία

Για την κατάλληλη προετοιμασία της 2^{ης} φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ του Δήμου Πατρέων, η ομάδα έργου προχώρησε στις εξής ενέργειες:

1. Οργάνωση του ενημερωτικού υλικού για τις δημοτικές παρατάξεις, του φορείς και του πολίτες που πρόκειται να συμμετάσχουν στην παρούσα φάση.
2. Δημιουργία κατάλληλα δομημένων (μη τεχνική γλώσσα, έννοιες, αντικείμενο, κ.ά.) παρουσιάσεων, για την κατανόηση των ευρημάτων και των προτάσεων για την πόλη, με στόχο την διασφάλιση της καλύτερης κατανόησης και την μεγαλύτερης συμμετοχής από μη-τεχνικούς. Οι παρουσιάσεις που δομήθηκαν περιλαμβάνουν τα εξής αντικείμενα:
 - α) Αποτελέσματα ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης
 - β) Αποτελέσματα των ερευνών στους κατοίκους
 - γ) Διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων
 - δ) Ποσοτική και ποιοτική αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων
3. Δημιουργία τεύχους διαβούλευσης με το σύνολο των πληροφοριών για την αποτελεσματική αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας
4. Δημιουργία διαδικτυακής δημοσκόπησης
5. Ανάρτηση του τεύχους και της διαδικτυακής δημοσκόπησης στη διαδικτυακή πλατφόρμα που διαμορφώθηκε από τον Δήμο για τις ανάγκες του ΣΒΑΚ.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

ΠΑΤΡΑΕ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

ΑΡΧΙΚΗ ΣΕΛΙΔΑΤΙ ΕΙΝΑΙ ΣΒΑΚΤΟ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΠΑΤΡΕΩΝΣΥΜΜΕΤΕΧΩ ΣΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΝΕΑ

Ο Δήμος Πατρέων πραγματοποιεί την Β΄ Διαβούλευση με φορείς της πόλης, για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Ο Δήμος Πατρέων προχωρά στο επόμενο στάδιο των διαδικασιών εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την πόλη της Πάτρας.

Στο πλαίσιο της Β φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Πάτρας, τόσο οι φορείς, όσο και οι ομάδες πολιτών και οι κάτοικοι και επισκέπτες της πόλης θα μπορούν να συνεισφέρουν με τις απόψεις και τις κατευθύνσεις τους στον σχεδιασμό.

Τα αποτελέσματα της συνολικής διαδικασίας θα αναρτηθούν στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ αμέσως μετά την ολοκλήρωσή της. Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ θα διασφαλίσει την συμμετοχή όλων των φορέων κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ακουστούν και να καταγραφούν όλες οι απόψεις και οι προβληματισμοί. Επισυναπτόμενα αρχεία:

[ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΦΟΡΕΩΝ ΓΙΑ Β ΦΑΣΗ ΣΒΑΚ](#)[Download](#)

[ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ](#)[Download](#)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

ΠΑΤΡΑΕ

Συνδιαμόρφωση μελλοντικών σεναρίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας





ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

“Ένα απαραίτητο εργαλείο για το Δήμο.....
..... που θέτει τους πολίτες του στο επίκεντρο”

Σεπτέμβριος 2022

Εικόνα 1: Στιγμιότυπα από το υλικό που αναρτήθηκε στην πλατφόρμα του ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων

3.1.2 Συνδιαμόρφωση των σεναρίων με ομάδες φορέων

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός περιλαμβάνει πολλά διαφορετικά επίπεδα εμπλοκής των ενδιαφερομένων μερών, τα οποία μπορούν να φέρουν αισθητές διαφοροποιήσεις στην ποιότητα των αποτελεσμάτων. Στον σχεδιασμό των αστικών μεταφορών, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Προσβασιμότητας αποτελούν τα πρώτα έργα τα οποία εισήγαγαν εντατικά τέτοιες διαδικασίες, ωστόσο, στην πλειοψηφία τους, η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών είναι συμβουλευτική ως προς την λήψη των αποφάσεων.

Το ΣΒΑΚ Δήμου Πατρέων προσπαθεί μέσα από τις διαδικασίες του να προχωρήσει σε ένα επόμενο επίπεδο συμμετοχικού σχεδιασμού, έχοντας ως απώτερο σκοπό να εμπλέξει την τοπική κοινωνία τόσο στον σχεδιασμό των σεναρίων κινητικότητας, όσο και στην τελική επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου για την πόλη.

Προκειμένου να συμβεί αυτό, η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ αποφάσισε την διεξαγωγή ομάδων εργασίας με τη συμμετοχή φορέων της Πάτρας, με αντικείμενο τον εμπλουτισμό, την τροποποίηση και την αλλαγή των προτεινόμενων σεναρίων ή ακόμα και την δημιουργία ενός νέου.

Οι συναντήσεις με τις ομάδες των φορέων πραγματοποιήθηκαν με την μέθοδο των συναντήσεων εργασίας στον χώρο του Δημαρχείου από τις 28 έως της 29 Σεπτεμβρίου 2022. Οι συναντήσεις πραγματοποιήθηκαν πρωί και απόγευμα, ώστε να διασφαλιστεί η δυνατότητα συμμετοχής κάθε εκπροσώπου φορέων.



Φορείς μεταφορικού έργου



Ενώσεις επαγγελματιών - επιμελητήρια



Τεχνικοί φορείς



Κοινωνικές ομάδες και σύλλογοι

Εικόνα 2: Στιγμιότυπα από τις συναντήσεις με τις ομάδες φορέων

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Το σύνολο των φορέων που συμμετείχαν στις διαδικασίες συνδιαμόρφωσης των σεναρίων αστικής κινητικότητας παρουσιάζεται στην εικόνα:

Ονοματεπώνυμο	Φορέας	Τηλέφωνο/E-mail	Υπογραφή
Χρ. Τριανταφύλλου	Δ.Π.		Χρ. Τριανταφύλλου
Αθανασίου Δημήτρης	ΔΕΥΑΠ		Αθανασίου Δημήτρης
Τοχωράκης Αλέκος	Δήμος		Τοχωράκης Αλέκος
Λορέντζος Χρυσή	Δήμος		Λορέντζος Χρυσή
Σταμάτος Σπύρος	Δήμος		Σταμάτος Σπύρος
Κώστα Καραντζής	Δ. Πατρέων		Κώστα Καραντζής
Σηλαιοπούλου Γεώργιος	- - -		Σηλαιοπούλου Γεώργιος
Ασπράμαχος Νίκος	Δ. Πατρέων		Ασπράμαχος Νίκος
ΧΑΤΣΗΛΕΓΙΣΤΕΡΙΣ ΑΝΔΡΑΣ	ΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ ΠΑΤΡΩΝ		ΧΑΤΣΗΛΕΓΙΣΤΕΡΙΣ ΑΝΔΡΑΣ
Θωμάς Δημήτριος	ΑΓΟΙΚΟ ΚΤΕΛ ΠΑΤΡΩΝ		Θωμάς Δημήτριος
Σιδεργής Γεώργιος	Σωφασείο Ταξί		Σιδεργής Γεώργιος
ΜΑΡΜΟΥΣΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	ΕΚΤ		ΜΑΡΜΟΥΣΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
ΓΙΑΤΣΑΣ ΤΑΣΟΣ	ΣΚΕΑΝΑ		ΓΙΑΤΣΑΣ ΤΑΣΟΣ
Νταούλης Ανδρέας	Εταιρεία για την		Νταούλης Ανδρέας
Ζαφειρόπουλος Κωνσταντίνος	ΕΜΠΟΡΙΕΣ		Ζαφειρόπουλος Κωνσταντίνος
Ξιδάκης Χαρίλαος	Πανεπιστήμιο Πατρών		Ξιδάκης Χαρίλαος
Διήγη Χονδράκης	Πανεπιστήμιο Πατρών		Διήγη Χονδράκης
Κουκούλης Θεόδωρος	Ανταρτική Έκθεση		Κουκούλης Θεόδωρος
ΑΓΓΕΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΤΕΕ Διεύθυνση Γραμμάτων		ΑΓΓΕΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΝΕΙΛΑ ΑΓΑΘΗ	ΑΔΠΔΕΙ		ΝΕΙΛΑ ΑΓΑΘΗ
Μαρίνα Γιαννουλίου	Πανεπιστήμιο Πατρών		Μαρίνα Γιαννουλίου
Τσακαρέας Γιάννης	ΑΔΠΔΕΙ		Τσακαρέας Γιάννης
Βασιλείου Γεώργιος	"Φίλοι Προαστίων"		Βασιλείου Γεώργιος
Βασιλική Μαρτίνου	Κοινο-τοπία		Βασιλική Μαρτίνου
Έφρη Μπαλάνη	Κοινο-τοπία		Έφρη Μπαλάνη
Σουβιόπουλος Ανδρέας	Πολιτική Εν Αρσένει		Σουβιόπουλος Ανδρέας
Σπύρας Ελένη	ΟΙΚΙΓΙΑ		Σπύρας Ελένη
Λιάννα Παπαϊωάννου	Παραβαλλωνιστική		Λιάννα Παπαϊωάννου

Εικόνα 3: Συμμετοχή φορέων στην προκαταρκτική διαδικασία συνδιαμόρφωσης των σεναρίων

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Η διαδικασία που ακολουθήθηκε σε κάθε συνάντηση εργασίας με τις ομάδες φορέων περιλαμβάνει τα εξής:

- Εισαγωγική ενημέρωση από την ομάδα έργου για την πορεία εξέλιξης του ΣΒΑΚ Δήμου Πατρέων γενικότερα και των διαδικασιών συμμετοχικού σχεδιασμού ειδικότερα.
- Αναλυτική παρουσίαση των σεναρίων αστικής κινητικότητας που αναπτύχθηκαν για τις ανάγκες της Πάτρας από την ομάδα έργου
 - ο Παρουσίαση ορισμένων κρίσιμων ευρημάτων της ανάλυσης
 - ο Παρουσίαση της γενικής ιδέας κάθε σεναρίου και του οραματικού στόχου που τις συνοδεύει
 - ο Αναλυτική παρουσίαση των παρεμβάσεων των εξεταζόμενων σεναρίων σε αντιπαραβολή μεταξύ ανά είδος κινητικότητας (Μηχανοκίνητη κυκλοφορία, στάθμευσης, MMM, Ποδήλατο, Βάδισμα και λοιπές πολιτικές). Δυναμική συζήτηση με τους φορείς για τις απορίες, τις ιδέες ή τις παρεμβάσεις τους.

Από τη συγκεκριμένη διαδικασία προέκυψαν πολλές προτάσεις και αλλαγές σχετικά με το περιεχόμενο των σεναρίων αστικής κινητικότητας. Οι κυριότερες από αυτές συνοψίζονται ως εξής:

- Οι περισσότερες ομάδες φορέων ανέδειξαν τους προβληματισμούς τους για τη λειτουργία του νότιου τμήματος της πόλης. Τα εναλλακτικά σενάρια ενσωματώνουν παρεμβάσεις και διανοίξεις οδικών τμημάτων στον αστικό ιστό, οι οποίες εξυπηρετούν τις βασικές κυκλοφοριακές ανάγκες, ωστόσο οι φορείς εκτιμούν ότι θα πρέπει να υλοποιηθεί δραστικότερα το σχέδιο πόλης στην περιοχή, ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής
- Ενδιαφέρον από συγκεκριμένη ομάδα φορέων δόθηκε στις μετακινήσεις των εργαζομένων από και προς την βιομηχανική περιοχή της Πάτρας. Οι επιχειρήσεις που εισάγουν ιδιωτικά λεωφορεία για την μετακίνηση των εργαζομένων τους φαίνεται να αντιμετωπίζουν προβλήματα και καθυστερήσεις στην κίνηση τους εντός πόλης. Ως αποτέλεσμα έχει μειωθεί το πλήθος των στάσεων εντός πόλης και οι εργαζόμενοι δεν εξυπηρετούνται επαρκώς. Η οργάνωση των συγκεκριμένων υπηρεσιών μέσω ενός προγράμματος «Μετακινήσεων Απασχολούμενων» θα μπορούσε να βελτιώσει την εξυπηρέτηση των εργαζομένων και την εξοικονόμηση πόρων.
- Οι τεχνικοί φορείς ανέδειξαν την ανάγκη ενοποίησης και εκσυγχρονισμού των συστημάτων διαχείρισης της σηματοδότησης στην πόλη.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

- Οι τεχνικοί φορείς εντόπισαν επίσης σημαντικές ελλείψεις στους τομείς της πολεοδομίας οι οποίες επηρεάζουν και την κινητικότητα στην περιοχή. Ειδικότερα, ανέδειξαν την ανάγκη εναρμόνιση του ΓΠΣ και του ρυμοτομικού σε διάφορες περιοχές της Πάτρας, ενώ έμφαση πρέπει να δοθεί και στο πολεοδομικό σχεδιασμό στην περιοχή του Ρίο.
- Οι φορείς που σχετίζονται με την παροχή συγκοινωνιακού έργου ήταν θετικοί στην βελτίωση των συχνοτήτων των ΜΜΜ και ανέδειξαν την ανάγκη για οργανωμένους και «εμφανείς» τερματικούς σταθμούς στο σύστημα των λεωφορείων.
- Η απομάκρυνση του τελωνείου από τον αστικό ιστό της πόλης μπορεί να συνεισφέρει στην μείωση των βαρέων οχημάτων και την βελτίωση της κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας.
- Στο σενάριο Α, ορισμένοι φορείς εξέφρασαν τις επιφυλάξεις τους για τμήματα των προτεινόμενων υποδομών ποδηλάτου σε σχέση με το ανάγλυφο της περιοχής.
- Οι φορείς ανέφεραν την ύπαρξη ομάδων πολιτών που δραστηριοποιούνται στην αθλητική ποδηλασία. Προτάθηκε να συμπεριληφθεί στο ΣΒΑΚ η διαμόρφωση μιας υπεραστικής διαδρομής ποδηλάτου μεταξύ της Πάτρας και του Αιγίου.
- Οι ομάδες πολιτών που συμμετείχαν στη συγκεκριμένη διαδικασία ανέδειξαν έντονα την ανάγκη αναβάθμισης των ποιοτικών χαρακτηριστικών των ΜΜΜ, με ιδιαίτερη έμφαση στην ανανέωση του στόλου των αστικών λεωφορείων.
- Η σύνδεση των πανεπιστημίων με υποδομή ποδηλάτου θεωρήθηκε σκόπιμη από αρκετούς φορείς, ωστόσο δεν προτάθηκαν τρόποι για να συμβεί αυτό αποτελεσματικά.
- Προβληματισμός υπήρξε σε ορισμένους φορείς σχετικά με την υπογειοποίηση του σιδηροδρόμου. Η πιθανή δυσκολία υλοποίησης ενός τέτοιου έργου μπορεί να εκτροχιάσει το χρονοδιάγραμμα του σχεδιασμού.

Από το σύνολο της διαδικασίας, τα συμπεράσματα οποία προέκυψαν είναι τα εξής:

- Οι φορείς θεώρησαν και τα τρία σενάρια τα οποία σχημάτισε η ομάδα έργου επαρκή και ολοκληρωμένα ως προς το περιεχόμενο τους. Οι προσθήκες και οι παρεμβάσεις των φορέων αποσκοπούν στην περεταίρω βελτίωση των σεναρίων.

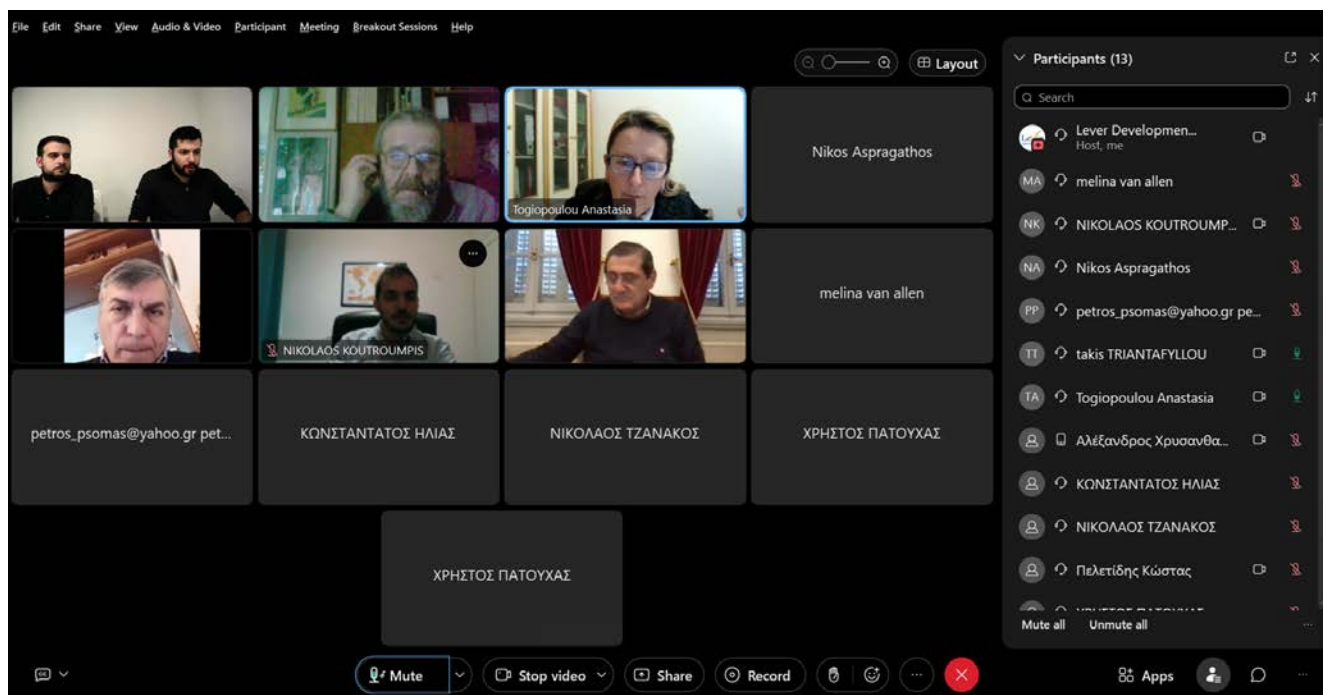
3.1.3 Συνδιαμόρφωση των σεναρίων με τους εκπροσώπους των δημοτικών παρατάξεων

Η διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού παρουσιάζει πληθώρα πλεονεκτημάτων για μια περιοχή. Ένα από αυτά αποτελεί και η συνεργασία μεταξύ ομάδων με διαφορετικές προσεγγίσεις, όπως και η δέσμευση - σύμπνοια σε θεσμικό – πολιτικό επίπεδο.

Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων στην προσπάθεια της να δημιουργήσει ένα σχέδιο το οποίο να είναι αποδεκτό από το σύνολο της κοινωνίας, προχώρησε στη διοργάνωση μιας διαδικτυακής συνάντησης (7 -2-2023) με τη συμμετοχή των δημοτικών παρατάξεων.

Αντικείμενο της συγκεκριμένης συνάντησης αποτελεί η ενημέρωση των δημοτικών παρατάξεων και συμμετοχή τους στη διαμόρφωση των λύσεων για την κινητικότητα στην πόλη. Ειδικότερα, στο πλαίσιο της συγκεκριμένης συνάντησης πραγματοποιήθηκαν τα εξής:

- Εισαγωγική παρουσίαση για την πορεία εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων
- Παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων και των οραματικών τους στόχων
- Συζήτηση και τοποθετήσεις των δημοτικών παρατάξεων



Εικόνα 4: Συμμετοχή δημοτικών παρατάξεων στην διαδικασία συνδιαμόρφωσης των σεναρίων

Οι παρατάξεις που έδωσαν το παρόν στη συγκεκριμένη διαδικασία, βοήθησαν δραστικά την ομάδα έργου του Δήμου με τις ιδέες και τις παρατηρήσεις τους. Τα βασικότερα σημεία τα οποία ανέδειξαν σχετικά με τα εναλλακτικά σενάρια ήταν τα εξής:

- Σχετικά με τη λειτουργία του σιδηροδρόμου στην Πάτρα και την υπογειοποίηση της υποδομής, εκφράστηκε η ανησυχία σχετικά με τη λειτουργικότητα της πόλης κατά την περίοδο των

εργασιών. Λαμβάνοντας υπόψη το δυσμενές παράδειγμα της Θεσσαλονίκης, οι πιθανές καθυστερήσεις κατά την διάρκεια κατασκευής του έργου μπορεί να έχουν πολλαπλάσιες επιπτώσεις σε ένα πιο περιορισμένο δίκτυο σαν αυτό της Πάτρας. Η ομάδα έργου του Δήμου ανέδειξε ως ειδοποιό διαφορά μεταξύ των δυο περιπτώσεων την υφιστάμενη χάραξη του σιδηροδρόμου στην Πάτρα, ο οποίος έχει δικό του δεσμευμένο χώρο και κάτ. επέκταση οι επιπτώσεις στο δίκτυο αναμένεται να είναι περιορισμένες. Παράλληλα, για την προσωρινή αυτή περίοδο κατασκευής, ο Δήμος διαθέτει πλέον τα εργαλεία σχεδιασμού (κυκλοφοριακό μοντέλο) προκειμένου να προβλέψει τις επιπτώσεις από την φάση κατασκευής και να σχεδιάσει τις αντίστοιχες προσωρινές ρυθμίσεις στην κυκλοφορία.

- Ιδιαίτερο ενδιαφέρον δόθηκε και από τις δημοτικές παρατάξεις στα ζητήματα της πόλης τα οποία σχετίζονται με τον πολεοδομικό σχεδιασμό και το βαθμό εφαρμογής του. Οι βορειότερες γειτονίες της Πάτρας και το Ρίο παραπέμπουν αισθητά σε αντίστοιχες συνθήκες που υπήρξαν στο Μάτι (πυκνή δόμηση με μικρά πλάτη οδών κ.ά.). Αντίστοιχα, οι νοτιότερες περιοχές της πόλης, αντιμετωπίζουν σημαντικές δυσκολίες με σημαντικότερη την πλήρη αποκοπή τους από το παραλιακό μέτωπο λόγω των ανθρωπογενών εμποδίων των εγκαταλελειμμένων βιομηχανιών. Η πολεοδόμηση της περιοχής (σχεδιασμός και εφαρμογή) θα πρέπει να επισπευσθεί προκειμένου να αποκτήσουν οι κάτοικοι της Πάτρας τις υποδομές που θα βελτιώσουν την καθημερινότητα τους και θα ολοκληρώσουν το οδικό δίκτυο.
- Αναφορά πραγματοποιήθηκε και σχετικά με το Τραμ στην περιοχή της Πάτρας και για το αν έχει συνυπολογισθεί στη δημιουργία των εναλλακτικών σεναρίων. Η ομάδα έργου έχει αξιολογήσει την μελέτη του Τραμ (2010), ωστόσο στην παρούσα περίοδο μια τέτοια πρόταση κρίθηκε μη οικονομικά σκόπιμη (ανταγωνιστική έναντι του προαστιακού σιδηροδρόμου). Παρόλα αυτά, στο σχεδιασμό των εναλλακτικών σεναρίων υπήρξε σχετική πρόνοια για γραμμές Τραμ με έμμεσο τρόπο, καθώς οι προτεινόμενες διαδρομές των «Κύριων λεωφορειακών γραμμών» υψηλής μεταφορικής ικανότητας ακολουθούν οδικά τμήματα (απουσία σημαντικών στροφών).

3.1.4 Διαβούλευση των σεναρίων κινητικότητας με την τοπική κοινωνία

Η διαδικασία της διαβούλευσης για την ανάδειξη του καταλληλότερου σεναρίου αστικής κινητικότητας για την Πάτρα αποτελεί ένα κρίσιμο στάδιο για την εξέλιξη του ΣΒΑΚ. Στα πρώτα τμήματα της Β φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ, ζήτησε την συμβολή των φορέων και των δημοτικών παρατάξεων της Πάτρας στον εμπλουτισμό και την τροποποίηση

των εναλλακτικών σεναρίων, προκειμένου αυτά να βελτιωθούν και να αποτελέσουν ανταγωνιστικές και ρεαλιστικές εναλλακτικές για την πόλη.

Μετά τη συγκεκριμένη διαδικασία, η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων επικαιροποίησε τα εναλλακτικά σενάρια και προχώρησε στην αποτίμηση των επιπτώσεων τους μέσα από τη χρήση του κυκλοφοριακού υποδείγματος για την περιοχή της Πάτρας. Ειδικότερα, οι παρεμβάσεις κάθε σεναρίου εισήχθησαν στο κυκλοφοριακό υπόδειγμα στο σύνολο τους (ορίζοντας 10 ετών) με στόχο να διερευνηθούν τα αποτελέσματα τους στην επιλογή μεταφορικού μέσου, σε κρίσιμου κυκλοφοριακούς δείκτες καθώς και σε περιβαλλοντικούς δείκτες.

Η επιλογή του καταλληλότερου σεναρίου για την Πάτρα αποτελεί ένα σύνθετο και πολυπαραμετρικό ζήτημα με μεγάλη επιρροή στην εξέλιξη της πόλης στο μέλλον. Ακριβώς για αυτούς τους λόγους η τοπική κοινωνία θα πρέπει να είναι εκείνη η οποία θα αναδείξει την τελική λύση, ωστόσο κάτι τέτοιο περιλαμβάνει σημαντικές δυσκολίες για τους εξής λόγους:

- Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και η Α φάση συμμετοχικού σχεδιασμού, έχουν αναδείξει ζητήματα και ανάγκες, τα οποία η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ προσπαθεί να εξυπηρετήσει μέσα από τον σχεδιασμό των σεναρίων κινητικότητας. Οι πολίτες και οι φορείς έχουν μερική εικόνα της συγκεκριμένης διαδικασίας.
- Κάθε σενάριο που εξετάζεται στο ΣΒΑΚ περιλαμβάνει ένα σύνολο μέτρων με διαφορετικά χαρακτηριστικά, τα οποία «πλέκονται» μεταξύ τους και λειτουργούν συνεργατικά προκειμένου να πετύχουν τα επιθυμητά αποτελέσματα. Η τοπική κοινωνία συνήθως δεν διαθέτει τις απαιτούμενες τεχνικές γνώσεις για να διακρίνει ευκολά τα πλεονεκτήματα των συνεργασιών μεταξύ των μέτρων.
- Οι επιπτώσεις κάθε σεναρίου ποσοτικοποιούνται μέσα από τη χρήση του κυκλοφοριακού μοντέλου. Οι πληροφορίες της αποτίμησης κάθε σεναρίου πρέπει να είναι διαθέσιμες στην τοπική κοινωνία προκειμένου να αναδείξει το καταλληλότερο σενάριο για την πόλη.

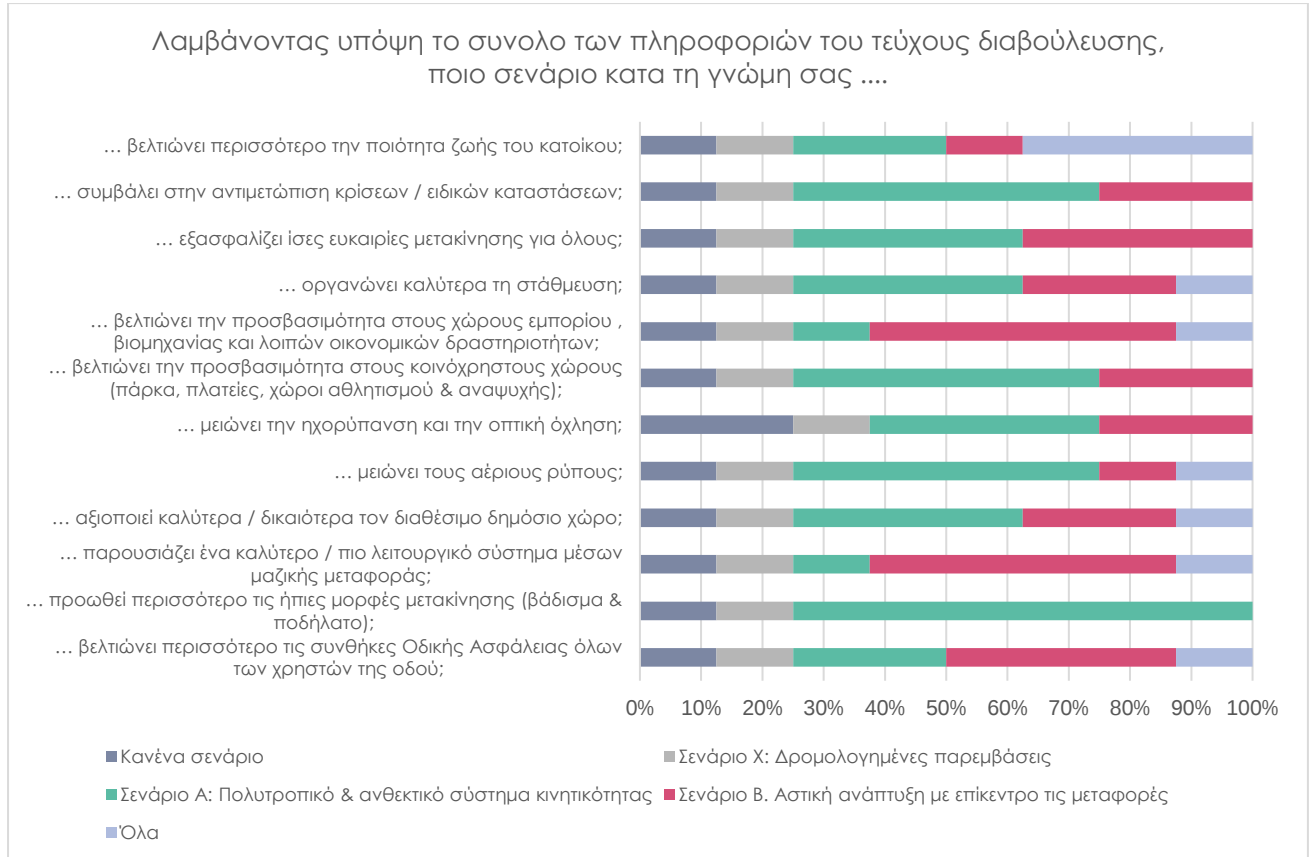
Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω, προκύπτει η ανάγκη υποστήριξης των συμμετεχόντων (φορέων και πολιτών) στη διαδικασία επιλογής του σεναρίου. Η ομάδα έργου αναγνωρίζοντας τη συγκεκριμένη ανάγκη προχώρησε στη δημιουργία ενός εντύπου και ενός διαδικτυακού εργαλείου τα οποία συνοψίζουν το σύνολο των πληροφοριών, τις οποίες μπορούν να αξιοποιήσουν οι φορείς και οι πολίτες για να αξιολογήσουν τα εναλλακτικά σενάρια.

Τα συγκεκριμένα εργαλεία, εκτός από την παρουσίαση και την αποτίμηση των σεναρίων, περιλαμβάνουν ένα σύνολο δομημένων ερωτήσεων οι οποίες μπορούν να καθοδηγήσουν τους συμμετέχοντες στην αξιολόγηση και την τελική επιλογή του καταλληλότερου σεναρίου, όπως αυτοί το αξιολογούν σύμφωνα με την υποκειμενική τους προσέγγιση.

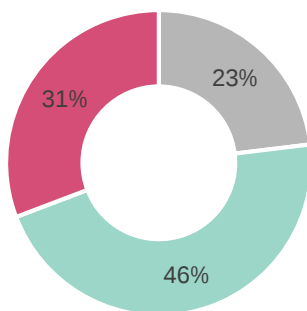
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Παράλληλα, παρέχουν την δυνατότητα ανοικτής τοποθέτησης, προκειμένου να ενσωματωθούν οι διάφορες προτάσεις, ιδέες και παρατηρήσεις που θα προκύψουν από την διαδικασία αξιολόγησης.

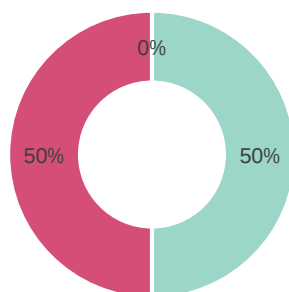
Τα κυριότερα αποτελέσματα της διαδικασίας διαδικτυακής διαβούλευσης παρουσιάζονται στην Εικόνα 5



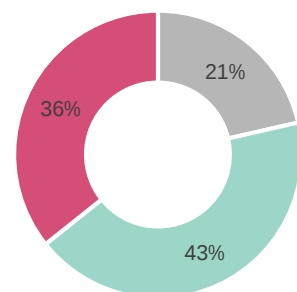
Ποιο από τα παρακάτω σενάρια **μπορεί να εφαρμοστεί ευκολότερα** στο Δήμο Πατρέων;



Ποιο από τα παρακάτω σενάρια **μπορεί να φέρει καλύτερα αποτελέσματα** συνολικά στο Δήμο Πατρέων;



Ποιου σεναρίου ο οραματικός στόχος σας εκφράζει περισσότερο και **θα θέλατε να εφαρμοστεί τελικά** στο Δήμο Πατρέων;

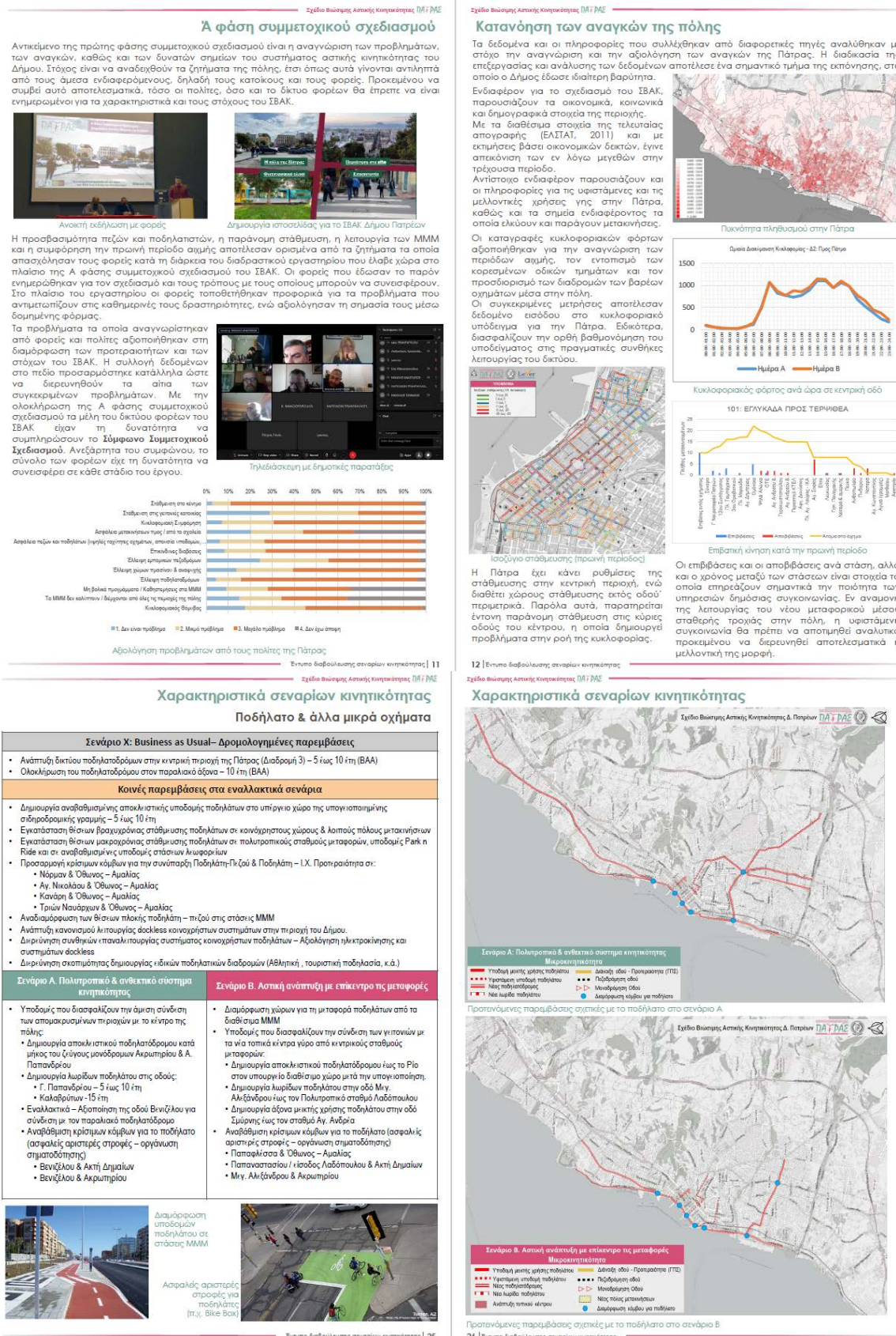


■ Σενάριο Χ. Δρομολογημένες παρεμβάσεις ■ Σενάριο Α: Πολυτροπικό & ανθεκτικό σύστημα κινητικότητας ■ Σενάριο Β: Αστική ανάπτυξη με επίκεντρο τις μεταφορές

Εικόνα 5: Αποτελέσματα από τη διαδικασία διαβούλευσης των σεναρίων κινητικότητας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Στην Εικόνα 6 και στην Εικόνα 7 παρουσιάζονται παραδείγματα της μορφής του εντύπου και του διαδικτυακού εργαλείου που διαμορφώθηκαν για τις ανάγκες της διαβούλευσης.



Εικόνα 6: Έντυπο διαβούλευσης για τη Β φάση συμμετοχικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

1 Ποια είναι η σχέση σας με την πόλη της Πάτρας; *

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
ΠΑΤΡΑΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΡΕΥΣΗΣ
ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
LeVer
Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

Συμμετέχουμε στον σχεδιασμό της Πάτρας

☐ Είμαι μόνιμος κάτοικος της Πάτρας (>5 έτη διαμονής)

☐ Είμαι προσωρινός κάτοικος της Πάτρας (1-5 έτη διαμονής)

☐ Είμαι κάτοικος των γειτονικών οικισμών

☐ Είμαι επισκέπτης της Πάτρας

Επόμενο

Η Πάτρα έχει τη δυνατότητα να προσαρμόσει τον πολεοδομικό της σχεδιασμό κατάλληλα, ώστε να δημιουργήσει πολλαπλά κέντρα δραστηριοτήτων περιμετρικά από κεντρικούς σταθμούς μεταφορών. Τα μέσα μαζικής μεταφοράς λειτουργούν ως «ραχοκοκαλιά» που συνδέει τα τοπικά κέντρα, ενώ υποστηρίζοντας τη στάθμευση και τις ήπιες μετακινήσεις (ποδηλασίας & βάδισμα) από και προς τους σταθμούς, επιτυγχάνονται μετακινήσεις μικρότερου μήκους και με βιώσιμα μέσα μετακίνησης

Παροχή κινήτρων για συγκέντρωση των οικονομικών & κοινωνικών δραστηριοτήτων γύρω από τους σταθμούς του τρένου.
(Δημιουργία τοπικών κέντρων δραστηριοτήτων)

Κατάλληλη οργάνωση των κοινωνικών υποδομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, Park n Ride) ώστε να διασφαλίζεται η πρόσβαση στα τοπικά κέντρα με βιώσιμες μορφές μετακίνησης

Σύνδεση των τοπικών κέντρων δραστηριοτήτων μεταξύ τους και με το κέντρο της πόλης αξιοποιώντας το νέο ισχυρό μέσο σταθερής τροχιάς

Εικόνα 7: Διαδικτυακό εργαλείο διαβούλευσης για τη Β φάση συμμετοχικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων.

Ομάδα Εργασίας

Στην εκπόνηση του παρόντος παραδοτέου συμμετείχε πληθώρα επιστημόνων από την ομάδα έργου του Δήμου και την ομάδα υποστήριξης του αναδόχου. Ειδικότερα, συμμετείχαν:

Από τον Δήμο Πατρέων:

- Αναστασία Τογιοπούλου Αντιδήμαρχος Πολεοδομικού, Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού, Δόμησης και Δημοτικής Περιουσίας, ως αντικαταστάτρια του κυρίου Αναστασίου
- Μιχαήλ Αναστασίου, Αντιδήμαρχος Πολιτικής Προστασίας Πρασίνου και Κοιμητηρίων (πρώην Αντιδήμαρχος Πολεοδομικού, Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού, Δόμησης και Δημοτικής Περιουσίας)
- Τριανταφύλλου Χρηστοδημήτριος ΠΕ Πολιτικός Μηχανικός, Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφ. Σχεδιασμού & Δόμησης
- Παναγιωτόπουλος Κωνσταντίνος ΠΕ Πολιτικός Μηχανικός, Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφ. Σχεδιασμού & Δόμησης
- Κατσακιώρη Ζωή, ΠΕ Μηχανικός Χωροταξίας – Πολεοδομίας & Περιφ. Ανάπτυξης, Προϊσταμένη Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφ. Σχεδιασμού & Δόμησης
- Κυριακοπούλου Μαρίνα Τ.Ε. Πολιτικός Μηχανικός, Τμ. Κυκλοφοριακού & Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού
- Σταματίου Στέλιος ΠΕ Τοπογράφος Μηχανικός, Προϊστάμενος του Τμ. Τμήματος Αρχείου & Γεωπληροφορικής
- Πολίτου Ευφροσύνη Τ.Ε. Πολιτικός Μηχανικός, Προϊσταμένη Τμ. Πολεοδομικού Σχεδιασμού, Δνσης Πολεοδομικού, Κυκλοφ. Σχεδιασμού & Δόμησης
- Αλεξοπούλου Ελένη ΠΕ Τοπογράφος Μηχανικός, Προϊσταμένη Διεύθυνση Αρχιτεκτονικού έργου & ΗΥ με αναπληρώτρια την Ζέρβα Μαρία, ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών
- Αθηνά Αντζουλάτου ΠΕ Πολιτικός Μηχανικός - Ωκεανογράφος MSc, Τμ. Σχεδιασμού & Τεχνικής Υποστήριξης Δ/νσης Έργων Υποδομής
- Γανός Πέτρος Προϊστάμενος του Τμήματος Σχεδιασμού και Μελετών, της Δνσης Προγραμματισμού Οργάνωσης & Πληροφορικής
- Κυριακόπουλος Γεώργιος Τμ. Σχεδιασμού και Μελετών, της Δνσης Προγραμματισμού Οργάνωσης & Πληροφορικής
- Καλογεράς Χρήστος Προϊστάμενος Ελέγχου Κοινοχρήστων Χώρων
- Πολίτης Στέφανος Δημοσιογράφος, Γραφείο Τύπου & Επικοινωνίας
- Δεματά Αθανασία ΠΕ Διοικητικός
- Μπιρμπίλη Σταματίνα ΠΕ Πληροφορικής
- Τσώνης Παναγιώτης, Δ/νων Σύμβουλος ΟΛΠΑ ΑΕ
- Φώτης Σμυρνής Δ/ντής Έργων & Τεχνικής Υποστήριξης ΟΛΠΑ ΑΕ

Από τη Lever A.E. Σύμβουλοι Ανάπτυξης

- Γεώργιος Μπάρμπας, Πολιτικός Μηχανικός, MSc Σχεδιασμός και διαχείριση βιώσιμων υποδομών και συστημάτων
- Ραφαήλ Κατκαδίγκας, Πολιτικός Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος
- Δημήτριος Τσακίρης, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός, MSc Σχεδιασμός και διαχείριση βιώσιμων υποδομών και συστημάτων
- Νικόλαος Κουτρομπής, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος
- Πολύκαρπος Καρκαβίτσας, Χωροτάκτης Πολεοδόμος Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πατρέων
Ανάλυση Κύκλου ΣΒΑΚ – Στάδιο 1: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ

