



ΔΗΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ

Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ  
του Δήμου Γρεβενών

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β: Κατάρτιση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

**Ανάδοχος:**

Project4  
cooperation | development  
I.K.E.

Νοέμβριος 2019

## Περιεχόμενα

Εισαγωγή.....	4
1. Περιγραφή της περιοχής παρέμβασης.....	6
1.1. Ο Δήμος Γρεβενών.....	6
1.1.1. Περιοχή παρέμβασης.....	8
1.2. Αναπτυξιακή φυσιογνωμία περιοχής παρέμβασης.....	9
1.2.1. Προβλέψεις ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας 2014-2020.....	9
1.2.2. Προβλέψεις ΕΠΥΜΕΠΕΡΑΑ.....	11
1.2.3. Προβλέψεις Επιχειρησιακού Προγράμματος Δήμου.....	14
1.2.4. Προβλέψεις Επιχειρησιακού Σχεδίου Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης 15	
1.2.5. Παρεμβάσεις, μελέτες και έργα σε εξέλιξη.....	17
1.2.6. Κοινωνικοοικονομική ανάλυση περιοχής παρέμβασης .....	21
1.3. Χωροταξική και πολεοδομική ανάλυση Γρεβενών .....	26
1.3.1. Προβλέψεις ΓΠΧΣΑΑ.....	26
1.3.2. Προβλέψεις Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου .....	27
1.3.3. Προβλέψεις Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τη Βιομηχανία .....	30
1.3.4. Προβλέψεις ΓΠΣ.....	30
1.4. Πολεοδομική οργάνωση.....	31
2. Ιεράρχηση και κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου.....	34
2.1. Οδικές Υποδομές στο Δήμο Γρεβενών .....	34
2.2. Απογραφή οδικού δικτύου οικισμού Γρεβενών .....	37
2.3. Ρυθμίσεις οδικού δικτύου στην πόλη των Γρεβενών.....	46
3. Καταγραφή και επεξεργασία κυκλοφοριακών φόρτων.....	50
4. Απογραφή στάθμευσης.....	62
5. Καταγραφή δεδομένων για μη- μηχανοκίνητες μετακινήσεις .....	70
5.1. Καταγραφή πεζοδρόμων και πεζοδρομίων .....	70
5.2. Έλεγχος βαδισιμότητας .....	76
5.3. Μετακίνηση με ποδήλατο .....	83
6. Καταγραφή του συστήματος ΜΜΜ .....	84
6.1. Δημόσιες Συγκοινωνίες.....	84
6.2. Ταξί .....	89
7. Καταγραφή ατυχημάτων .....	89
8. Έκθεση 1 <sup>ης</sup> Διαβούλευσης .....	102

---

8.1.	Καταγραφή απόψεων πολιτών .....	102
8.2.	Καταγραφή απόψεων φορέων .....	117
9.	Συνολική αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης.....	120
9.1.	Συμπεράσματα ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης .....	120
9.2.	Συνοπτική αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης.....	124
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....		129
	Έντυπο μετρήσεων φόρτων .....	130
	Έντυπο καταγραφής στάθμευσης.....	131
	Έντυπο διαβούλευσης φορέων.....	132
	Ερωτηματολόγιο μετακίνησης και διαβούλευσης κατοίκων .....	138
	Δημοσιότητα διαβούλευσης .....	146
	Φωτογραφική τεκμηρίωση .....	151

## Εισαγωγή

Το παραδοτέο Π2 – Κατάρτιση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας προετοιμάστηκε στο πλαίσιο της από 22/04/2019 σύμβασης μεταξύ του Δήμου Γρεβενών και της εταιρείας PROJECT4 I.K.E. για την «**Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Γρεβενών**».

Το αντικείμενο της υπηρεσίας είναι η εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Ο Δήμος Γρεβενών είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Ο Δήμος, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του κατά το άρθρο 75 του Ν. 3463/2006, έχοντας θέσει ως στρατηγική κατεύθυνση την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και οδικής ασφάλειας, προωθεί την υλοποίηση στρατηγικού σχεδίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα με στόχο την βελτίωση της προσβασιμότητας της αστικής περιοχής του Δήμου και την παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφορών, είτε πρόκειται για μετακίνηση μέσα στην ίδια την αστική περιοχή του Δήμου, είτε αφορά σε διερχόμενη κίνηση από το δίκτυο του Δήμου. Το συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο θα οργανώσει το πλαίσιο πάνω στο οποίο η Δημοτική Αρχή θα κινηθεί στη διάρκεια των επόμενων ετών, για την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης στις μετακινήσεις των κατοίκων και επισκεπτών, με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικά μεταφορικού συστήματος. Ενός συστήματος που στο επίκεντρο θέτει τον μετακινούμενο πολίτη ως πεζό, χρήστη ποδηλάτου και χρήστη μέσων μαζικής μεταφοράς και τελευταία ως οδηγό/ επιβάτη Ι.Χ., Με τον τρόπο αυτό, οι έννοιες της κινητικότητας και της προσβασιμότητας, δίνουν προτεραιότητα στον πεζό, στο ποδήλατο, στη χρήση Μέσω Μαζικής Μεταφοράς και ακολούθως στο αυτοκίνητο, και αυτή θα είναι η διάσταση των παρεμβάσεων που θα σχεδιαστούν.

Τα παραδοτέα της σύμβασης είναι:

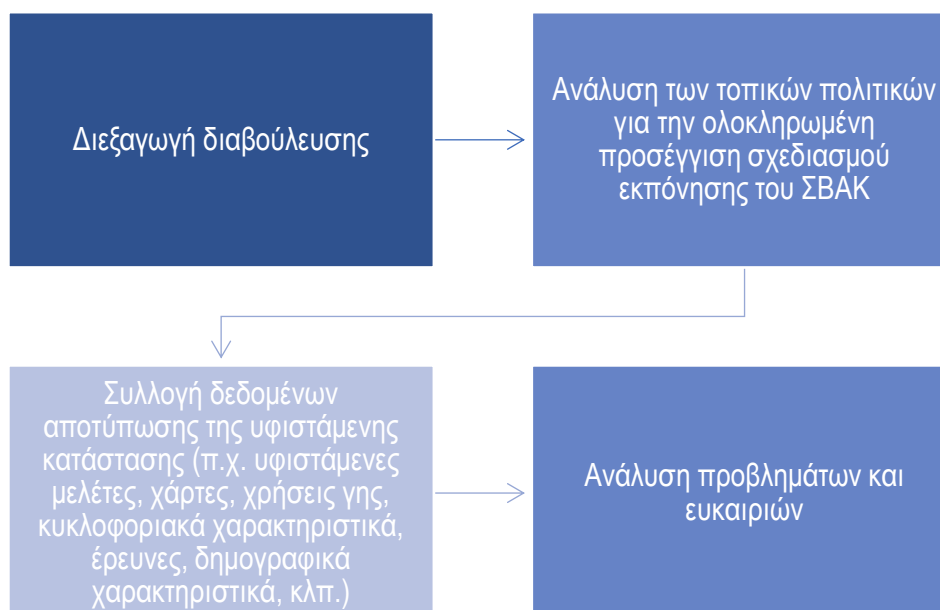
A. Προκαταρκτικές διεργασίες εκπόνησης ΣΒΑΚ

B. Κατάρτιση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Γ. Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Δ. Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Στο πλαίσιο του Παραδοτέου Π2 οι υπηρεσίες και η υποστήριξη που παρείχε ο Ανάδοχος στο Δήμο Γρεβενών περιλαμβάνουν τα εξής:



Η επιτελική ομάδα έργου της Project4 αποτελείται από τους εξής:

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

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε για την καίρια συμβολή και υποστήριξη, την παροχή στοιχείων και γνώσεων για την περιοχή το πολιτικό προσωπικό και στελέχη του Δήμου Γρεβενών:

- κο. Τριγώνη Χρήστο, Αντιδήμαρχο Τεχνικών Έργων
- κα. Τζήκα Όλγα, Τμήμα Συγκοινωνιακών και Κτιριακών Έργων
- κο Ζαμανάκο Πουλιο, Γραφείο Προγραμματισμού
- και την κα. Ντανάση Αναστασία για την διοικητική υποστήριξη.

## 1. Περιγραφή της περιοχής παρέμβασης

### 1.1. Ο Δήμος Γρεβενών

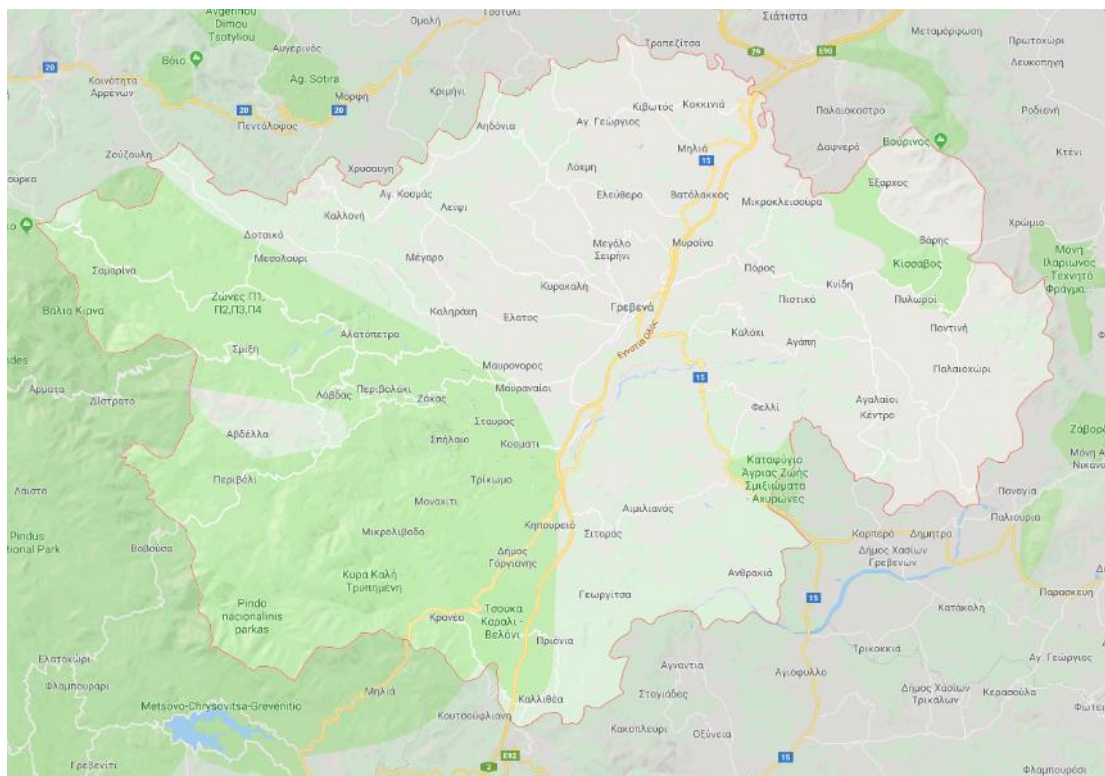
Ο Δήμος Γρεβενών είναι δήμος της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, ο οποίος συστάθηκε από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Γρεβενών, Βεντζίου, Αγίου Κοσμά, Θεοδώρου Ζιάκα, Ηρακλειωτών και Γόργιανης και των κοινοτήτων Αβδέλλας, Δοτσικού, Μεσολουρίου, Περιβολίου, Σαμαρίνας, Σμίξης και Φιλιππαιών (πρόγραμμα Καλλικράτης) και συγκροτείται από τις ακόλουθες Δημοτικές και Τοπικές Κοινότητες:

- Δημοτική Ενότητα Γρεβενών
  - Δημοτική Κοινότητα Γρεβενών (Οικισμοί: Γρεβενά, Δοξάρας, Καλαμίσιον)
  - Τοπική Κοινότητα Αγίων Θεοδώρων (Οικισμοί: Άγιοι Θεόδωροι, Αιμιλιανός, Ανθρακιά, Δεσπότης)
  - Τοπική Κοινότητα Αμυγδαλέων (Οικισμοί: Αγία Τριάς, Αμυγδαλεί, Λόχμη)
  - Τοπική Κοινότητα Βατολάκκου (Οικισμός: Βατόλακκος)
  - Τοπική Κοινότητα Ελάτου (Οικισμοί: Έλατος, Κάστρο)
  - Τοπική Κοινότητα Ελευθέρου (Οικισμοί: Ελεύθερον Προσφύγων, Ελεύθερον)
  - Τοπική Κοινότητα Καλοχίου (Οικισμοί: Αγάπη, Καλόχιον, Μεσόλακκος)
  - Τοπική Κοινότητα Κυρακαλής (Οικισμός: Κυρακαλή)
  - Τοπική Κοινότητα Μεγάλου Σειρηνίου (Οικισμοί: Μέγα Σειρήνιον, Μικρόν Σειρήνιον)
  - Τοπική Κοινότητα Μυρσίνης (Οικισμοί: Ασπρόκαμπος, Μυρσίνα)
  - Τοπική Κοινότητα Ροδιάς (Οικισμός: Ροδιά)
  - Τοπική Κοινότητα Συνδένδρου (Οικισμός: Σύνδενδρον)
  - Τοπική Κοινότητα Φελλίου (Οικισμοί: Ελευθεροχώριον, Φελλίον)
- Δημοτική Ενότητα Βεντζίου
  - Τοπική Κοινότητα Εξάρχου (Οικισμοί: Βάρης, Έξαρχος)
  - Τοπική Κοινότητα Κέντρου (Οικισμοί: Αγαλαίοι, Κέντρον, Νησίον)
  - Τοπική Κοινότητα Κνίδης (Οικισμοί: Ιτέα, Κνίδη, Μικροκλεισούρα, Πιστικόν, Πόρος)
  - Τοπική Κοινότητα Παλαιοχωρίου (Οικισμός: Παλαιοχώριον)
  - Τοπική Κοινότητα Ποντινής (Οικισμός: Ποντινή)
  - Τοπική Κοινότητα Πυλωρών (Οικισμός: Πυλωροί)
  - Τοπική Κοινότητα Σαρακήνας (Οικισμοί: Δίπορον, Νεοχώριον, Σαρακήνα)
- Δημοτική Ενότητα Αγίου Κοσμά
  - Τοπική Κοινότητα Αγίου Κοσμά (Οικισμοί: Άγιος Κοσμάς, Άνω Εκκλησία, Εκκλησία)
  - Τοπική Κοινότητα Δασυλλίου (Οικισμός: Δασύλλιον)
  - Τοπική Κοινότητα Καληράχης (Οικισμός: Καληράχη)
  - Τοπική Κοινότητα Καλλονής (Οικισμός: Καλλονή)
  - Τοπική Κοινότητα Κυδωνιών (Οικισμοί: Κυδωνίαι, Λείψιον)
  - Τοπική Κοινότητα Κυπαρισσίου (Οικισμός: Κυπαρίσιον)
  - Τοπική Κοινότητα Μεγάρου (Οικισμός: Μέγαρον)
  - Τοπική Κοινότητα Οροπεδίου (Οικισμός: Οροπέδιον)
  - Τοπική Κοινότητα Τρικόρφου (Οικισμός: Τρίκορφον)
- Δημοτική Ενότητα Θεοδώρου Ζιάκα
  - Τοπική Κοινότητα Αλατόπετρας (Οικισμός: Αλατόπετρα)
  - Τοπική Κοινότητα Αναβρυτών (Οικισμός: Αναβρυτά)

- Τοπική Κοινότητα Ζάκα (Οικισμοί: Ζάκας, Περιβολάκιον)
- Τοπική Κοινότητα Κοσματίου (Οικισμός: Κοσματίον)
- Τοπική Κοινότητα Λάβδα (Οικισμός: Λάβδας)
- Τοπική Κοινότητα Μαυραναίων (Οικισμοί: Μαυραναίοι, Μαυρονόρος, Σταυρός)
- Τοπική Κοινότητα Μοναχίτιου (Οικισμός: Μοναχίτιον)
- Τοπική Κοινότητα Πανοράματος (Οικισμός: Πανόραμα)
- Τοπική Κοινότητα Πολυνερίου (Οικισμός: Πολυνέριον)
- Τοπική Κοινότητα Προσβόρρου (Οικισμός: Πρόσβορρον)
- Τοπική Κοινότητα Σπηλαίου (Οικισμός: Σπήλαιον)
- Τοπική Κοινότητα Τρικώμου (Οικισμοί: Παρόρειον, Τρίκωμον)
- Δημοτική Ενότητα Ηρακλειωτών
  - Τοπική Κοινότητα Αγίου Γεωργίου (Οικισμός: Άγιος Γεώργιος)
  - Τοπική Κοινότητα Αηδονίων (Οικισμοί: Αηδόνια, Δασάκιον)
  - Τοπική Κοινότητα Κιβωτού (Οικισμός: Κιβωτός)
  - Τοπική Κοινότητα Κληματακίου (Οικισμός: Κληματάκιον)
  - Τοπική Κοινότητα Κοκκινιάς (Οικισμοί: Κοκκινιά, Νέα Τραπεζούς)
  - Τοπική Κοινότητα Μηλέας (Οικισμός: Μηλέα)
  - Τοπική Κοινότητα Πολυδένδρου (Οικισμός: Πολύδενδρον)
  - Τοπική Κοινότητα Ταξιάρχου (Οικισμός: Ταξιάρχης)
- Δημοτική Ενότητα Γόργιανης
  - Τοπική Κοινότητα Καλλιθέας (Οικισμοί: Καλλιθέα, Πριόνια)
  - Τοπική Κοινότητα Κηπουρείου (Οικισμός: Κηπουρείον)
  - Τοπική Κοινότητα Κρανέας (Οικισμός: Κρανέα)
  - Τοπική Κοινότητα Μικρολιβάδου (Οικισμός: Μικρολίβαδον)
  - Τοπική Κοινότητα Πηγαδίτσης (Οικισμός: Πηγαδίτσα)
  - Τοπική Κοινότητα Σιταρά (Οικισμός: Σιταράς)
- Δημοτική Ενότητα Αβδέλλας
  - Τοπική Κοινότητα Αβδέλλας (Οικισμός: Αβδέλλα)
- Δημοτική Ενότητα Δότσικου
  - Τοπική Κοινότητα Δότσικου (Οικισμός: Δότσικον)
- Δημοτική Ενότητα Μεσολουρίου
  - Τοπική Κοινότητα Μεσολουρίου (Οικισμός: Μεσολούριον)
- Δημοτική Ενότητα Περιβολίου
  - Τοπική Κοινότητα Περιβολίου(Οικισμός: Περιβόλιον)
- Δημοτική Ενότητα Σαμαρίνας
  - Τοπική Κοινότητα Σαμαρίνας (Οικισμός: Σαμαρίνα)
- Δημοτική Ενότητα Σμίξης
  - Τοπική Κοινότητα Σμίξης (Οικισμός: Σμίξη)
- Δημοτική Ενότητα Φιλιππαιών
  - Τοπική Κοινότητα Φιλιππαιών (Οικισμοί: Αετιά, Κουρούνα, Φιλιππαίοι)

Ο Δήμος συνορεύει με τον Δ. Δεσκάτης, τον Δ Κοζάνης, τον Δ. Βοΐου, τον Δ. Νεστορίου, τον Δ. Κόνιτσας, τον Δ. Μετσόβου, τον Δ. Ζαγορίου και τον Δ. Καλαμπάκας.

## Χάρτης 1: Δήμος Γρεβενών και οικισμοί



Πηγή: <https://www.google.com/maps>

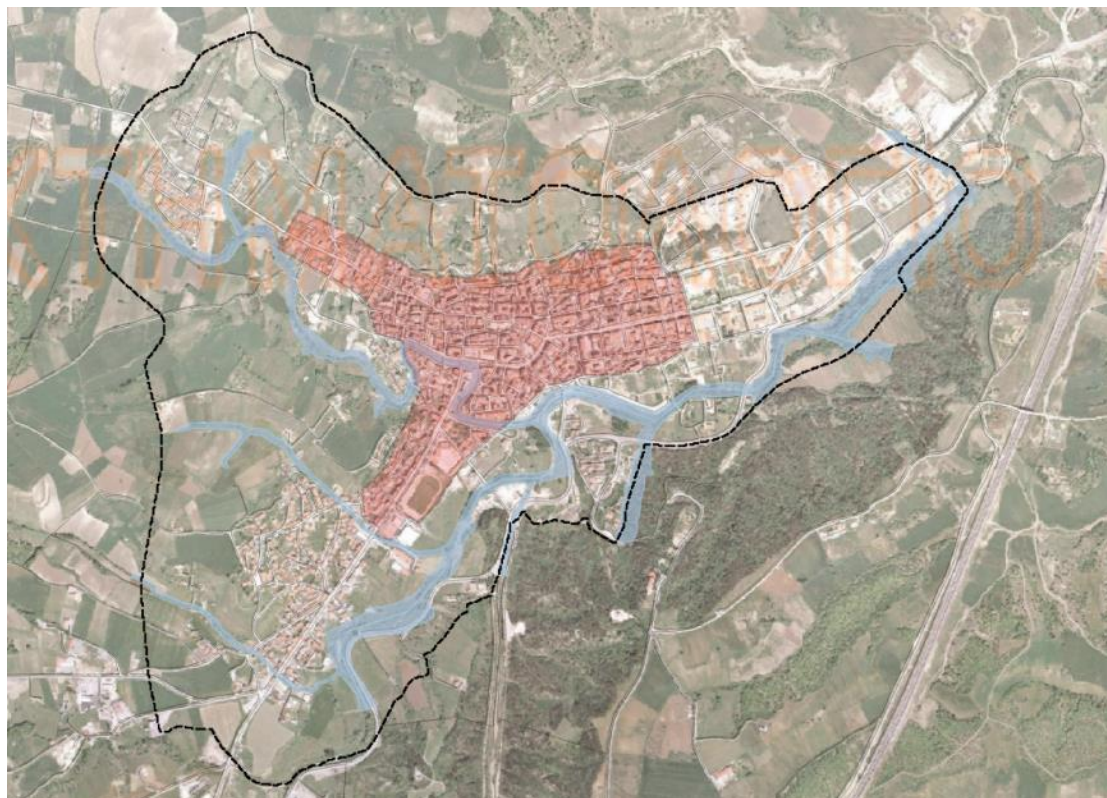
Ο Δήμος Γρεβενών έχει μόνιμο πληθυσμό 25.905 κατοίκους (απογραφή ΕΛ.ΣΤΑΤ.2011) από τους οποίους οι 13.137 περίπου κατοικούν στην πόλη των Γρεβενών. Ο συνολικός πληθυσμός του δήμου παρουσίασε αύξηση σε σχέση με το 2001 της τάξης του 2%. Η έκταση του Δήμου είναι 1.859 χμ<sup>2</sup>.

Ο Δήμος Γρεβενών αποτελεί το σημαντικότερο παραγωγικό οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο της περιφερειακής ενότητας Γρεβενών. Στην πόλη των Γρεβενών παρατηρείται υπερσυγκέντρωση του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων, σε αντίθεση με το υπόλοιπο του Δήμου που χαρακτηρίζεται από υψηλή διασπορά πληθυσμού και δραστηριοτήτων. Η βελτίωση των συγκοινωνιών (Εγνατία οδός) έχει συμβάλει στην άρση της απομόνωσης της περιοχής και λειτούργησε θετικά στην εξωστρέφεια της τοπικής οικονομίας.

### 1.1.1. Περιοχή παρέμβασης

Η περιοχή παρέμβασης είναι ο οικισμός των Γρεβενών. Τα Γρεβενά, ως έδρα της Δ.Ε. Γρεβενών, εμφανίζουν τη μεγαλύτερη συγκέντρωση πληθυσμού, εμπορίου και υπηρεσιών (διοικητικών, δικαιοσύνης, τριτογενούς τομέα).

## Χάρτης 2: Περιοχή παρέμβασης



Πηγή: ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ, ίδια επεξεργασία

### 1.2. Αναπτυξιακή φυσιογνωμία περιοχής παρέμβασης

#### 1.2.1. Προβλέψεις ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας 2014-2020

Το αναπτυξιακό όραμα της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας για την περίοδο 2014-2020 είναι η **συμβολή στη δημιουργία μιας διατηρήσιμης, ανταγωνιστικής, περιφερειακής οικονομίας με βιώσιμες θέσεις εργασίας, ποιοτικό περιβάλλον και κοινωνική συνοχή.**

Οι άξονες προτεραιότητας του ΠΕΠ ΠΔΜ είναι :

1. Ενίσχυση της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της καινοτομίας
2. Βελτίωση της πρόσβασης, της χρήσης και της ποιότητας των τεχνολογιών των πληροφοριών και των επικοινωνιών
3. Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των μικρό μεσαίων επιχειρήσεων και του γεωργικού τομέα (για το ΕΓΤΑΑ) και του τομέα της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας (για το ΕΤΘΑ)
4. Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς
5. Προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, πρόληψη και διαχείριση κινδύνων

6. Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
7. Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων
8. Προώθηση της διατηρήσιμης και ποιοτικής απασχόλησης και στήριξη της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού
9. Προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας και κάθε διάκρισης (ΕΤΠΑ)
10. Προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας και κάθε διάκρισης (ΕΚΤ)
11. Επένδυση στην εκπαίδευση, την κατάρτιση και την επαγγελματική κατάρτιση για την απόκτηση δεξιοτήτων και τη διά βίου μάθηση

Ειδικότερα για το θέμα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ενδιαφέρον και συσχέτιση παρουσιάζουν οι άξονες 6 και 7.

Στην επιχειρησιακή εξειδίκευση του Προγράμματος οι παραπάνω άξονες και ανάγκες αντιμετωπίζονται στο πλαίσιο των Επενδυτικών Προτεραιοτήτων 6e, 7a και 7b όπου καθορίζονται Ειδικό Στόχοι και ενδεικτικές κατηγορίες παρεμβάσεων ως εξής:

6e. Ανάληψη δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπτυξη των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου

Ειδικός Στόχος: Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος με έμφαση στις περιοχές ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης

Ενδεικτικές δράσεις

Δράσεις βελτίωσης της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα

Δράσεις καταγραφής, παρακολούθησης και μείωσης του θορύβου

Δράσεις περιβαλλοντικής αναβάθμισης - ανάκτησης του οικιστικού ιστού, προστασίας των ελεύθερων χώρων στα αστικά κέντρα με έμφαση στις υποβαθμισμένες περιοχές

Δράσεις δημιουργίας δικτύων ποδηλατοδρόμων και διαδρομών περιπάτου

**Δράσεις Χωροταξικής και Πολεοδομικής Οργάνωσης**

7a. Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ

Ειδικός Στόχος: Βελτίωση κάθετου άξονα Εγνατίας Οδού "Φλώρινα - Κοζάνη - όρια Νομού Λάρισας"

Ενδεικτικές δράσεις

**Έργα ολοκλήρωσης καθέτων αξόνων Εγνατίας Οδού**

7b. Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ, περιλαμβανομένων των πολυτροπικών κόμβων

Ειδικός στόχος: Βελτίωση της ποιότητας των ενδοπεριφερειακών μετακινήσεων μέσω της σύνδεσης αστικών κέντρων και περιοχών ιδιαίτερου ενδιαφέροντος με τους κάθετους άξονες και την Εγνατία οδό

Ενδεικτικές δράσεις

Έργα λειτουργικής αναβάθμισης και οδικής ασφάλειας του ενδοπεριφερειακού οδικού δικτύου και διασύνδεσης με τους κάθετους άξονες και την Εγνατία οδό

**1.2.2. Προβλέψεις ΕΠΥΜΕΠΕΡΑΑ**

Το όραμα για τις Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης για την περίοδο 2014-2020 καθορίζεται ως:

- Προστασία του περιβάλλοντος, μετάβαση σε μια οικονομία φιλική στο περιβάλλον, ανάπτυξη, εκσυγχρονισμός και συμπλήρωση υποδομών για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, και
- Συμβολή στην ολοκληρωμένη αστική ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας και τη μείωση του θορύβου, προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας μέσω ανάπτυξης συστημάτων μεταφορών φιλικών προς το περιβάλλον (προαστιακός, μετρό, τραμ).

Οι Στρατηγικοί Στόχοι που εξειδικεύουν το όραμα σε συνάρτηση με τις αντίστοιχες αναπτυξιακές ανάγκες είναι :

#### Για τις Μεταφορές:

- Προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), οδικών και σιδηροδρομικών και περαιτέρω ανάπτυξη/ αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ, με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων και αεροδρομίων.
- Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών (σιδηροδρομικές συνδέσεις με τα λιμάνια του βασικού ΔΕΔ-Μ και τα εμπορευματικά κέντρα, οδικές συνδέσεις διευρωπαϊκών λιμανιών και αεροδρομίων της ηπειρωτικής και νησιωτικής χώρας).
- Βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών (οδική ασφάλεια, ασφάλεια ναυσιπλοΐας και λιμενικών εγκαταστάσεων, ασφάλεια αεροναυτιλίας).
- **Ανάπτυξη και επέκταση των βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (αστικών μέσων σταθερής τροχιάς και λοιπών καθαρών επιφανειακών μέσων).**

#### Για το Περιβάλλον:

- Εκπλήρωση των απαιτήσεων του περιβαλλοντικού κεκτημένου της ΕΕ στους τομείς των Αποβλήτων και των Υδάτων.
- Προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή - Πρόληψη και διαχείριση κινδύνων.
- Διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας.
- **Αστική αναζωογόνηση - Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη.**

Ειδικότερα, για τον τομέα της Αστικής Αναζωογόνησης - Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας οι βασικές προτεραιότητες του ΕΠΥΜΕΠΕΡΑΑ είναι οι εξής:

- Η βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της

πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη,

- Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της αστικής αναζωογόνησης,
- Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της επισκεψιμότητας σε υποβαθμισμένες Περιοχές της Περιφέρειας Αττικής,
- Η διεύρυνση της χρήσης τηλεθέρμανσης,
- Η εξοικονόμηση ενέργειας στο Δημόσιο και στον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα.

Σε επιχειρησιακό επίπεδο οι ενδεικτικές δράσεις που συσχετίζονται με τα ΣΒΑΚ παρουσιάζονται ανά Ειδικό Στόχο στη συνέχεια:

6e. Ανάληψη δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπλαση των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου

Ειδικός Στόχος: Βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη

Ενδεικτικές δράσεις

Δράσεις Χωροταξικού Σχεδιασμού και αξιοποίησης των περιβαλλοντικών πόρων, για την προώθηση ενιαίας και βιώσιμης εθνικής στρατηγικής και ανάπτυξης	Πολεοδομικός και Αστικός Σχεδιασμός για την ανάπτυξη βιώσιμων και «έξυπνων Πόλεων» (Smart Cities)
Αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης του αέρα	Προώθηση μέτρων περιορισμού του θορύβου

Οι Ειδικοί Στόχοι και δράσεις της Επενδυτικής Προτεραιότητας 4e. "Προώθηση στρατηγικών για χαμηλές εκπομπές άνθρακα για όλους τους τύπους περιοχών, ιδίως τις αστικές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, των καθαρών αστικών μεταφορών και των σχετικών μέτρων άμβλυσης και προσαρμογής" του ΕΠΥΜΕΠΕΡΑΑ αφορούν αποκλειστικά τις αστικές περιοχές της Αττικής και Θεσσαλονίκης και δεν επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ Γρεβενών.

### 1.2.3. Προβλέψεις Επιχειρησιακού Προγράμματος Δήμου

Κατά το στάδιο του Στρατηγικού Σχεδιασμού διαμορφώθηκε η Στρατηγική του Δήμου και εξειδικεύτηκε σε Άξονες, Μέτρα και Στόχους για την επόμενη πενταετία. Για την επίτευξη των στόχων του κάθε μέτρου δημιουργήθηκε μια ομάδα δράσεων. Ο άξονας που περιλαμβάνει δράσεις που σχετίζονται με και επηρεάζουν την βιώσιμη κινητικότητα είναι ο Άξονας Προτεραιότητας 1: «Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής», ο οποίος περιλαμβάνει τρία (3) Μέτρα (1.1 - 1.3). Πιο συγκεκριμένα για τα μέτρα 1.1. Φυσικό και οικιστικό περιβάλλον και 1.2 Βελτίωση υποδομών μεταφορών – συγκοινωνιών – δικτύων αναφέρονται οι παρακάτω σχετικοί γενικοί στόχοι και δράσεις:

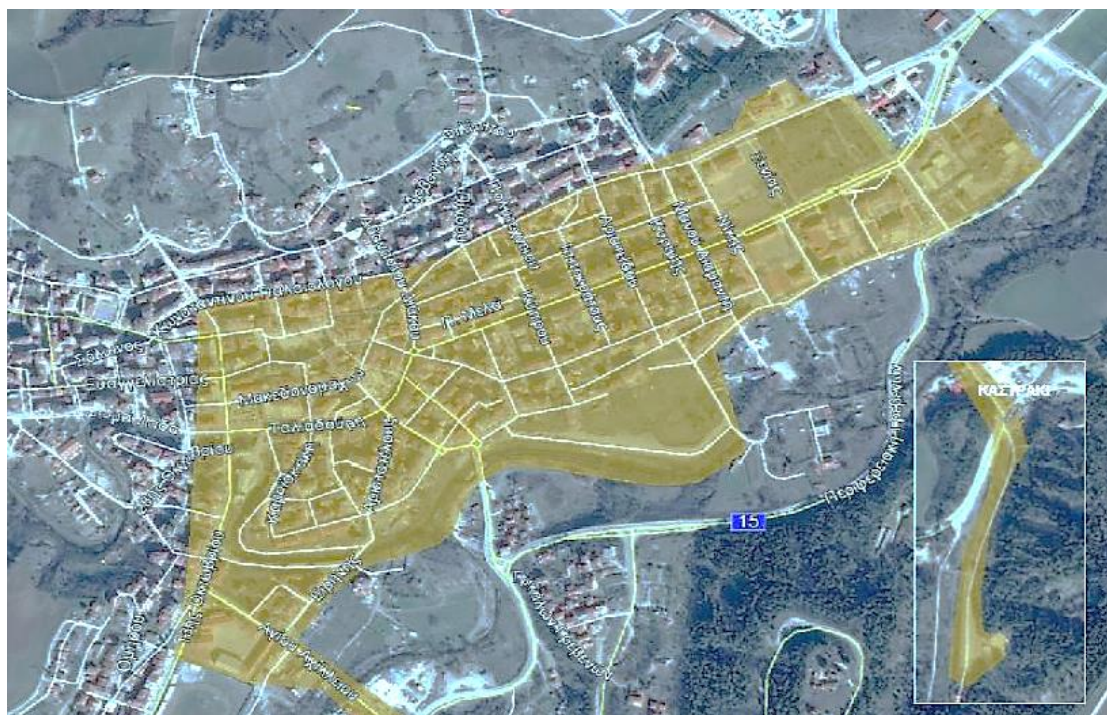
- 1.1.2 Αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος και της αισθητικής και αρχιτεκτονικής εικόνας οικισμών
  - Αστικές αναπλάσεις οικισμών
  - Δημιουργία χώρων στάθμευσης
  - Παρεμβάσεις βελτίωσης των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών (χώροι πρασίνου, πλατείες, παιδικές χαρές κλπ)
  - Αξιοποίηση παραποτάμιων περιοχών
  - Αναβάθμιση - συντήρηση δημοτικών χώρων και κτιρίων
- 1.1.4 Αντιμετώπιση των χωροταξικών και πολεοδομικών προβλημάτων στον αστικό χώρο και των χρήσεων γης.
  - Ολοκλήρωση των διαδικασιών μεταγραφής της πράξης εφαρμογής της επέκτασης του σχεδίου πόλης
  - Διερεύνηση Επιπτώσεων από Εθνικά Χωροταξικά Πλαίσια σε Τοπικό Επίπεδο
- 1.2.1 Βελτίωση - ολοκλήρωση του δημοτικού οδικού δικτύου και των οδικών συνδέσεων με όμορους Δήμους και Εθνικά Δίκτυα
  - Κατασκευή και βελτίωση της Επαρχιακής οδού Γρεβενών – Βασιλίτσας
  - Συντήρηση – Βελτίωση του δημοτικού οδικού δικτύου
  - Βελτίωση του οδικού δικτύου εντός οικισμών
  - Βελτίωση και συντήρηση αγροτικού – δασικού οδικού δικτύου.
  - Αποκατάσταση βλαβών του δημοτικού οδικού δικτύου
  - Γέφυρες, τεχνικά έργα, οχετοί
  - Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού
- 1.2.2 Ασφαλτοστρώσεις –κρασπεδώσεις -πλακοστρώσεις οικισμών Δ. Διαμερισμάτων και της πόλης των Γρεβενών
  - Διαμόρφωση πεζοδρομίων, υπόγεια Δίκτυα ΔΕΗ-ΟΤΕ, δίκτυο φωτισμού

- Ασφαλτοστρώσεις – κρασπεδώσεις -πλακοστρώσεις οικισμών
- Δημιουργία – αναβάθμιση πεζόδρομων
- 1.2.3 Βελτίωση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
  - Σηματοδότηση οδών και πληροφοριακές πινακίδες
  - Αντιμετώπιση προβλημάτων, κυκλοφορίας, οδικής ασφάλειας και στάθμευσης.

#### 1.2.4. Προβλέψεις Επιχειρησιακού Σχεδίου Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης

Η περιοχή παρέμβασης του ΕΣΣΒΑΑ περιλαμβάνει ένα σημαντικό μέρος της πόλης των Γρεβενών με κύρια διεύρυνση στα νότια όρια της επί του Γρεβενίτη ποταμού και την περιοχή του δάσους Καστράκι. Περικλείεται από τις κύριες Οδούς: Αγίου Αχιλλείου, 13ης Οκτωβρίου, Κ. Παλαιολόγου, Μ. Αλεξάνδρου, Κ. Ταλιαδούρη (έως την έξοδο της πόλης προς Κοζάνη), Περιφερειακή Γρεβενών, περιοχή Δάσους Καστράκι.

#### Χάρτης 3: Περιοχή παρέμβασης ΕΣΣΒΑΑ Γρεβενών



Πηγή: ΕΣΣΒΑΑ Δ. Γρεβενών

Οι άξονες προτεραιότητας του ΕΣΣΒΑΑ Γρεβενών για την αντιμετώπιση των αναπτυξιακών αναγκών της περιοχής παρέμβασης είναι οι εξής:

## 1. Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής

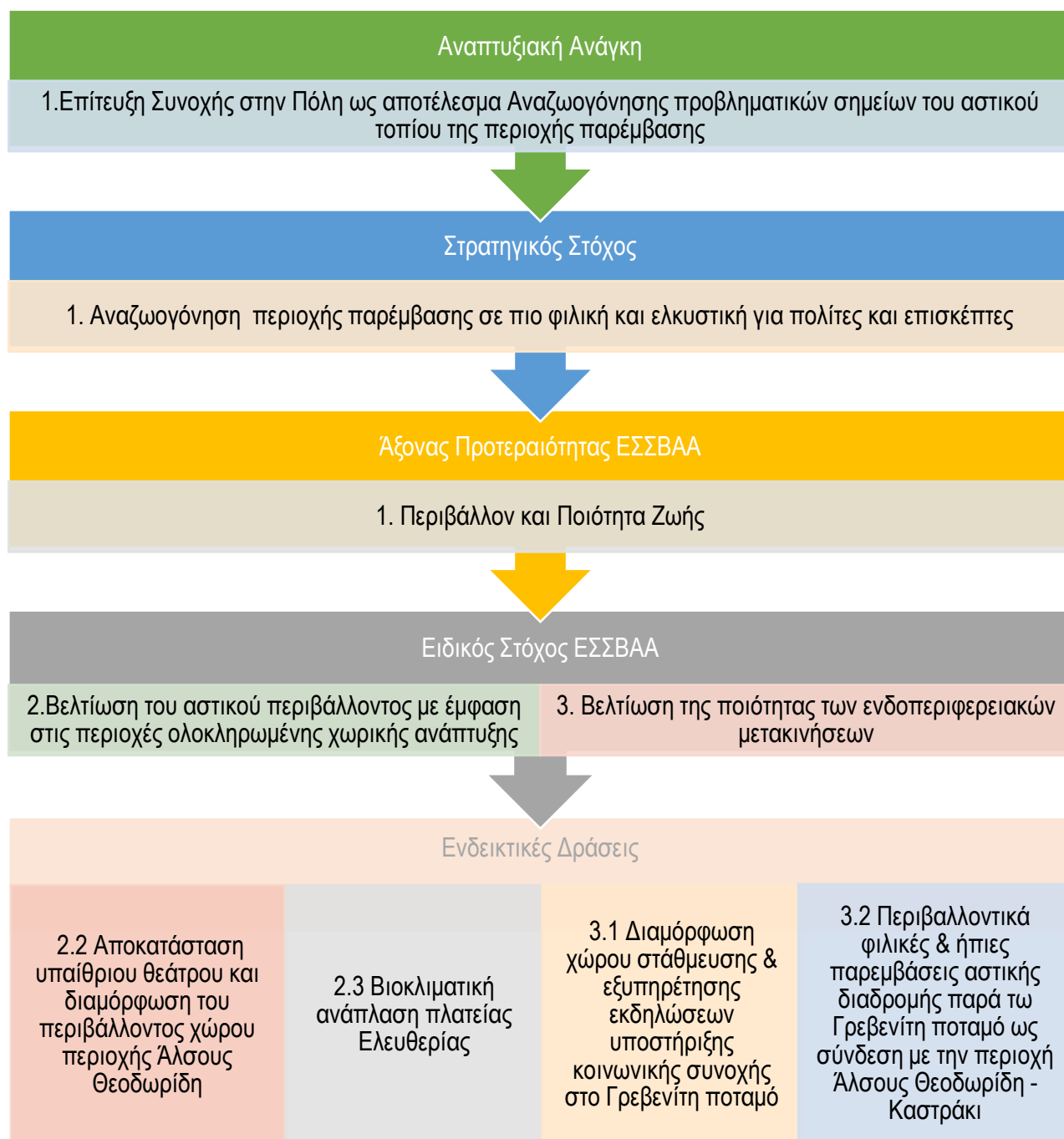
## 2. Κοινωνική Πολιτική – Παιδεία - Πολιτισμός και Αθλητισμός

## 3. Τοπική Οικονομία και Απασχόληση

Το όραμα του ΕΣΣΒΑΑ είναι το **«Γρεβενά 2020: Ισόρροπη αστική ανάπτυξη για τους κατοίκους, εργαζόμενους, επιχειρηματίες και ανάδειξη της πόλης σε αγρο-τουριστικό και γαστρονομικό προορισμό.»** και αποτυπώνεται και βασίζεται σε 3 βασικούς πυλώνες - έννοιες – στρατηγικούς στόχους (όπως περιλαμβάνεται και στο Στρατηγικό Σχέδιο του Δήμου 2015-2019):

- Ισόρροπη βιώσιμη ανάπτυξη των Γρεβενών, άρση των αδυναμιών και των διαρθρωτικών της προβλημάτων, ανάδειξη του Δήμου σε μεταφορικό κόμβο και τουριστικό προορισμό κ.ά.
- Αειφόρος αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του Δήμου και μετατροπή τους σε ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, με έμφαση στην ποιότητα, τη γνώση – καινοτομία, την εξωστρέφεια την προστασία και την ορθολογική διαχείριση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων και στο σεβασμό στην πλούσια πολιτιστική και πολιτισμική κληρονομιά.
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του Δήμου, επενδύοντας στο ανθρώπινο κεφάλαιο και σε καινοτομικές προσεγγίσεις.

Τα κοινά στοιχεία της λογικής της παρέμβασης του ΕΣΣΒΑΑ Γρεβενών σε σχέση με το ΣΒΑΚ αφορούν:



#### 1.2.5. Παρεμβάσεις, μελέτες και έργα σε εξέλιξη

Ο προγραμματισμός των παρεμβάσεων και έργων στην περιοχή καταγράφεται αφενός στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου, ενώ οριοθετείται κατά κύριο λόγο από τις διαθέσιμες χρηματοδοτήσεις του ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας, και δευτερευόντως από το ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ και άλλα προγράμματα χρηματοδότησης όπως του Πράσινου Ταμείου και του Υπουργείου Εσωτερικών (Φιλόδημος).

Συγκεκριμένα, ο επιχειρησιακός προγραμματισμός του Δήμου για την τετραετία 2015-2019 στα θέματα της βιώσιμης κινητικότητας, αντικατοπτρίζεται στον Άξονας Προτεραιότητας 1: «Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής», ο οποίος περιλαμβάνει τρία (3) Μέτρα (1.1 - 1.3). Πιο συγκεκριμένα για τα μέτρα 1.1. Φυσικό και οικιστικό περιβάλλον και 1.2 Βελτίωση υποδομών μεταφορών – συγκοινωνιών – δικτύων αναφέρονται οι παρακάτω σχετικοί γενικοί στόχοι και δράσεις:

- 1.1.2 Αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος και της αισθητικής και αρχιτεκτονικής εικόνας οικισμών
  - Αστικές αναπλάσεις οικισμών
  - Δημιουργία χώρων στάθμευσης
  - Παρεμβάσεις βελτίωσης των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών (χώροι πρασίνου, πλατείες, παιδικές χαρές κλπ)
  - Αξιοποίηση παραποτάμιων περιοχών
  - Αναβάθμιση - συντήρηση δημοτικών χώρων και κτιρίων
- 1.1.4 Αντιμετώπιση των χωροταξικών και πολεοδομικών προβλημάτων στον αστικό χώρο και των χρήσεων γης.
  - Ολοκλήρωση των διαδικασιών μεταγραφής της πράξης εφαρμογής της επέκτασης του σχεδίου πόλης
  - Διερεύνηση Επιπτώσεων από Εθνικά Χωροταξικά Πλαίσια σε Τοπικό Επίπεδο
- 1.2.1 Βελτίωση - ολοκλήρωση του δημοτικού οδικού δικτύου και των οδικών συνδέσεων με όμορους Δήμους και Εθνικά Δίκτυα
  - Κατασκευή και βελτίωση της Επαρχιακής οδού Γρεβενών – Βασιλίτσας
  - Συντήρηση – Βελτίωση του δημοτικού οδικού δικτύου
  - Βελτίωση του οδικού δικτύου εντός οικισμών
  - Βελτίωση και συντήρηση αγροτικού – δασικού οδικού δικτύου.
  - Αποκατάσταση βλαβών του δημοτικού οδικού δικτύου
  - Γέφυρες, τεχνικά έργα, οχετοί
  - Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού
- 1.2.2 Ασφαλτοστρώσεις –κρασπεδώσεις -πλακοστρώσεις οικισμών Δ. Διαμερισμάτων και της πόλης των Γρεβενών
  - Διαμόρφωση πεζοδρομίων, υπόγεια Δίκτυα ΔΕΗ-ΟΤΕ, δίκτυο φωτισμού
  - Ασφαλτοστρώσεις – κρασπεδώσεις -πλακοστρώσεις οικισμών
  - Δημιουργία – αναβάθμιση πεζόδρομων
- 1.2.3 Βελτίωση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
  - Σηματοδότηση οδών και πληροφοριακές πινακίδες
  - Αντιμετώπιση προβλημάτων, κυκλοφορίας, οδικής ασφάλειας και στάθμευσης.

Τα κύρια έργα που βρίσκονται σε φάση προγραμματισμού, μελέτης ή/και κατασκευής σε σχέση με την αστική κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ αναλύονται στη συνέχεια.

### Αναβάθμιση του γεωμετρικού σχεδιασμού-βελτίωση της οδικής ασφάλειας της αστικής οδού 13ης Οκτωβρίου.

#### Πρόγραμμα:

- ΕΣΣΒΑΑ

#### Χρηματοδότηση:

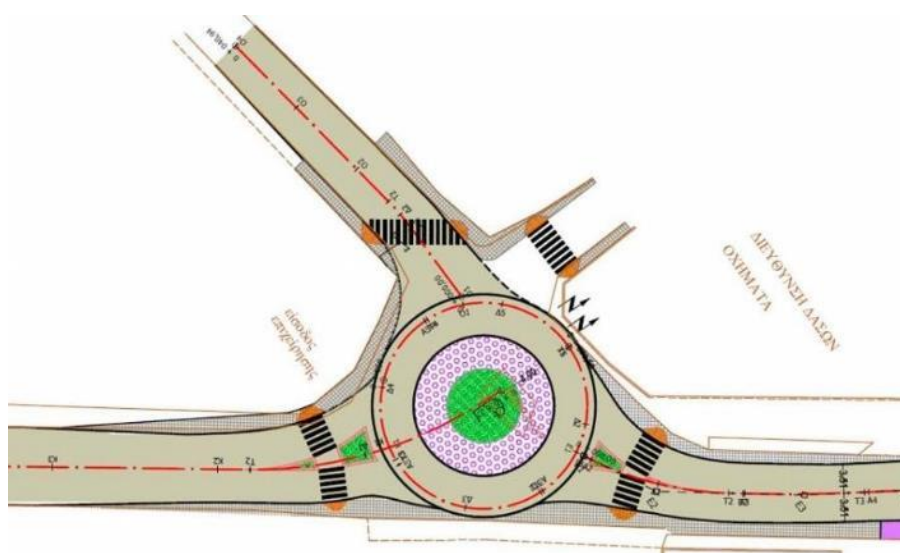
- ΠΕΠ ΔΜ 2014-2020

#### Στάδιο:

- Έγκριση οριστικής μελέτης

#### Τεχνική περιγραφή:

- Κατασκευή δύο κυκλικών κόμβων στο ύψος του Γηροκομείου και της διασταύρωσης Ελάτου, την κατασκευή πεζοδρομίων, υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών, οδοφωτισμού και οδοσήμανσης, επιτυγχάνοντας τόσο την ανάπλαση όλης της περιοχής αλλά και την οδική ασφάλεια πεζών και οχημάτων. Στις περιοχές όπου υπάρχουν είσοδοι ιδιοκτησιών, καταστημάτων που χρήζουν απευθείας πρόσβασης στην οδό και πυλωτές, διαμορφώνονται / βελτιώνονται τα υφιστάμενα πεζοδρόμια ή προτείνονται νέα. Επίσης προβλέπονται ανά διαστήματα διαβάσεις πεζών καθώς επίσης και 4 υπερυψωμένες διαβάσεις στην είσοδο του 1<sup>ου</sup> Γυμνασίου, του 3<sup>ου</sup> Δημοτικού σχολείου, στη συμβολή της οδού 13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου με την οδό που οδηγεί στο κολυμβητήριο και στη συμβολή της οδού 13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου με την οδό Ηπείρου



**Βιοκλιματική ανάπλαση πλατείας Ελευθερίας****Πρόγραμμα:**

- ΕΣΣΒΑΑ

**Χρηματοδότηση:**

- ΠΕΠ ΔΜ 2014-2020

**Στάδιο:**

- Επίλυση ιδιοκτησιακών θεμάτων

**Τεχνική περιγραφή:**

- Προβλέπεται η πλήρης ανάπλαση της κεντρικής πλατείας της πόλης με βιοκλιματικά χαρακτηριστικά. Οι άξονες σχεδιασμού ως προς την αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση της πλατείας είναι: Ανάδειξη των ιστορικών στοιχείων του χώρου, Αναδιάρθρωση βασικών λειτουργιών της πλατείας, Ανάδειξη, διεύρυνση και χωροθέτηση του εβδομαδιαίου παζαριού, Αναβάθμιση και αναδιοργάνωση των περιοχών πρασίνου, Προσθήκη χώρων στάσεως, Οργάνωση οπτικών φυγών της πλατείας, Ανάπλαση περιμετρικών οδών, Βελτίωση της φωτιστικής επάρκειας, και αισθητική αναβάθμιση του φωτισμού της πλατείας.

**Διαμόρφωση χώρου στάθμευσης & εξυπηρέτησης εκδηλώσεων υποστήριξης κοινωνικής συνοχής στο Γρεβενίτη ποταμό****Πρόγραμμα:**

- ΕΣΣΒΑΑ

**Χρηματοδότηση:**

- ΠΕΠ ΔΜ 2014-2020

**Στάδιο:****Τεχνική περιγραφή:**

- Διαμόρφωση της ευρύτερης περιοχής του ανοικτού δημοτικού χώρου στάθμευσης (πάρκινγκ) με σκέπαστρα – σκιάδια ειδικού τύπου & φιλοξενίας εκδηλώσεων ειδικού χαρακτήρα ενίσχυσης κοινωνικής συνοχής (εκθέσεις βιβλίων, μπαζάρ ανταλλαγής προϊόντων, ομάδων κοινωνικής προσφοράς & δημιουργικής κοινότητας κλπ.), (δίπλα στην Γέφυρα προς Καλαμπάκα).

**Περιβαλλοντικά φιλικές & ήπιες παρεμβάσεις αστικής διαδρομής παρά τω Γρεβενίτη ποταμό ως σύνδεση με την περιοχή Άλσους Θεοδωρίδη - Καστράκι****Πρόγραμμα:**

- ΕΣΣΒΑΑ

**Χρηματοδότηση:**

- ΠΕΠ ΔΜ 2014-2020

**Στάδιο:**

- Σε διερεύνηση

**Τεχνική περιγραφή:**

- κατασκευή πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων, η παράλληλα σε αυτούς δημιουργία διαμορφώσεων – αναπλάσεων μικρής κλίμακας, ειδικών & ενεργειακών φωτισμών κλπ. συνοδευτικών εργασιών με έναρξη τον χώρο στάθμευσης & υπαίθριων εκδηλώσεων στο Γρεβενίτη, έως τον αντίστοιχο χώρο στάθμευσης στο θέατρο στο Καστράκι.

**1.2.6. Κοινωνικοοικονομική ανάλυση περιοχής παρέμβασης**

Ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Γρεβενών το 2011 ήταν 25.905 κάτοικοι και αντιστοιχεί σε ποσοστό 82% του μόνιμου πληθυσμού της Π.Ε. Γρεβενών, κατατάσσοντας το Δήμο στην πρώτη θέση στην ΠΕ. Επιπλέον, ο οικισμός των Γρεβενών, αποτελεί το μεγαλύτερο σε πληθυσμό οικισμό, ενώ συγκεντρώνει και το 51% του πληθυσμού του Δήμου. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ 2011, ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Γρεβενών σημείωσε αύξηση κατά 383 κατοίκους, σε σχέση με το πληθυσμό του 2001, ήτοι ποσοστό 2%. Τέλος ο οικισμός του των Γρεβενών κατά την εικοσαετία 1991-2021 παρουσίασε μια σημαντική αύξηση της τάξη του 41%.

**Πίνακας 1: Μόνιμος πληθυσμός και εξέλιξη**

Διοικητική Ενότητα	1991*	2001	2011	Μέση μεταβολή 91-11
<b>Δήμος Γρεβενών</b>	<b>23.666</b>	<b>25.522</b>	<b>25.905</b>	<b>9%</b>
Δημοτική Ενότητα Γρεβενών	9.619	16.421	17.610	<b>83%</b>
Δημοτική Ενότητα Βεντζίου	3.024	2.364	1.969	<b>-35%</b>
Δημοτική Ενότητα Αγίου Κοσμά	1.950	1.243	870	<b>-55%</b>
Δημοτική Ενότητα Θεοδώρου Ζιάκα	2.945	1.723	1.297	<b>-56%</b>
Δημοτική Ενότητα Ηρακλειωτών	2.936	2.418	1.890	<b>-36%</b>
Δημοτική Ενότητα Γόργιανης	1.475	1.049	885	<b>-40%</b>

Διοικητική Ενότητα	1991*	2001	2011	Μέση μεταβολή 91-11
Δημοτική Ενότητα Αβδέλλας	130	12	280	115%
Δημοτική Ενότητα Δότσικου	70	5	39	-44%
Δημοτική Ενότητα Μεσολουρίου	135	93	33	-76%
Δημοτική Ενότητα Περιβολίου	312	32	21	-93%
Δημοτική Ενότητα Σαμαρίνας	285	64	378	33%
Δημοτική Ενότητα Σμίξης	491	60	454	-8%
Δημοτική Ενότητα Φιλιππαιών	294	38	179	-39%
Γρεβενά (οικισμός)	9.345	11.788	13.137	41%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφές 1991(\*πραγματικός πληθυσμός), 2001, 2011

Η σύνθεση κατά φύλο, όπως και την προηγούμενη δεκαετία, είναι ισόρροπη (52% άνδρες και 48% γυναίκες). Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2011 και του Επιχειρησιακού Σχεδίου Δήμου Γρεβενών 2015-2019:

- Ο πληθυσμός του Δήμου Γρεβενών είναι «γηρασμένος» καθώς ο δείκτης γήρανσης είναι 233,7 δηλαδή σε 100 άτομα ηλικίας 0-14 ετών αντιστοιχούν 233,70 άτομα ηλικίας 64+. Ο δείκτης γήρανσης στο δήμο είναι μεγαλύτερος τόσο συγκρινόμενος με αυτόν της περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας (140) όσο και με το σύνολο της χώρας (134).
- Ο μη ενεργός πληθυσμός στο Δήμο είναι περισσότερο εξαρτώμενος από τον ενεργό πληθυσμό σε σχέση με την περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και το σύνολο της χώρας καθώς ο δείκτης εξάρτησης είναι 69,42 δηλαδή σε 100 άτομα ηλικίας 15-64 ετών αντιστοιχούν 69,42 άτομα ηλικίας 0-14 ετών και 64+. Ο αντίστοιχος δείκτης για το σύνολο της χώρας είναι 49,9 ενώ για την περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας είναι 52,51.
- Ο λόγος των ατόμων που ετοιμάζονται να εισέλθουν στην παραγωγική διαδικασία και αυτών που αναμένονται να εξέλθουν από την παραγωγική διαδικασία, δείκτης αντικατάστασης είναι 86,10, δηλαδή σε 100 άτομα ηλικίας 55-64 ετών αντιστοιχούν 86,10 άτομα ηλικίας 15-24. Ο δείκτης αντικατάστασης εκφράζει την εναλλαγή μεταξύ των ηλικιών που μετέχουν στην παραγωγική διαδικασία. Ο δείκτης αυτός υπολείπεται του αντίστοιχου για το σύνολο της χώρας που είναι 129,85.

Πίνακας 2: Ηλικιακή κατανομή, 2011

	0-4	5-14	15-24	25-39	40-54	55-64	65-79	80 ετών και άνω
<b>ΔΗΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ</b>	983	2.198	2.547	4.678	5.107	2.958	5.269	2.165
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΓΗΡΑΝΣΗΣ</b>	233,7							
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ</b>	69,42							
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ</b>	86,1							

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Απογραφές 2011, Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Γρεβενών 2015-2019

Η πληθυσμιακή πυκνότητα (πληθυσμός/έκταση) στο Δήμο Γρεβενών είναι 13,9 κάτοικοι/Km<sup>2</sup> ενώ η μεγαλύτερη πληθυσμιακή πυκνότητα απαντάται στη Δ.Ε. Γρεβενών (38,2) και στο οικισμό Γρεβενών με 231,1 κατοίκους/Km<sup>2</sup>. Επίσης από τον παρακάτω πίνακα προκύπτει ότι 50,71%, οι μισοί κάτοικοι δηλαδή του Δήμου, κατοικούν στα Γρεβενά που αποτελεί το 3,06% της επιφάνειας του Δήμου.

**Πίνακας 3: Πυκνότητα πληθυσμού**

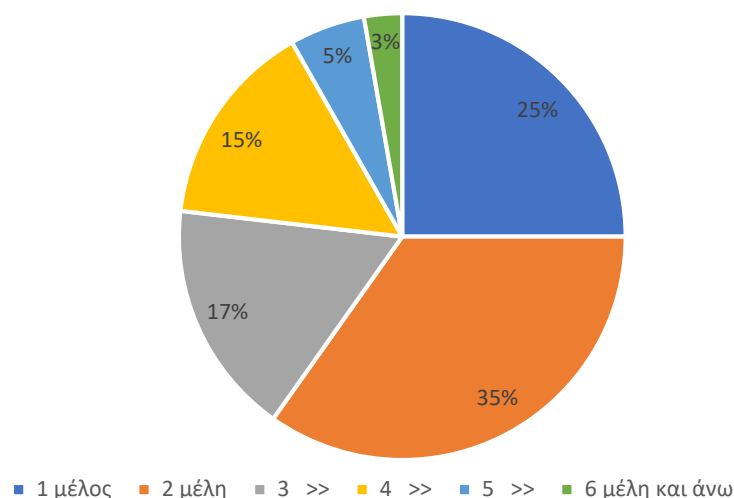
Διοικητική Ενότητα	Πληθυσμός 2011	Έκταση (km <sup>2</sup> )	Πληθυσμιακή Πυκνότητα	% Επιφάνειας	% Πληθυσμού
<b>Δήμος Γρεβενών</b>	<b>25.905</b>	<b>1859</b>	<b>13,9</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Δημοτική Ενότητα Γρεβενών</b>	17.610	461,38	38,2	24,82%	67,98%
Δημοτική Ενότητα Βεντζίου	1.969	323,28	6,1	17,39%	7,60%
Δημοτική Ενότητα Αγίου Κοσμά	870	115,09	7,6	6,19%	3,36%
Δημοτική Ενότητα Θεοδώρου Ζιάκα	1.297	241,77	5,4	13,01%	5,01%
Δημοτική Ενότητα Ηρακλειωτών	1.890	136,63	13,8	7,35%	7,30%
Δημοτική Ενότητα Γόργιανης	885	204,56	4,3	11,00%	3,42%
Δημοτική Ενότητα Αβδέλλας	280	43,24	6,5	2,33%	1,08%
Δημοτική Ενότητα Δότσικου	39	30,27	1,3	1,63%	0,15%
Δημοτική Ενότητα Μεσολουρίου	33	17,74	1,9	0,95%	0,13%
Δημοτική Ενότητα Περιβολίου	21	137	0,2	7,37%	0,08%
Δημοτική Ενότητα Σαμαρίνας	378	97,25	3,9	5,23%	1,46%
Δημοτική Ενότητα Σμίξης	454	25,29	18,0	1,36%	1,75%
<b>Δημοτική Ενότητα Φιλιππαίων</b>	179	25,52	7,0	1,37%	0,69%
Γρεβενά (οικισμός)	13.137	56,84	231,1	3,06%	50,71%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Απογραφές 2011, Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Γρεβενών 2015-2019

Σε όλο το Δήμο Γρεβενών υπάρχουν 9.736 νοικοκυριά, σύμφωνα με στοιχεία της απογραφής του 2011 της ΕΛΣΤΑΤ, τα οποία απαρτίζονται κυρίως από 1-2 μέλη. Λιγότερο συχνά συναντώνται νοικοκυριά με 5 και 6 μέλη. Το μέσο μέγεθος νοικοκυριού είναι 2,51.

**Διάγραμμα 1: Κατανομή νοικοκυριών ανάλογα με τον αριθμό μελών**

Κατανομή νοικοκυριών ανάλογα με τον αριθμό μελών



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή 2011, ίδια επεξεργασία

Στη Δημοτική Ενότητα Γρεβενών λειτουργούν:

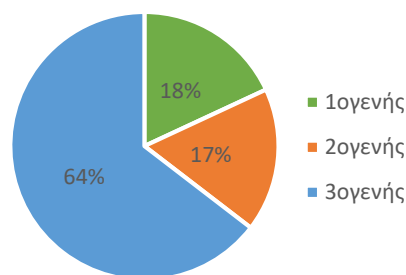
- έξι (6) νηπιαγωγεία, επτά (7) Δημοτικά Σχολεία, δύο (2) Γυμνάσια, δύο (2) Γενικά Λύκεια και ένα (1) ΕΠΑΛ. Επίσης λειτουργούν ειδικό νηπιαγωγείο, Ειδικό Σχολείο και Εσπερινό Γυμνάσιο.
- Ινστιτούτο Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.) που στεγάζεται στο σχολικό συγκρότημα ΕΠΑΛ-ΕΠΑΣ-ΙΕΚ.
- παράρτημα του Πανεπιστημίου Δυτικής Μακεδονίας με το Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων. Οι εγκαταστάσεις του παραρτήματος στεγάζονται στη Μυρσίνη σε ένα χώρο 5.800 τ.μ. και περιλαμβάνουν 2 κτίρια, με 12 σύγχρονες αίθουσες διδασκαλίας, 8 εργαστήρια, αμφιθέατρο και βιβλιοθήκη.

**Απασχόληση ανά τομέα**

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Δήμου Γρεβενών, σύμφωνα με στοιχεία απογραφής της ΕΛΣΤΑΤ για το 2011, αποτελεί το 34,2% του πληθυσμού ενώ οι απασχολούμενοι αποτελούν το 81% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, μειωμένοι κατά 12% σε σχέση με το 2001. Η μείωση των απασχολούμενων, αλλά και η στροφή από τους παραδοσιακούς, για την περιοχή τομείς απασχόλησης οδήγησε σε μια μεγάλη μείωση των απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα και δευτερευόντως στο δευτερογενή και σε μια μικρή αύξηση στον τριτογενή, σε σχέση με το 2001. Η κατανομή της απασχόλησης ανά τομέα παραγωγής πλέον παρουσιάζεται στο παρακάτω σχήμα όπου και φαίνεται ότι πλέον ο κυρίαρχος τομέας παραγωγής, όσον αφορά τον αριθμό απασχολούμενων είναι ο τριτογενής.

Πίνακας 4: Απασχόληση ανά τομέα

Τομείς Δραστηριότητας	2001	2011	Μεταβολή 2001 - 2011
1ογενής	2.235	1.281	-43%
2ογενής	1.582	1.229	-22%
3ογενής	4.024	4.576	14%
<b>Σύνολο</b>	<b>8.106</b>	<b>7.140</b>	<b>-12%</b>



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφές 2001, 2011

Το ποσοστό ανεργίας στο Δήμο Γρεβενών για το 2011 ήταν 19%, μεγαλύτερο από το αντίστοιχο του 2001, αποτέλεσμα της μείωσης του οικονομικά ενεργού πληθυσμού και της μείωσης των απασχολούμενων. Από τους 1.720 ανέργους το 61% αποτελούν οι πρώην απασχολούμενοι και το 39% οι νέοι άνεργοι.

Πίνακας 5: Εξέλιξη της ανεργίας

ΔΗΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ	Οικονομικά ενεργοί			Ποσοστό ανέργων
	Σύνολο	Απασχολούμενοι	Άνεργοι	
2001	9.385	8.106	1.279	14%
2011	8.860	7.140	1.720	19%
<b>Μεταβολή 2001-2011</b>	<b>-6%</b>	<b>-12%</b>	<b>34%</b>	

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφές 2001, 2011

### Αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης

Στο Δήμο Γρεβενών, σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ (2011), ΙΧ αυτοκίνητο διαθέτει το 64% των νοικοκυριών, ενώ το 36% δεν διαθέτει κανένα ΙΧ αυτοκίνητο. Τα περισσότερα νοικοκυριά (46%) διαθέτουν ένα ΙΧ αυτοκίνητο, ενώ το 19% διαθέτει δύο ή περισσότερα.

Το ποσοστό κατοχής τουλάχιστον ενός ΙΧ οχήματος στα νοικοκυριά για το σύνολο της χώρας είναι 70% και την Περιφερειακή Ενότητα Γρεβενών 64%.

Θέση στάθμευση για το αυτοκίνητο διαθέτει μόνο το 29% των νοικοκυριών, έναντι του 71% που δεν διαθέτουν θέση στάθμευσης. Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται αναλυτικά τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ.

Πίνακας 6: Κατοχή αυτοκινήτων Δ. Γρεβενών

	Αριθμός Νοικοκυριών	Ποσοστό νοικοκυριών
0 αυτοκίνητα	3.469	64%
1 αυτοκίνητο	4.431	46%
2 + αυτοκίνητα	1.836	19%
0 θέσεις στάθμευσης	6.878	71%
1 + θέσεις στάθμευσης	2.858	29%
<b>Σύνολο νοικοκυριών</b>	<b>9.736</b>	

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2011

### 1.3. Χωροταξική και πολεοδομική ανάλυση Γρεβενών

#### 1.3.1. Προβλέψεις ΓΠΧΣΑΑ

Στο εγκεκριμένο Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α αναγνωρίζεται ότι παρά τη γενική βελτίωση του επιπέδου ανάπτυξης στη χώρα, εξακολουθούν να υπάρχουν διαπεριφερειακές και ενδοπεριφερειακές διαφορές στο επίπεδο του εισοδήματος και της ευημερίας, όπως άλλωστε συμβαίνει στις περισσότερες χώρες της Ε.Ε.. Σημαντική βελτίωση παρατηρήθηκε στις περιφέρειες με αξιόλογη τουριστική ανάπτυξη (Κρήτη, Νησιά Αιγαίου, Νησιά Ιονίου κ.ά.), ενώ συγκριτικά μειονεκτούν περιφέρειες όπως η Ήπειρος, η **Δυτική Μακεδονία** και η Θράκη.

Η Κοζάνη αναγνωρίζεται ως δευτερεύων εθνικός πόλος και προωθείται η αναβάθμιση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών και η καινοτομία, με στόχο την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του παραγωγικού της δυναμικού.

Αναγνωρίζονται οι κύριοι άξονες ανάπτυξης της ηπειρωτικής χώρας, οι οποίοι περνούν από την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και περιλαμβάνουν και την Κοζάνη. Αυτοί είναι:

- Βόρειος Άξονας: Αναπτύσσεται κατά μήκος της Βόρειας Ελλάδας και συγκεκριμένα της Εγνατίας οδού.
- Άξονας κεντρικής ενδοχώρας: Αναπτύσσεται κατά μήκος της Ε65 και του οδικού άξονα Λάρισα – Κοζάνη – Φλώρινα – Νίκη. Περιλαμβάνει σημαντικούς σε εθνικό επίπεδο, πόλους ανάπτυξης (Λαμία, Καρδίτσα Τρίκαλα και το δίπολο Κοζάνη / Πτολεμαΐδα), ενώ συνδέεται λειτουργικά με πρωτεύοντες εθνικούς αναπτυξιακούς πόλους (Ιωάννινα και το δίπολο Λάρισα–Βόλος).

Όσο αφορά τις κατευθύνσεις ανά τομέα υποδομών ή παραγωγής:

- για τις μεταφορές και συγκεκριμένα για το σιδηροδρομικό δίκτυο προτείνεται η δημιουργία νέων σιδηροδρομικών αξόνων για τη σύνδεση Θεσσαλονίκης – Αμφίπολης – Καβάλας – Ξάνθης και του Αντιρρίου –Ιωαννίνων, επέκταση του δικτύου προς Καλαμπάκα – **Δυτική Μακεδονία** (Σιάτιστα–Κοζάνη και Σιάτιστα–Καστοριά) και από Καλαμπάκα προς Ιωάννινα και Ηγουμενίτσα, καθώς και αναβάθμιση του άξονα Βελεστίνο–Παλαιοφάρσαλα.

- για την ενέργεια προτείνεται η αξιοποίηση για παραγωγή ενέργειας των ιδιαίτερων ενεργειακών πλεονεκτημάτων συγκεκριμένων περιοχών της χώρας και ιδιαίτερα των λιγνιτικών αποθεμάτων της Κεντρικής Πελοποννήσου και της **Δυτικής Μακεδονίας**.
- για τη βιομηχανία (εξόρυξη – μεταποίηση) βασική επιδίωξη – στόχος είναι η διατήρηση της εξορυκτικής δραστηριότητας στις υφιστάμενες περιοχές εκμετάλλευσης και διασφάλιση της δυνατότητας επέκτασης σε περιοχές, όπου εντοπίζονται νέα κοιτάσματα ή νέα ορυκτά, με τήρηση των όρων προστασίας του περιβάλλοντος και των προϋποθέσεων λειτουργίας των γειτονικών δραστηριοτήτων. Πρόκειται, κυρίως, για ορυκτούς πόρους που καλύπτουν εγχώριες ανάγκες ή απευθύνονται σε διεθνείς αγορές, όπως: **ο λιγνίτης στη Δυτική Μακεδονία** και την Πελοπόννησο, ο βωξίτης στη Φωκίδα, Βοιωτία και Φθιώτιδα, τα **σιδηρονικελιούχα μεταλλεύματα** στη Βοιωτία, Φθιώτιδα, Εύβοια, **Δυτική και Κεντρική Μακεδονία**, το αργό πετρέλαιο στο νομό Καβάλας, **τα βιομηχανικά ορυκτά στη Δυτική και Κεντρική Μακεδονία** κλπ.

### 1.3.2. Προβλέψεις Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου

Οι κατευθύνσεις της μελέτης του υπό αναθεώρηση ΠΠΧΣΑΑ εξειδικεύονται για το Δήμο Γρεβενών ως εξής:

#### Αναπτυξιακή φυσιογνωμία

Συναρτάται με τη διατήρηση και ενδυνάμωση του αγροτικού χαρακτήρα του Δήμου, την ανάδειξη και αξιοποίηση του φυσικού και πολιτιστικού του περιβάλλοντος με σκοπό την περαιτέρω τουριστική του ανάπτυξη και την ενίσχυση της εξορυκτικής δραστηριότητας. Ειδικότερα:

- Κρίνεται απαραίτητη η στήριξη της κτηνοτροφικής δραστηριότητας και η προώθηση παραδοσιακών κτηνοτροφικών προϊόντων ποιότητας (βόειο κρέας, κρέας αμνοεριφίων, τυροκομικά), καθώς και η παραγωγή και προώθηση νέων αγροτικών προϊόντων με σημαντική προοπτική (αρωματικά-φαρμακευτικά φυτά και μανιτάρια). Προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην ανάπτυξη της βιολογικής γεωργίας και κτηνοτροφίας και την υποστήριξή τους από μεταποιητικές μονάδες.
- Κρίνεται σημαντική η στήριξη της εξορυκτικής δραστηριότητας και η αξιοποίηση των ορυκτών πόρων της περιοχής με παράλληλη λήψη των αναγκαίων μέτρων προστασίας και αποκατάστασης του περιβάλλοντος.
- Είναι αναγκαία η προώθηση δράσεων ανάδειξης και αξιοποίησης του ιδιαίτερου φυσικού περιβάλλοντος και της πλούσιας πολιτιστικής κληρονομιάς του Δήμου προς την κατεύθυνση της προώθησης και ανάπτυξης ήπιων μορφών τουρισμού και αναψυχής.
- Για την περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη της περιοχής απαιτείται εκσυγχρονισμός του Χιονοδρομικού Κέντρου Βασιλίτσας καθώς και προβολή και ανάδειξή του σε κέντρο τουρισμού εθνικής και διασυνοριακής εμβέλειας. Επίσης, κρίνεται σκόπιμη η

βελτίωση της απευθείας σύνδεσης του Χιονοδρομικού Κέντρου Βασιλίτσας και του οικιστικού συμπλέγματος των Βλαχοχωριών με το σύμπλεγμα των Ζαγοροχωριών στην Περιφέρεια Ηπείρου με σκοπό τη δικτύωση και ανάδραση αυτών των δύο σημαντικών τουριστικών πόλων.

- Είναι επιθυμητή, επίσης, η άμεση υλοποίηση των προγραμματιζόμενων μεγάλων έργων του Δήμου, όπως το Αστρονομικό Πάρκο του Όρλιακα, το Κέντρο Παλαιοντολογίας Μηλιάς και η κατασκευή Θερμαλιστικού Κέντρου με αξιοποίηση των Ιαματικών πηγών της Κιβωτού, που θα εμπλουτίσουν τις υφιστάμενες υποδομές και θα προσδώσουν νέα διάσταση στην ποιότητα και την έκταση του τουριστικού προϊόντος της περιοχής.

#### Οικιστικό δίκτυο

- Τα Γρεβενά κέντρα κατατάσσονται στα κέντρα πέμπτου επιπέδου μαζί με Φλώρινα, Πτολεμαΐδα, καθώς εντάσσονται στην κατηγορία λοιπά κέντρα Περιφερειακών Ενοτήτων και αστικά κέντρα άνω των 10.000 κατοίκων.
- Η Καστοριά μαζί με το Άργος Ορεστικό, τη Σιάτιστα και τα Γρεβενά αποτελούν ένα δίκτυο οικισμών (πολύπολο), το οποίο σχετίζεται με τους κλάδους της γουνοποιίας (ειδικότερα η Καστοριά, το Άργος Ορεστικό και η Σιάτιστα) και του τουρισμού.
- Είναι αναγκαία η ισχυροποίηση του ρόλου των Γρεβενών ως διοικητικό, εμπορικό και οικονομικό κέντρο υποστήριξης των αγροτικών περιοχών, καθώς και των τουριστικών περιοχών της Βασιλίτσας και του συνόλου του ορεινού όγκου της Αναπτυξιακής Ενότητας Δήμου Γρεβενών, εξασφαλίζοντας τις απαραίτητες εξυπηρετήσεις τόσο για τον τοπικό πληθυσμό όσο και για τους επισκέπτες και προωθώντας την προβολή και απορρόφηση τοπικών αγροτικών προϊόντων.
- Κρίνεται απαραίτητη η ενδυνάμωση της δικτύωσης των μικρότερων οικισμών του Δήμου με τα Γρεβενά για τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε υπηρεσίες, διοικητικές-κοινωνικές υποδομές, επικοινωνία και γνώση.

#### Αστικές παρεμβάσεις, αναπτυξιακές και κοινωνικές υποδομές

- Απαιτείται η προώθηση ολοκληρωμένων παρεμβάσεων που αφενός θα αναδεικνύουν τον αναπτυξιακό ρόλο των Γρεβενών και αφετέρου θα διασφαλίζουν την απαιτούμενη ποιότητα ζωής των κατοίκων και την παραμονή τους στην περιοχή. Ειδικότερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην προβολή της σχέσης της πόλης με το υδάτινο στοιχείο (Γρεβενίτης Ποταμός) καθώς και στη συνολική βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της εικόνας της πόλης μέσω δράσεων ολοκληρωμένου αστικού σχεδιασμού.
- Στην πόλη των Γρεβενών κρίνεται σκόπιμη η δημιουργία Επιχειρηματικού Πάρκου τύπου Β, του Ν.3982/2011, με έμφαση στην μεταποίηση αγροτικών προϊόντων και στην καθετοποίηση προϊόντων εκμετάλλευσης ορυκτών πόρων.

- Κρίνεται απαραίτητη η διασφάλιση της βέλτιστης λειτουργίας του Γενικού Νοσοκομείου Γρεβενών για την κάλυψη των αναγκών της Περιφερειακής Ενότητας Γρεβενών ως προς την δευτεροβάθμια περίθαλψη.
- Κρίνεται χρήσιμη:
  - Η λειτουργία Κέντρου Ψυχικής Υγείας για παιδιά, εφήβους και ενήλικες καθώς και υποδομών φιλοξενίας για άτομα με ψυχικά νοσήματα στα Γρεβενά, με επίπεδο εξυπηρέτησης το σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Γρεβενών.
  - Η εξασφάλιση βασικών υποδομών υποστήριξης ατόμων/ομάδων που πλήττονται από τη φτώχεια στα Γρεβενά, με επίπεδο εξυπηρέτησης το σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Γρεβενών.
  - Η εξασφάλιση μονάδας ανοιχτής φροντίδας και δημιουργικής απασχόλησης για άτομα με ειδικές ανάγκες στα Γρεβενά, με επίπεδο εξυπηρέτησης την Αναπτυξιακή Ενότητα Δήμου Γρεβενών.
- Βασική προτεραιότητα για την αναπτυξιακή φυσιογνωμία του Δήμου θεωρείται η προβολή και ανάδειξη των μουσείων διαπεριφερειακής εμβέλειας του Δήμου (Αρχαιολογική Συλλογή Γρεβενών και Μουσείο Φυσικής Ιστορίας Μηλιάς).

#### Τεχνικές υποδομές

- Είναι αναγκαία η βελτίωση των μεταφορικών συνδέσεων του Δήμου, με προτεραιότητα στη σύνδεση των Γρεβενών με το Χιονοδρομικό Κέντρο Βασιλίτσας (τουριστικός άξονας) και την ευρύτερη περιοχή του (Σαμαρίνα, Σμίξη κλπ.) που αποτελούν σημαντικό τουριστικό πόλο της Περιφέρειας.
- Κρίνεται απαραίτητη η ολοκλήρωση των αναγκαίων τεχνικών υποδομών σε όλους τους οικισμούς του Δήμου. Ειδικότερα για τους μικρούς οικισμούς κάτω των 2.000 κατοίκων απαιτείται η εκπόνηση σχεδίου εναλλακτικών επιλογών ανάπτυξης υποδομών διαχείρισης αστικών λυμάτων στα πλαίσια συνολικού περιφερειακού σχεδιασμού.

#### Φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

- Απαιτείται η προστασία, ανάδειξη και αποκατάσταση, όπου προκύπτουν προβλήματα, της φυσικής-πολιτιστικής κληρονομιάς και του τοπίου (Εθνικός Δρυμός Πίνδου-Βάλια Κάλντα, παλαιοντολογικά ευρήματα Μηλιάς, Καλλονή, Βλαχοχώρια, πέτρινα γεφύρια κλπ.) και η διατήρηση της υψηλής ποιότητας των φυσικών και ανθρωπογενών πόρων του Δήμου με την προώθηση σχετικών προγραμμάτων και την εφαρμογή συγκεκριμένων δράσεων προς την κατεύθυνση της έγκαιρης πρόληψης φαινομένων υποβάθμισής τους.
- Βασική και διαρκής προτεραιότητα είναι η ανάδειξη, διατήρηση και διαχείριση των αρχαιολογικών χώρων και μνημείων του Δήμου με τη συγκρότησή τους σε πολυθεματικά δίκτυα διαπεριφερειακού και περιφερειακού επιπέδου.

- Προτείνεται η υπαγωγή σε καθεστώς ειδικής κατά περίπτωση προστασίας των οικισμών Βλαχοχωριών που κρίνονται αξιόλογοι και η ανάδειξη του παραδοσιακού τους χαρακτήρα, λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα τοπικά τους γνωρίσματα.
- Απαιτείται η προώθηση της δημιουργίας ενιαίων δικτύων φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, με βασικούς κόμβους τον Εθνικό Δρυμό της Πίνδου, το οικιστικό σύμπλεγμα των Βλαχοχωριών και τα παλαιοντολογικά ευρήματα της Μηλιάς, και εν γένει η ανάδειξη και αξιοποίησή τους, καθώς και η σύνδεσή τους με αντίστοιχα δίκτυα γειτονικών Δήμων.

#### Υποκείμενος σχεδιασμός

- Απαιτείται η ολοκλήρωση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού στο σύνολο του Δήμου με προτεραιότητα σε όποιες Δημοτικές Ενότητες έχει ήδη ξεκινήσει.

#### 1.3.3. Προβλέψεις Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τη Βιομηχανία

Σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την Βιομηχανία, και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού (ΦΕΚ 151 ΑΑΠ/13.04.2009) για το Νομό Γρεβενών γενική προτεραιότητα άσκησης χωρικής πολιτικής για τη μεταποίηση είναι χαμηλή (0,5). Οι κλαδικές προτεραιότητες του Νομού συνδέονται με τη μεταποίηση αγροτικών προϊόντων (ποιοτικά πιστοποιημένα προϊόντα του αγροτοδιατροφικού τομέα, κλάδος ξύλου) και με την καθετοποίηση προϊόντων εκμετάλλευσης ορυκτών πόρων (κυρίως απταπουλγίτης και σαπωνίτης).

Δεν υπάρχουν ζώνες ιδιαίτερης συγκέντρωσης της βιομηχανίας. Η μόνη χωρική εστία της τελευταίας με κάποια εμβέλεια (τοπική) παραμένει αυτή των Γρεβενών. Με βάση τις γενικές αρχές χωρικής οργάνωσης της βιομηχανίας προκύπτει ανάγκη για οργανωμένους υποδοχείς σε Γρεβενά και Δεσκάτη.

Απαιτείται ειδική διατομεακή διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης, αλλά τα περιθώρια είναι περιορισμένα. Ενδεχομένως, δυνατότητα κάποιας αποκέντρωσης από τα ισχυρά σημεία του νομού, για επιλεγμένους κλάδους που δεν εξαρτώνται έντονα από χωροθετημένα συγκριτικά πλεονεκτήματα με ιδιαίτερη έμφαση στις συνδυασμένες επιπτώσεις των πιέσεων στη γεωργία και στη βιομηχανία.

#### 1.3.4. Προβλέψεις ΓΠΣ

Σύμφωνα με τις προτάσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Γρεβενών (ΦΕΚ 1007 Δ/02-10-1992) οι βασικές αρχές και στόχοι του, που επηρεάζουν την βιώσιμη κινητικότητα, διαμορφώνονται ως εξής:

- Οι κεντρικές λειτουργίες χωροθετούνται στην ΠΕ Κέντρο και προς τα ανατολικά ενώ δημιουργούνται και 3 τοπικά κέντρα στις υπόλοιπες ΠΕ.
- Χωροθέτηση αγοράς νοτιοδυτικά της γέφυρας και δημιουργία χώρου εμποροπανήγυρης στην παραποτάμια ζώνη.

- Δημιουργία χώρων πρασίνου και αναψυχής στην παραποτάμια ζώνη.
- Δημιουργία μικρότερων πυρήνων πρασίνου και συσχετισμό με χώρους εκπαίδευσης.
- Επέκταση αθλητικών εγκαταστάσεων και δημιουργία 3 αθλητικών πυρήνων.
- Δημιουργία λυκείου – γυμνασίου στην περιοχή Λειβάδι.
- Δημιουργία νέων δημοτικών σχολείων και νηπιαγωγείων, παιδικών σταθμών.
- Δημιουργία πνευματικού κέντρου στη θέση Λειβάδι και μουσείου στο «Μύλο του Μπουσίου».
- Μεταφορά αγροτικού κτηνιατρείου.
- Μεταφορά ΚΑΠΗ.
- Μεταφορά Πυροσβεστικής Υπηρεσίας.
- Χωροθέτηση του σταθμού ΚΤΕΛ.
- Μεταφορά νεκροταφείου νότια της πόλης.
- Ανάπτυξη κατά τα λοιπά χρήσης γενικής κατοικίας.
- Καθορισμός ζώνης προγραμμάτων εργατικής κατοικίας.
- Διαμόρφωση δικτύου πεζοδρόμων.
- Δημιουργία τοπικών πάρκων και χώρων πρασίνου στις νεοεντασσόμενες περιοχές.
- Δημιουργία περιφερειακής παρακαμπτήριας αρτηρίας.
- Δημιουργία περιμετρικού δακτυλίου στην περιοχή κεντρικών λειτουργιών.
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμων κατά μήκος του ποταμού.
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης σε όλη την πόλη..
- Μεταφορά του σταθμού φορτηγών εκτός των ορίων του οικισμού.

#### 1.4. Πολεοδομική οργάνωση

Σύμφωνα με το ΓΠΣ του Δήμου (ΦΕΚ 1007 Δ/02-10-1992), λειτουργικά οργανώνεται σε τέσσερις (4) πολεοδομικές ενότητες, Κούρβουλο, Κέντρο, Μεράς και Βαρόσι. Οι κεντρικές λειτουργίες χωροθετούνται στην ΠΕ Κέντρο και προς τα ανατολικά ενώ δημιουργούνται και 3 τοπικά κέντρα στις υπόλοιπες ΠΕ.

Οι χρήσεις γης (εκτός της κατοικίας) που συναντώνται στον οικισμό είναι οι εξής:

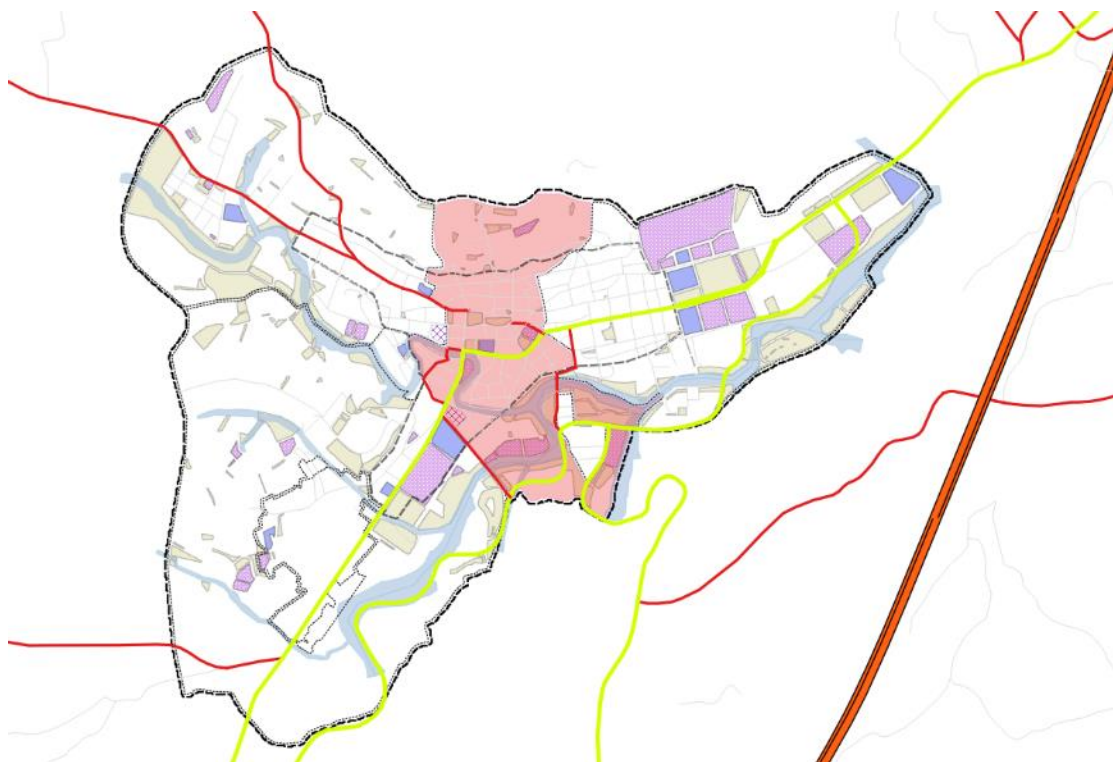
- Εκπαίδευση: νηπιαγωγεία, δημοτικά σχολεία, γυμνάσια, λύκεια, ΙΕΚ
- Διοίκηση: Δημαρχείο, Αστυνομικό τμήμα, ΚΕΠ, Δ.Ο.Υ, Ι.Κ.Α., Δασονομείο
- Δημοτική επιχείρηση ύδρευσης
- Πυροσβεστική
- Υπηρεσίες: Πολλαπλών εξυπηρετήσεων, κυρίως τριτογενούς τομέα παραγωγικότητας
- Κοινωνική: ΕΛΤΑ., ΟΤΕ, ΔΕΗ
- Πολιτισμός: Δημοτικό Θέατρο-Κινηματογράφος, Ωδείο, Πολιτιστικό Κέντρο
- Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης Γρεβενών
- Γενικό Νοσοκομείο
- Πρόνοια: Κ.Α.Π.Η., βρεφονηπιακοί - παιδικοί σταθμοί, Κ.Δ.Α.Π. Α.Μ.Ε.Α, μαθητική εστία
- Αθλητισμός: δημοτικό στάδιο, κλειστό γυμναστήριο (2), δημοτικό γυμναστήριο, 2 γήπεδα ποδοσφαίρου, κλειστό κολυμβητήριο, 10 γήπεδα ποδοσφαίρου 5Χ5.

- Γραφεία: τράπεζες, διάφορα γραφεία παροχής υπηρεσιών, ιδιωτικά ιατρεία, τεχνικά γραφεία, κτηματολογικό γραφείο, φροντιστήρια κτλ
- Καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών: φαρμακεία, κομμωτήρια, κουρεία
- Εμπόριο: πολλοί εμπορικοί χώροι όπως σουπερ μάρκετ, κρεοπωλεία, περίπτερα, μίνι μάρκετ, παντοπωλεία, γεωργικά φάρμακα, ζαχαροπλαστεία, είδη ένδυσης και υπόδησης, βιβλιοπωλεία, κτλ
- Αναψυχή: ποικίλοι χώροι αναψυχής όπως restaurant, καφετερίες, καφέ μπαρ
- Εστίαση: πολλοί χώροι εστίασης (ταβέρνες, ταχυφαγεία, εστιατόρια, κτλ)
- Θρησκευτικοί χώροι: πολλοί Ιεροί Ναοί
- Βιοτεχνία: αρτοποιεία, αναψυκτικών, τζαμιών, ποτοποιεία, συσκευαστήρια, στρωμάτων, ψυγεία
- Ελεύθεροι χώροι: πλατείες, κοινόχρηστοι χώροι, παιδικές χαρές, πάρκο, διάφοροι χώροι πρασίνου, χώροι στάθμευσης
- Συνεργεία: βουλκανιζατέρ, επισκευών αυτοκινήτων, ηλεκτρολογεία αυτοκινήτων
- Εργαστήρια: ξυλουργεία, ζαχαροπλαστικής
- Μεταφορές: ΚΤΕΛ, ταξί
- Θρησκευτικοί χώροι: πολλές εκκλησίες διάσπαρτες στον οικιστικό ιστό
- Πρατήρια βενζίνης: αρκετά πρατήρια διάσπαρτα στην πόλη
- Ιδιαίτερες Χρήσεις: λαϊκή αγορά, κοιμητήριο

Τα Γρεβενά είναι μια επιμήκης πόλη, η οποία αναπτύσσεται βόρεια από τον ποταμό Γρεβενίτη ενώ ένα τμήμα αναπτύσσεται κατά μήκος της επαρχιακής οδού Γρεβενών – Βοβούσας. Στα Γρεβενά υπάρχουν δύο κεντρικές πλατείες, η πλατεία Αιμιλιανού με τα κανόνια και η πλατεία του Ρολογιού, ενωμένες με έναν πεζόδρομο. Οι κεντρικές και εμπορικές χρήσεις βρίσκονται κατά μήκος των βασικών οδών της πόλης ενώ τα περισσότερα σχολικά συγκροτήματα, το νοσοκομείο, οι αθλητικοί χώροι, τα γραφεία της Περιφερειακής Ενότητας, η Πυροσβεστική, η Σχολή Αστυφυλάκων βρίσκονται στις παρυφές της πόλης.

Στο Δήμο Γρεβενών οι οικισμοί των επιμέρους Δημοτικών Ενοτήτων δεν διαθέτουν στο σύνολο τους ρυμοτομικό σχέδιο (εκτός από εκείνους που προέκυψαν από διανομή) έχουν όμως καθοριστεί επεκτάσεις των ορίων των οικισμών για την κάλυψη των οικιστικών αναγκών. Στον οικισμό των Γρεβενών οι εκτάσεις εντός σχεδίου και εντός οικισμού ανέρχονται στα 12.570 στρ..

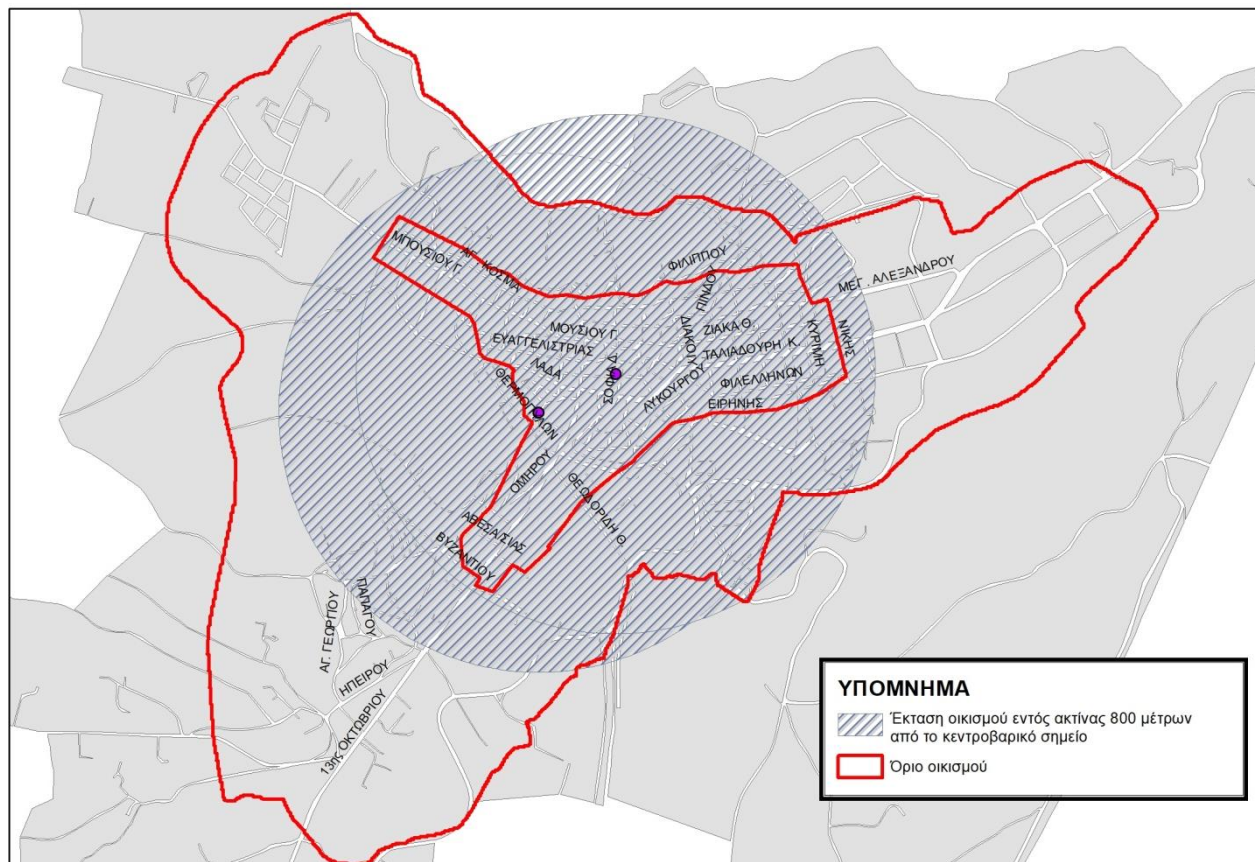
Για τα Γρεβενά προβλέπεται επέκταση του σχεδίου πόλης τάξης των 2.955 στρεμμάτων. Από αυτήν την επιφάνεια τα 1.424 στρέμματα (48,2%) προβλέπονται για οικιστική χρήση και τα υπόλοιπα 1.531 (51,8%) αποτελούν κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους (Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Γρεβενών 2015-2019).

**Χάρτης 4: Πολεοδομική οργάνωση Γρεβενών**

Πηγή: [epoleodomia.gov.gr](http://epoleodomia.gov.gr), ίδια επεξεργασία

Τέλος, όσον αφορά την προσβασιμότητα στον οικισμό των Γρεβενών από το Χάρτη 5 παρατηρείται ότι μεγαλύτερο μέρος της έκτασης του οικισμού βρίσκεται εντός μιας ακτίνας 800m (η οποία αποτελεί μια ανεκτή απόσταση περπατήματος) τόσο από το κεντροβαρικό σημείο των ορίων του παλαιού οικισμού όσο και της επέκτασης αυτού, γεγονός πολύ ενθαρρυντικό για την προώθηση της μη μηχανοκίνητης μετακίνησης.

## Χάρτης 5: Ζώνη 800 μέτρων



Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

## 2. Ιεράρχηση και κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται η ανάλυση και καταγραφή των χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, μέσα από τη συλλογή και ανάλυση στοιχείων που αφορούν τόσο την οδική υποδομή όσο και την κυκλοφοριακή οργάνωση.

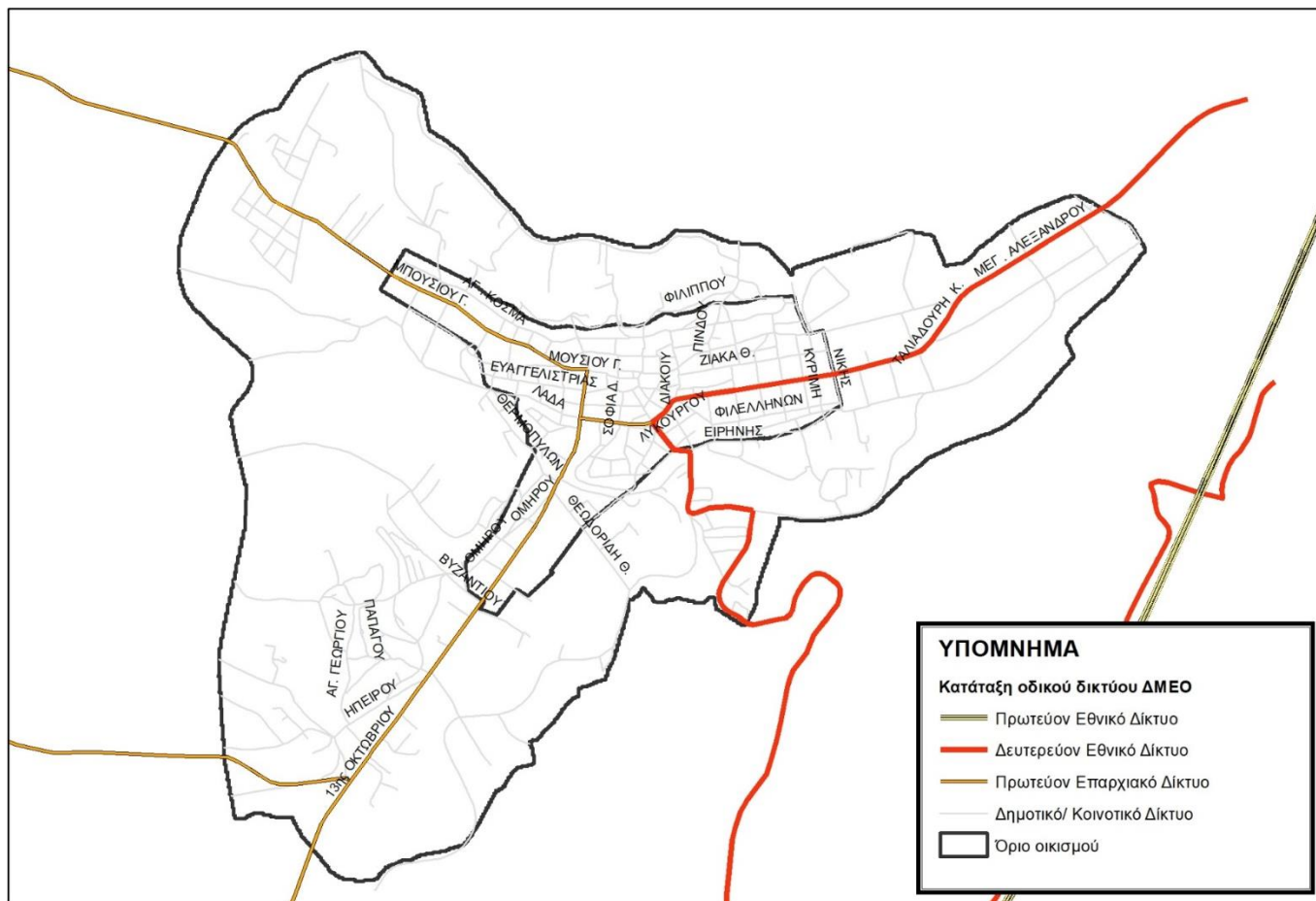
### 2.1. Οδικές Υποδομές στο Δήμο Γρεβενών

Η Περιφερειακή Ενότητα Γρεβενών διασχίζεται από ένα τμήμα του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού (μήκους 68 χλμ). Πρόκειται για έναν αυτοκινητόδρομο με δύο κλάδους και διαχωριστική νησίδα στη μέση όπου κάθε κλάδος έχει δύο λωρίδες κυκλοφορίας και δεξιά λωρίδα έκτακτης ανάγκης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα είναι τα 130 χλμ./ώρα. Κατά μήκος του εν λόγω τμήματος καταγράφονται δύο ανισόπεδοι κόμβοι μέσω των οποίων επιτυγχάνεται η σύνδεση της Εγνατίας οδού με το επαρχιακό δίκτυο και ως εκ τούτου η πρόσβαση στην πόλη των Γρεβενών.

Όσον αφορά την πόλη των Γρεβενών υπάρχουν οδικά τμήματα που δεν ανήκουν στο δημοτικό

δίκτυο, αλλά είναι χαρακτηρισμένα ως εθνικό και επαρχιακό δίκτυο και ως εκ τούτου η αρμοδιότητα συντήρησης βαρύνει την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας. Στο επόμενο χάρτη παρουσιάζεται η κατάταξη του οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ στο σύνολο της περιοχής μελέτης.

Χάρτης 6: Κατάταξη οδικού δικτύου ΔΜΕΟ



Πηγή: ίδια επεξεργασία

## 2.2. Απογραφή οδικού δικτύου οικισμού Γρεβενών

Αντικείμενο της παρούσας ενότητας είναι η απογραφή του οδικού δικτύου και συγκεκριμένα η καταγραφή στοιχείων που αφορούν την λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου και την οργάνωση της κυκλοφορίας.

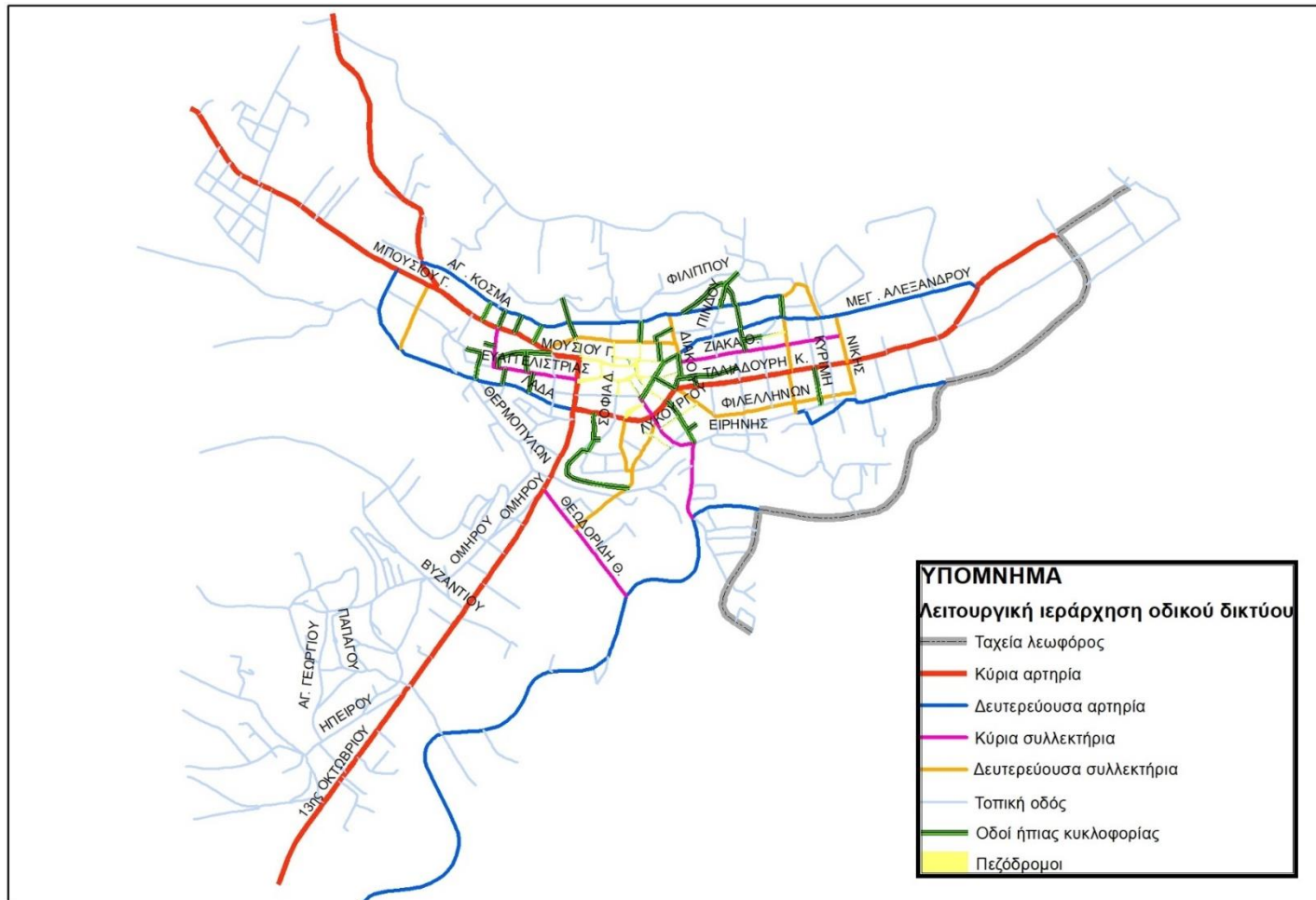
Όσον αφορά τη λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου σύμφωνα με την προτεινόμενη από τις ελληνικές Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ, 2001) λειτουργική ιεράρχηση, οι οδοί μπορεί να διακριθούν σε τρεις βασικές κατηγορίες (αρτηρίες, συλλεκτήριες οδοί, τοπικές οδοί), ανάλογα με τις λειτουργίες που εξυπηρετούν: σύνδεση, πρόσβαση (στις παράδιες χρήσεις γης) και παραμονή (επί της οδού). Αναλυτικότερα:

- Αρτηρίες. Προορίζονται για εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλές ταχύτητες. Ανάλογα με τα λειτουργικά και γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, και ειδικότερα το βαθμό ελέγχου των προσβάσεων, οι αρτηρίες υποδιαιρούνται συνήθως σε τέσσερις κατηγορίες: 1) Ελεύθερες λεωφόροι, 2) Ταχείες λεωφόροι, 3) Λοιπές κύριες αρτηρίες, 4) Δευτερεύουσες αρτηρίες.
- Συλλεκτήριες οδοί. Κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες στον τελικό τους προορισμό που μπορεί να έχει πρόσβαση σε συλλεκτήρια ή τοπική οδό. Αντίστροφα, συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις τοπικές ή συλλεκτήριες οδούς και τις διοχετεύουν στο σύστημα των αρτηριών. Οι συλλεκτήριες οδοί εξυπηρετούν τόσο την πρόσβαση όσο και τη σύνδεση.
- Τοπικές οδοί. Χρησιμοποιούνται κυρίως για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης. Γι' αυτήν την κατηγορία των οδών, όπου ο πεζός έχει προτεραιότητα και γενικά επιδιώκεται η αποθάρρυνση της χρησιμοποίησής τους για διαμπερείς κινήσεις, είναι επιθυμητές χαμηλές ταχύτητες.

Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου που παρουσιάζεται στον επόμενο Χάρτη αντιστοιχεί στην υφιστάμενη λειτουργία του δικτύου και βασίστηκε στα εξής στοιχεία και δεδομένα:

- Επιτόπια παρατήρηση
- Χαρτογραφική αναγνώριση
- Επικαιροποίηση και αξιολόγηση διαθέσιμων πηγών και υποβάθρων

Χάρτης 75: Λειτουργική Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

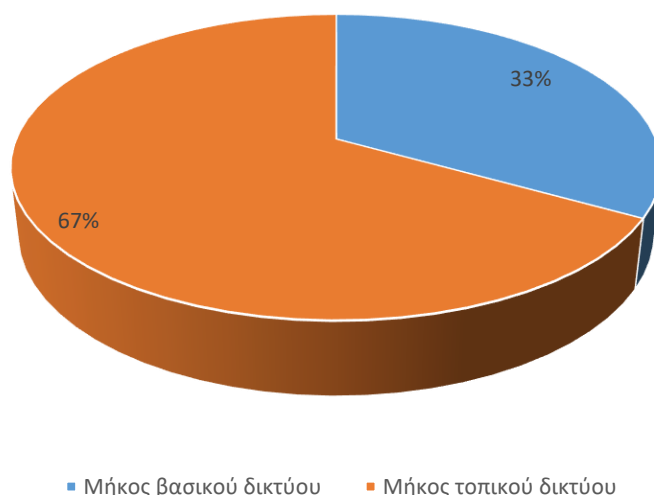


Πηγή: ίδια επεξεργασία

Σύμφωνα με τα παραπάνω την πόλη των Γρεβενών διατρέχουν από ανατολικά προς δυτικά και από το νότο έως την κεντρική περιοχή δύο βασικές κύριες αρτηρίες (οδοί Ταλιαδούρη και 13ης Οκτωβρίου), οι οποίες ενώνονται με το λοιπό επαρχιακό δίκτυο. Οι κύριες αυτές αρτηρίες ενώνονται με τις δευτερεύουσες αρτηρίες, οδοί Μεγ. Αλεξάνδρου, Αγίου Κοσμά, Λαδά, Αγ. Αχιλλείου, ενώ, το δίκτυο της περιοχής μελέτης συμπληρώνεται από τις συλλεκτήριες οδούς και ένα πυκνό πλέγμα τοπικών οδών με σκοπό την άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης.

Αναλύοντας περαιτέρω την λειτουργική ιεράρχηση, το μήκος του βασικού οδικού δικτύου (ταχείες λεωφόροι, κύριες και δευτερεύουσες αρτηρίες, κύριες και δευτερεύουσες συλλεκτήριες οδοί) ανέρχεται σε 67% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου, ενώ το μήκος του τοπικού δικτύου σε 33%. Επιπλέον υπάρχει ένα ποσοστό 5,43% που έχει μετατραπεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.

### Διάγραμμα 2: Ποσοστά βασικού & τοπικού οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης



Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

Στον επόμενο πίνακα δίνεται το συνολικό μήκος σε χλμ. κάθε κατηγορίας ιεράρχησης καθώς και το αντίστοιχο ποσοστό σε σχέση με το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου στην περιοχή μελέτης. Σημειώνεται ότι τμήματα οδών που εκτείνονται εκτός της περιοχής μελέτης δεν λαμβάνονται υπόψη, ενώ για το δίκτυο των πεζοδρόμων γίνεται εκτενής αναφορά στο αντίστοιχο κεφάλαιο.

**Πίνακας 7: Μήκος οδικού δικτύου ανά κατηγορία λειτουργικής ιεράρχησης & ποσοστό κάθε κατηγορίας οδού στο συνολικό μήκος του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης**

Κατηγορία οδού	Μήκος (χλμ.)	Ποσοστό (%) επί του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου
Ταχεία λεωφόρος	2,1	4,02

Κατηγορία οδού	Μήκος (χλμ.)	Ποσοστό (%) επί του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου
<b>Κύρια Αρτηρία</b>	5,7	10,52
<b>Δευτερεύουσα Αρτηρία</b>	5,4	9,99
<b>Κύρια Συλλεκτήρια</b>	1,8	3,40
<b>Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια</b>	2,7	3,40
<b>Τοπική οδός</b>	36,1	66,86

*Πηγή: ίδια επεξεργασία*

Σύμφωνα λοιπόν με την προτεινόμενη λειτουργική ιεράρχηση το ποσοστό των τοπικών οδών είναι αρκετά υψηλό και οφείλεται στο μέγεθος και τα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης και τις ανάγκες για πραγματοποίηση μετακινήσεων κυρίως τοπικού χαρακτήρα.

Ιδιαίτερα κρίσιμο στοιχείο για την εύρυθμη λειτουργία του οδικού δικτύου αποτελεί η ύπαρξη ή μη αδιάνοικτων οδικών τμημάτων. Έτσι τα περισσότερα αδιάνοικτα τμήματα καταγράφονται στην περιοχή επέκτασης του οικισμού, όπου εκκρεμεί η εφαρμογή της πολεοδομικής μελέτης, ενώ όσον αφορά τον παλαιό οικισμό τα κρισιμότερα αδιάνοικτα οδικά τμήματα εντοπίζονται στην περιοχή νοτίως του άξονα Ταλιαδούρη – Λαδά.

Στο σύνολο του δικτύου ο αριθμός των λωρίδων κυκλοφορίας είναι 1 λωρίδα ανά κατεύθυνση, γεγονός που φανερώνει φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, ενώ και οι κατά μήκος κλίσεις είναι σημαντικές στο βόρειο τμήμα του οικισμού που σε συνδυασμό με τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες που επικρατούν την χειμερινή περίοδο επηρεάζουν αισθητά τις κυκλοφοριακές συνθήκες πεζών και οχημάτων. Όσον αφορά το υλικό κατασκευής οδοστρώματος αυτό σχεδόν στο σύνολό του αφορά ασφαλτικό ή επίστρωση με κυβόλιθους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, ενώ η κατάσταση του οδοστρώματος κρίνεται στο βασικό δίκτυο ικανοποιητική και μόνο σημειακά στο τοπικό δίκτυο παρατηρείται κακή κατάσταση.

Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου και την κατάσταση της οδικής υποδομής στο πλαίσιο του Σ.Β.Α.Κ., το οποίο αποτελεί ένα κείμενο στρατηγικού σχεδιασμού, έγινε μακροσκοπική ανάλυση σε κύριες παραμέτρους για το βασικό οδικό δίκτυο η οποία καταγράφεται στον Πίνακα 8.

Πίνακας 8: Γεωμετρικά χαρακτηριστικά στο βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης

Α/Α	Οδικό τμήμα			Πλάτος οδοστρώματος*	Κατάσταση οδοστρώματος**	Κατά μήκος κλίση***
	Όνομασία οδού	Από	Έως			
1	Ε. Ο. Γρεβενών - Κοζάνης	Δ/ση με περιφερειακή Γρεβενών	Κυκλικό κόμβο	1	3	3
2	Ταλιαδούρη	Κυκλικό κόμβο (έξοδο πόλης)	13 <sup>ης</sup> Οκτωβρίου	1	3	3
3	13 <sup>ης</sup> Οκτωβρίου	Ταλιαδούρη	Αγ. Αχιλλείου	1	2	3
4	13 <sup>ης</sup> Οκτωβρίου	Αγ. Αχιλλείου	όριο οικισμού	1	2	3
5	13 <sup>ης</sup> Οκτωβρίου	Ταλιαδούρη	Ευαγγελίστριας	2	2	3
6	13 <sup>ης</sup> Οκτωβρίου	Ευαγγελίστριας	Γεωρ. Μπούσιου	3	2	2
7	Αγ. Αχιλλείου	13 <sup>ης</sup> Οκτωβρίου	Επαρχ. οδός	1	2	3
8	Γεωρ. Μπούσιου	13 <sup>ης</sup> Οκτωβρίου	Σόλωνος	2	2	3
9	Γεωρ. Μπούσιου	Σόλωνος	Πάροδος Γεωργ. Μπούσιου	2 & 3 (σημειακές στενώσεις)	2	2
10	Γεωρ. Μπούσιου	Πάροδος Γεωργ. Μπούσιου	όριο οικισμού	2	2	2
11	Επαρχ. Οδός Γρεβενών - Τοτσυλίου	Πάροδος Γεωργ. Μπούσιου	όριο οικισμού	2	3	2
12	Ρήγα Φεραίου	Γεωργ. Μπούσιου	Ευαγγελίστριας	3	3	3
13	Ευαγγελίστριας	Ρήγα Φεραίου	13 <sup>ης</sup> Οκτωβρίου	2	3	3
14	Πάροδος Γεωργ. Μπούσιου	Γεωργ. Μπούσιου	Λαδά	2	3	3

A/A	Οδικό τμήμα			Πλάτος οδοστρώματος*	Κατάσταση οδοστρώματος**	Κατά μήκος κλίση***
15	Λαδά	Γεωργ. Μπούσιου	13ης Οκτωβρίου	2	2	3
16	Ειρήνης	Αγ. Αχιλλείου	Φιλελλήνων	2	2	3
17	Αριστοτέλους	Φιλελλήνων	Εθν. Αντιστάσεως	3	3	3
18	Ιουστινιανού	Φιλελλήνων	Ιουστινιανού	3	3	3
19	Φιλελλήνων	Ιουστινιανού	Αριστοτέλους	3	2	3
20	Αγ. Αχιλλείου	Περιφερειακή οδό Γρεβενών	Όριο οικισμού	2	3	3
21	Καλαμπάκας	Περιφερειακή οδό Γρεβενών	Ειρήνης	2	3	3
22	Εθν. Αντιστάσεως	Ειρήνης	Ταλιαδούρη	3	3	3
23	Εμ. Παπά	Ειρήνης	Ταλιαδούρη	3	3	3
24	Φαρδυκάμπου	Ταλιαδούρη	Δημοσθένους	3	3	3
25	Φιλελλήνων	Φαρδυκάμπου	Νίκης	3	2	3
26	Νίκης	Φιλελλήνων	Ταλιαδούρη	3	2	3
27	Νίκης	Ταλιαδούρη	Μεγ. Αλεξάνδρου	2	2	3
28	Αριστείδου	Φιλελλήνων	Θεόδ. Ζιάκα	3	3	3
29	Αριστείδου	Θεόδ. Ζιάκα	Μεγ. Αλεξάνδρου	2	2	3
30	Φιλίππου	Αγ. Κοσμά	Μάνου Διαμαντή	3	3	2

A/A	Οδικό τμήμα			Πλάτος οδοστρώματος*	Κατάσταση οδοστρώματος**	Κατά μήκος κλίση***
31	Μάνου Διαμαντή	Φιλίππου	Μεγ. Αλεξάνδρου	2	3	2
32	Θεοδ. Ζιάκα	Νίκης	Αθ. Διάκου	2	2	3
33	Αθ. Διάκου	Ταλιαδούρη	Μεγ. Αλεξάνδρου	3	3	3
34	Αθ. Διακου	Μεγ. Αλεξάνδρου	Αγ. Κοσμά	3	3	2
35	Μεγ. Αλεξάνδρου	Κυκλικό κόμβο (έξοδο πόλης)	Νίκης	1	3	3
36	Μεγ. Αλεξάνδρου	Νίκης	Πολυτεχνείου	2	2	3
37	Μεγ. Αλεξάνδρου	Πολυτεχνείου	Αθ. Διάκου	3	2	3
38	Κων. Παλαιολόγου	Αθ. Διάκου	Σόλωνος	3	2	3
39	Αγ. Κοσμά	Φιλίππου	Επαρχ. οδός	3	2	2
40	Ειρήνης	Περιφερειακή οδό	Αριστείδου	2 & 3 (σημειακές στενώσεις)	1	3
41	Αριστείδου	Ειρήνης	Φιλελλήνων	3	2	3

\* 1: > 12 m , 2: 6 < x < 12 m , 3: < 6 m  
\*\* 1: Σημαντικές φθορές σε όλο το μήκος, 2: Σημειακές ή τμηματικές φθορές, 3: Καθόλου ή ελάχιστες φθορές  
\*\*\* 1: Ορεινό έδαφος, 2: Λοφώδης έδαφος, 3: Επίπεδο έδαφος

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Τέλος, καταγράφεται η ύπαρξης νησίδας σε σημειακές περιπτώσεις του οδικού δικτύου στον επόμενο χάρτη. Σημειώνεται δε ότι σε κάποιες από αυτές τις περιπτώσεις ο σχεδιασμός των εν λόγω νησίδων δεν είναι ο βέλτιστος με αποτέλεσμα να καταλαμβάνονται από Ι.Χ. αυτοκίνητα με σκοπό την παράνομη στάθμευση, γεγονός που επιδρά δυσμενώς στις κυκλοφοριακές συνθήκες και στην οδική ασφάλεια.



### 2.3. Ρυθμίσεις οδικού δικτύου στην πόλη των Γρεβενών

Εν συνεχεία, η καταγραφή των στοιχείων της κυκλοφοριακής οργάνωσης περιλαμβάνει τις κατευθύνσεις οδών (Χάρτης 9), τις θέσεις των σηματοδοτούμενων κόμβων (Χάρτης 10) και τις θέσεις των διαβάσεων (Χάρτης 11) για το σύνολο της περιοχής μελέτης.

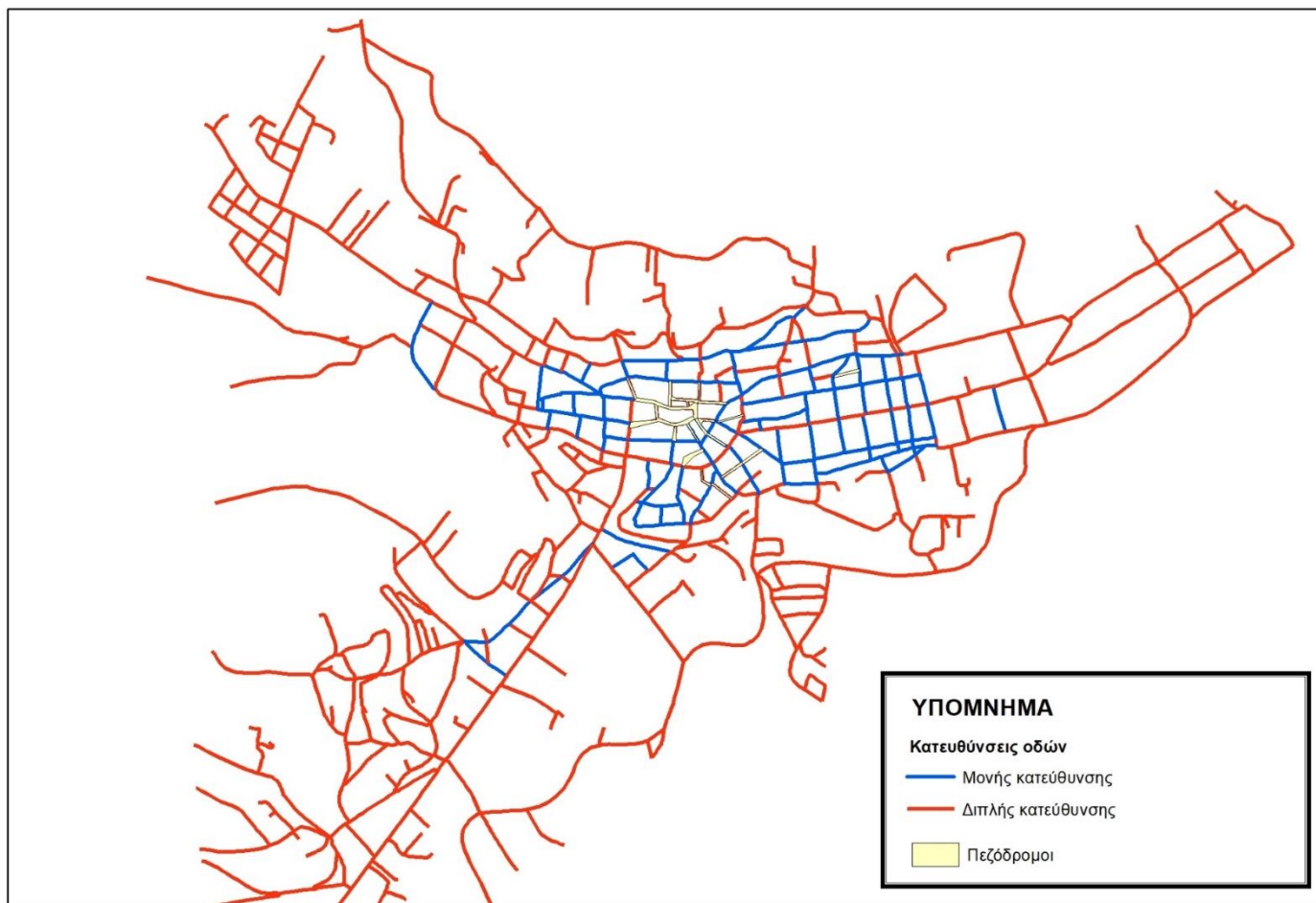
Τα στοιχεία καταδεικνύουν ότι στην πλειονότητά τους οι οδοί του παλαιού οικισμού είναι μονοδρομημένοι και σε αυτό έχει συντελέσει και το γεγονός ότι μεγάλο μέρος αυτής της περιοχής έτυχε ανάπλασης (διαπλάτυνση πεζοδρομίων, εγκιβωτισμός στάθμευσης) κατά την οποία η ανακατανομή του οδικού χώρου σε πεζούς και Ι.Χ. αυτοκίνητα σε συνδυασμό με τα φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δικτύου επέβαλε τη σχετική αλλαγή της κυκλοφοριακής οργάνωσης στην περιοχή. Το υπόλοιπο δίκτυο εκτός σημειακών εξαιρέσεων αποτελείται από οδούς διπλής κατεύθυνσης.

Από την καταγραφή της σήμανσης διαπιστώθηκαν τα εξής:

- Πινακίδες κατακόρυφης σήμανσης προηγούμενης περιόδου, οι οποίες δεν ισχύουν πια, αλλά δεν έχουν αφαιρεθεί.
- Απουσία διαβάσεων για την ασφαλή κίνηση των πεζών στο μεγαλύτερο κομμάτι της περιοχής μελέτης με διαβάσεις να εντοπίζονται μόνο κατά μήκος των οδών Ταλιαδούρη, 13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου, Αθ. Διάκου, καθώς και διάσπαρτες σε σημειακές διασταυρώσεις.

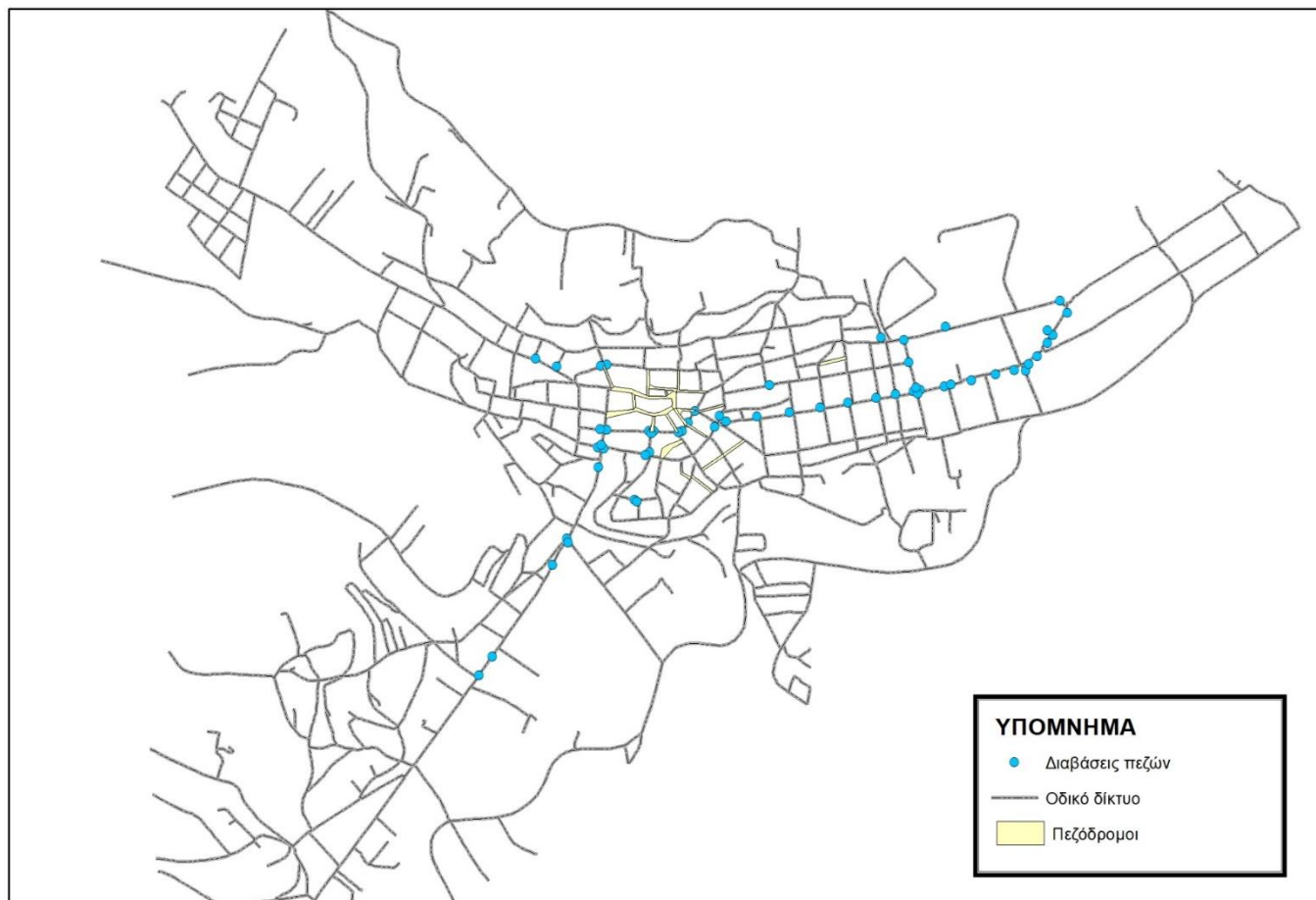
Τέλος, στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται πέντε (5) σηματοδοτούμενοι κόμβοι, οι τέσσερις (4) κατά μήκος της οδού Ταλιαδούρη και ένας (1) επί της οδού 13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου, οι σηματοδότες των οποίων είναι σε όλες τις περιπτώσεις στην παρούσα κατάσταση εκτός λειτουργίας.

Χάρτης 9: Κατευθύνσεις οδών στην περιοχή μελέτης



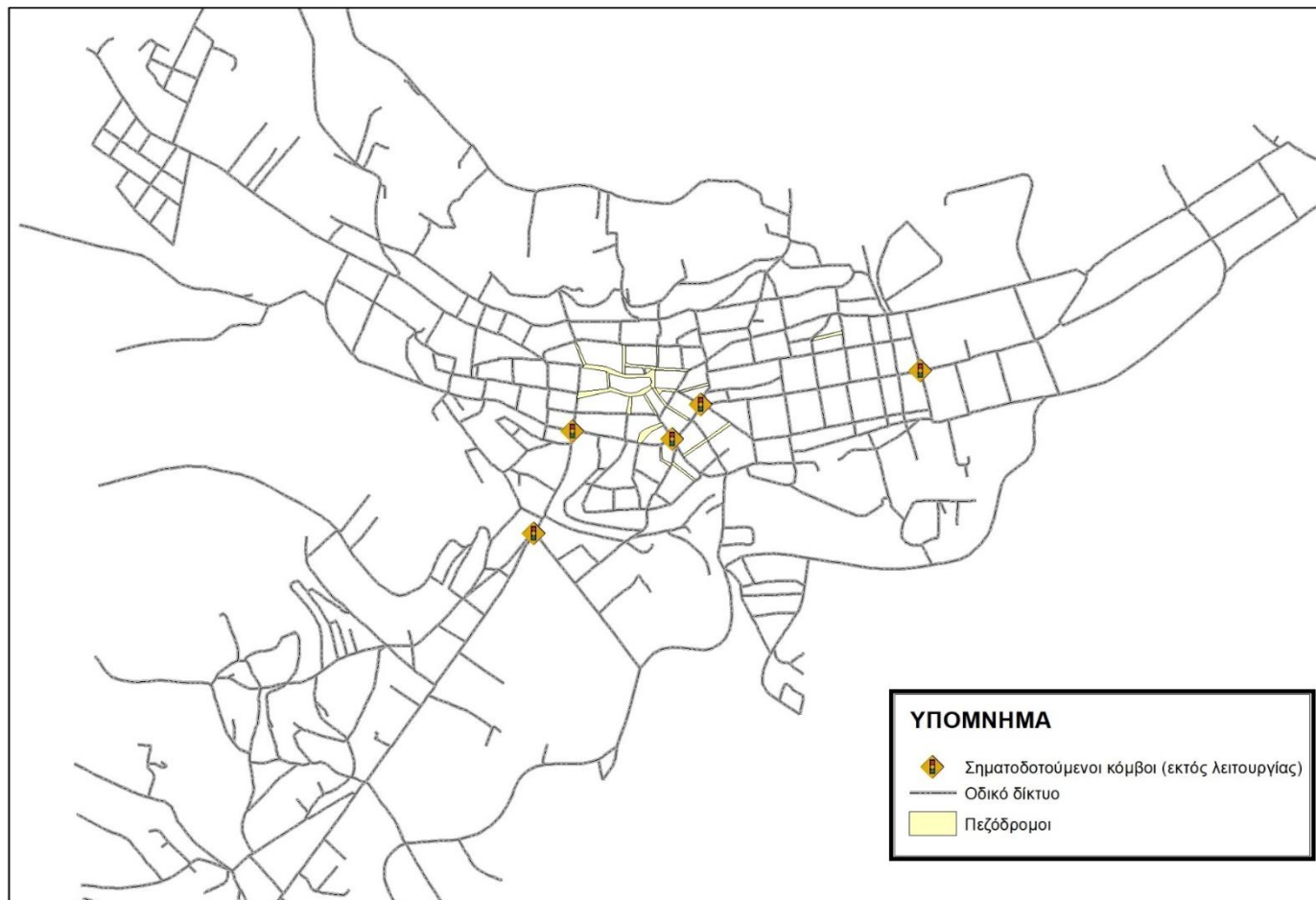
Πηγή: ίδια επεξεργασία

Χάρτης 10: Θέσεις διαβάσεων στην περιοχή μελέτης



Πηγή: ίδια επεξεργασία

**Χάρτης 11: Σηματοδοτούμενοι κόμβοι (εκτός λειτουργίας) στην περιοχή μελέτης**



Πηγή: ίδια επεξεργασία

### 3. Καταγραφή και επεξεργασία κυκλοφοριακών φόρτων

Αντικείμενο του παρόντος κεφαλαίου αποτελεί η καταγραφή και η επεξεργασία κυκλοφοριακών παραμέτρων με σκοπό τον προσδιορισμό και την περιγραφή της ζήτησης για μετακινήσεις στην περιοχή μελέτης.

Στο πλαίσιο αυτό πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης της κυκλοφορίας σε επιλεγμένους κόμβους εντός της περιοχής μελέτης (Χάρτης 12). Οι κόμβοι που επιλέχθηκαν αφορούν εισόδους – εξόδους της πόλης των Γρεβενών, καθώς και κόμβους εντός της κεντρικής περιοχής, στην οποία η αυτοψία κατέδειξε ότι συναντώνται και τα σημαντικότερα ζητήματα κινητικότητας. Ειδικότερα, οι κόμβοι όπου πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας είναι οι εξής:

- Κόμβος 1: Γεωργ. Μπούσιου – Επαρχιακή οδός
- Κόμβος 2: Αγ. Κοσμά – Αθ. Διάκου
- Κόμβος 3: Αθ. Διάκου – Μεγ. Αλεξάνδρου
- Κόμβος 4: 13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου – Ταλιαδούρη
- Κόμβος 5: Ταλιαδούρη – Ε.Ο. Γρεβενών – Κοζάνης (κυκλικός κόμβος)

Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν από παρατηρητές σε 1 τυπική καθημερινή (με τα μαγαζιά ανοιχτά το απόγευμα) και για 3 χρονικές περιόδους (πρωινή περίοδος - 07:30-09:30, μεσημεριανή περίοδος - 13:30-15:30, απογευματινή περίοδος - 18:00-20:00) και αφορούσαν μετρήσεις ωριαίων φόρτων και σύνθεσης κυκλοφορίας. Για καταγραφή των μετρήσεων χρησιμοποιήθηκε ειδικό έντυπο μετρήσεων (Παράρτημα).

Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι μετατράπηκαν σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων ανά ώρα (ΜΕΑ/ώρα) με βάση τον παρακάτω πίνακα.

**Πίνακας 9: Συντελεστές μετατροπής σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων**

Κατηγορία Οχήματος	Συντελεστής μετατροπής σε Μ.Ε.Α./ ώρα
<b>Δίκυκλα</b>	0,5
<b>Ι.Χ. αυτοκίνητα</b>	1,0
<b>Ταξί</b>	1,0
<b>Λεωφορεία</b>	3,0
<b>Ελαφρά φορτηγά</b>	1,5
<b>Βαρέα φορτηγά</b>	2,0

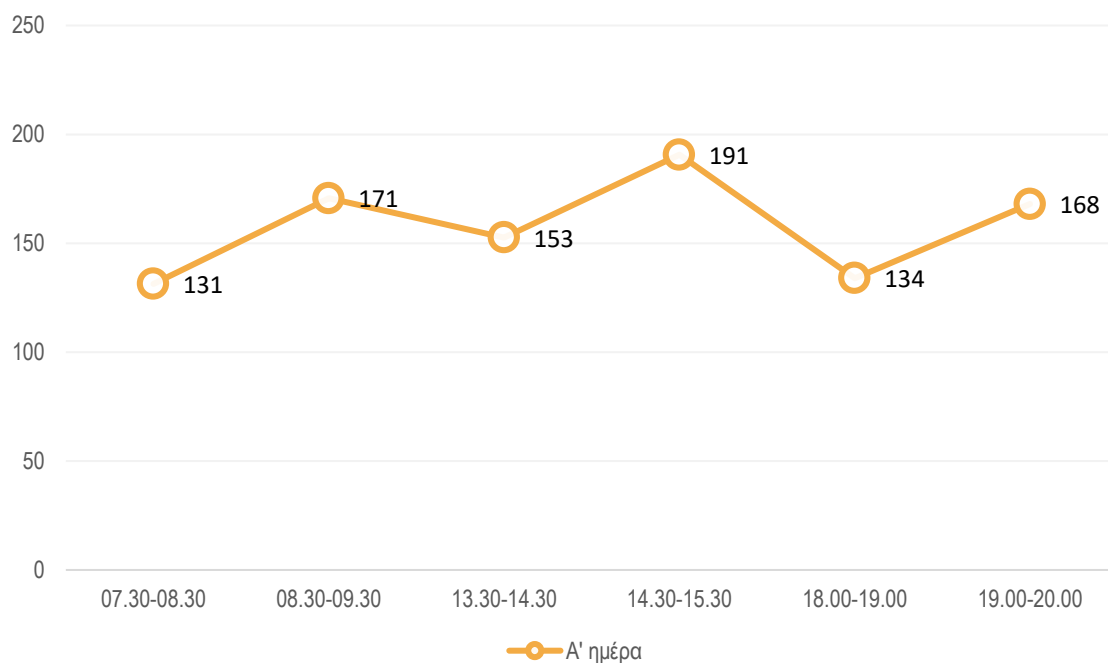
Χάρτης 6: Σημεία μέτρησης στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας



Πηγή: ίδια επεξεργασία

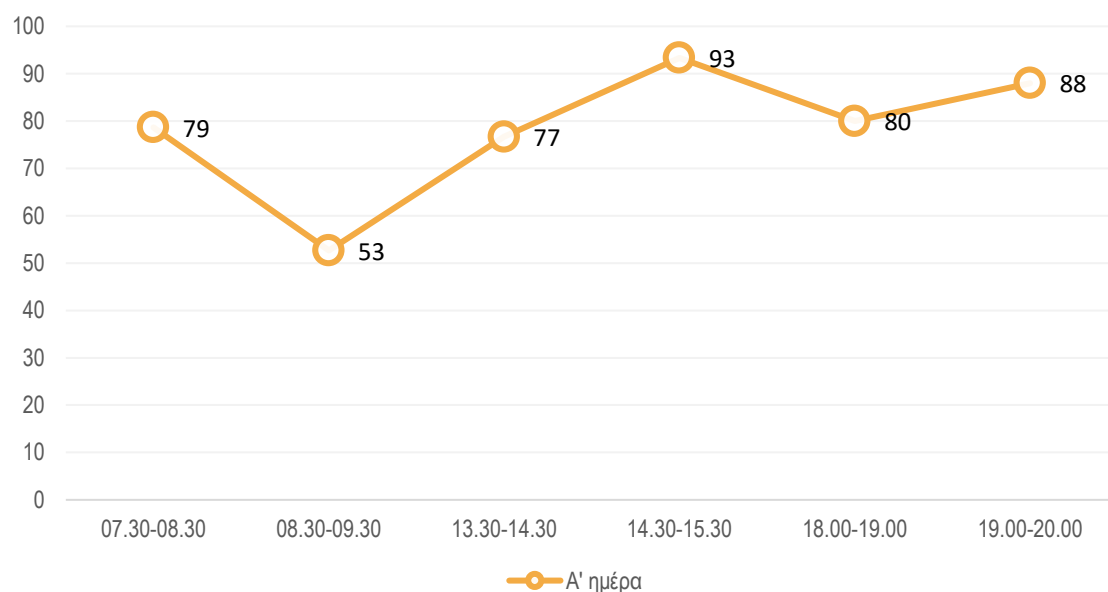
Στα επόμενα σχήματα παρουσιάζονται οι συνολικοί κυκλοφοριακοί φόρτοι των εξεταζόμενων κόμβων για κάθε περίοδο μέτρησης.

**Διάγραμμα 3: Κυκλοφοριακός φόρτος σε ΜΕΑ/ ώρα – κόμβος 1: Γεωργ. Μπούσιου – Επαρχιακή οδό**

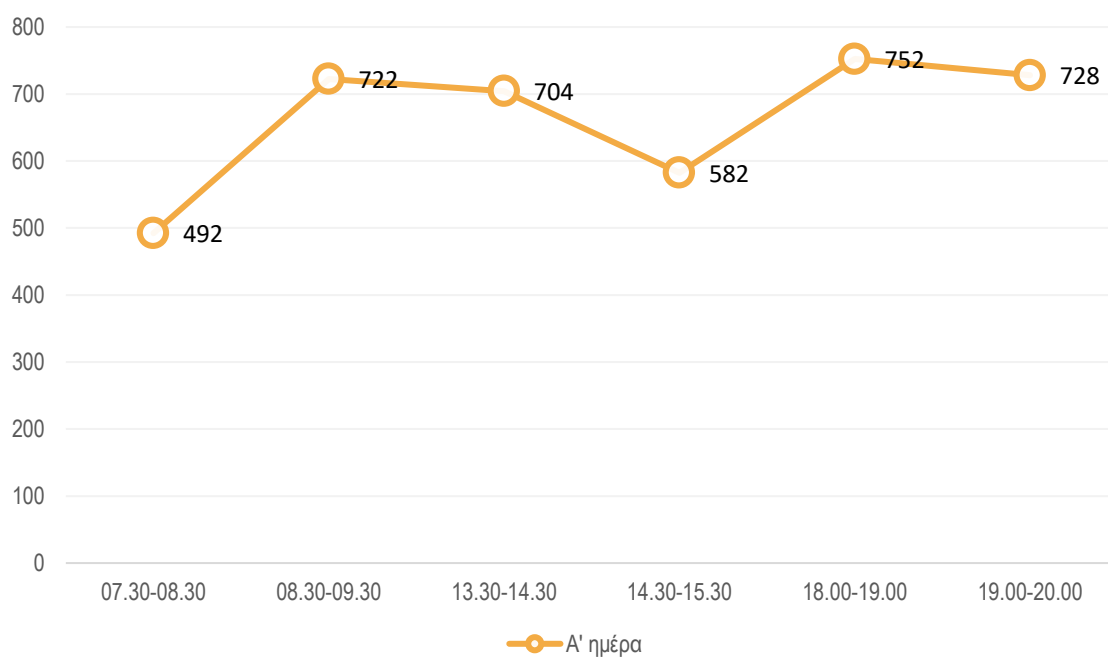


Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

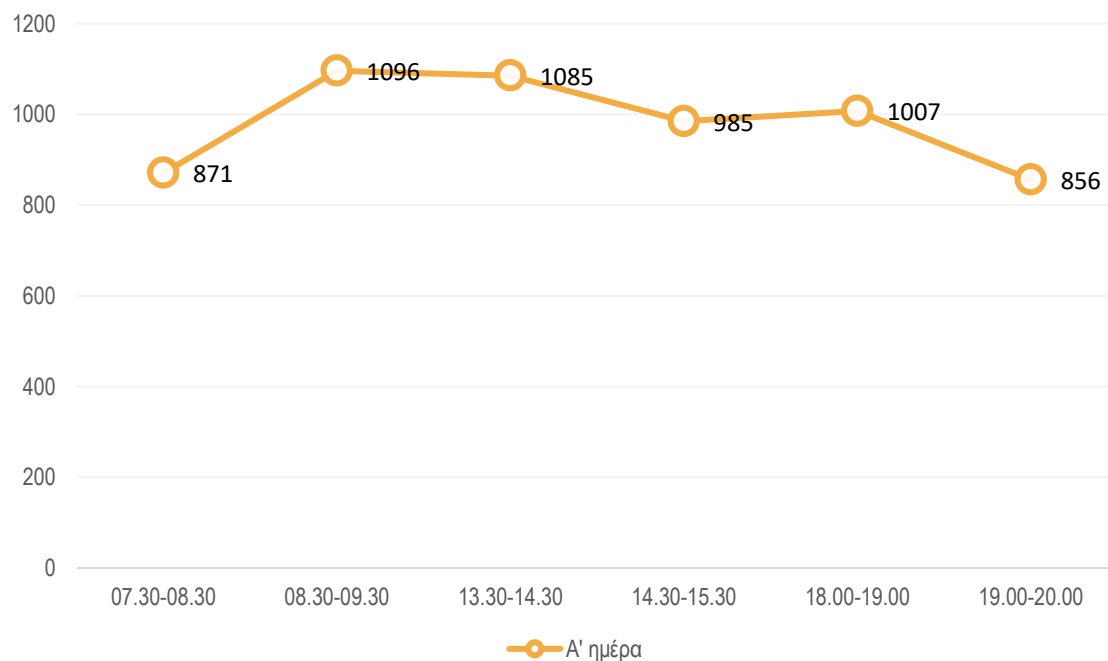
**Διάγραμμα 4: Κυκλοφοριακός φόρτος σε ΜΕΑ/ ώρα – κόμβος 2: Αγ. Κοσμά – Αθ. Διάκου**



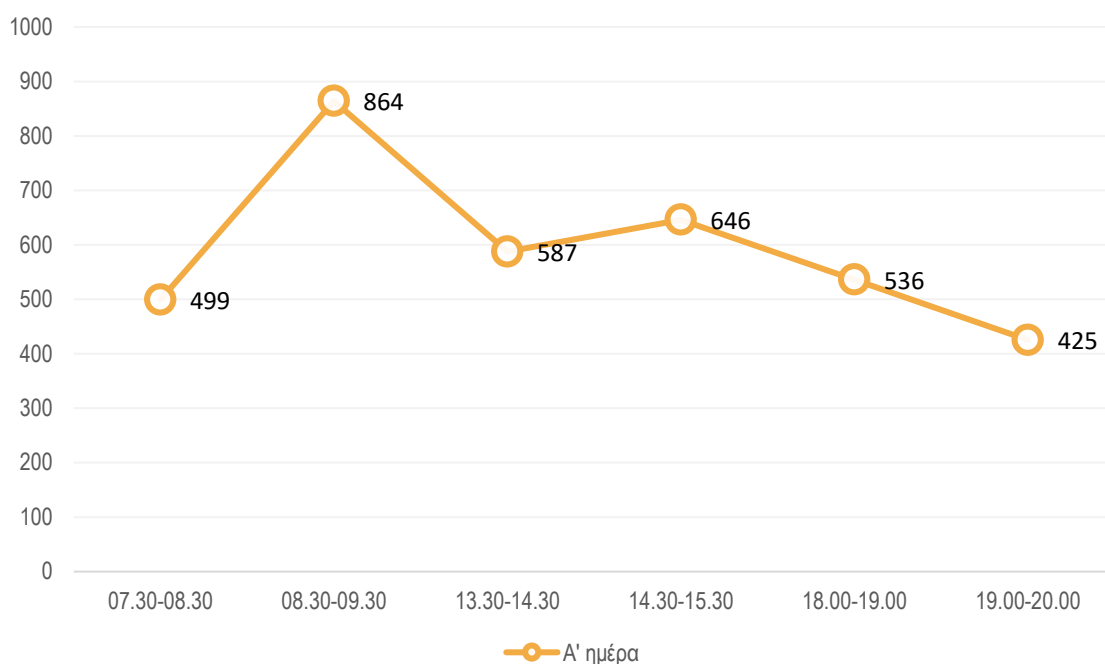
Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

**Διάγραμμα 5: Κυκλοφοριακός φόρτος σε ΜΕΑ/ ώρα – κόμβος 3: Αθ. Διάκου – Μεγ. Αλεξάνδρου**

Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

**Διάγραμμα 6: Κυκλοφοριακός φόρτος σε ΜΕΑ/ ώρα – κόμβος 4: 13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου – Ταλιαδούρη**

Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

**Διάγραμμα 7: Κυκλοφοριακός φόρτος σε ΜΕΑ/ώρα – κόμβος 5: Ταλιαδούρη – Ε.Ο. Γρεβενών – Κοζάνης (κυκλικός κόμβος)**

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος σε ΜΕΑ/ώρα για το σύνολο των προσβάσεων του κάθε κόμβου και η αντίστοιχη ώρα αιχμής κάθε κόμβου. Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι των κόμβων παρουσιάζονται με φθίνουσα σειρά.

**Πίνακας 10: Μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος σε ΜΕΑ/ώρα και ώρα αιχμής**

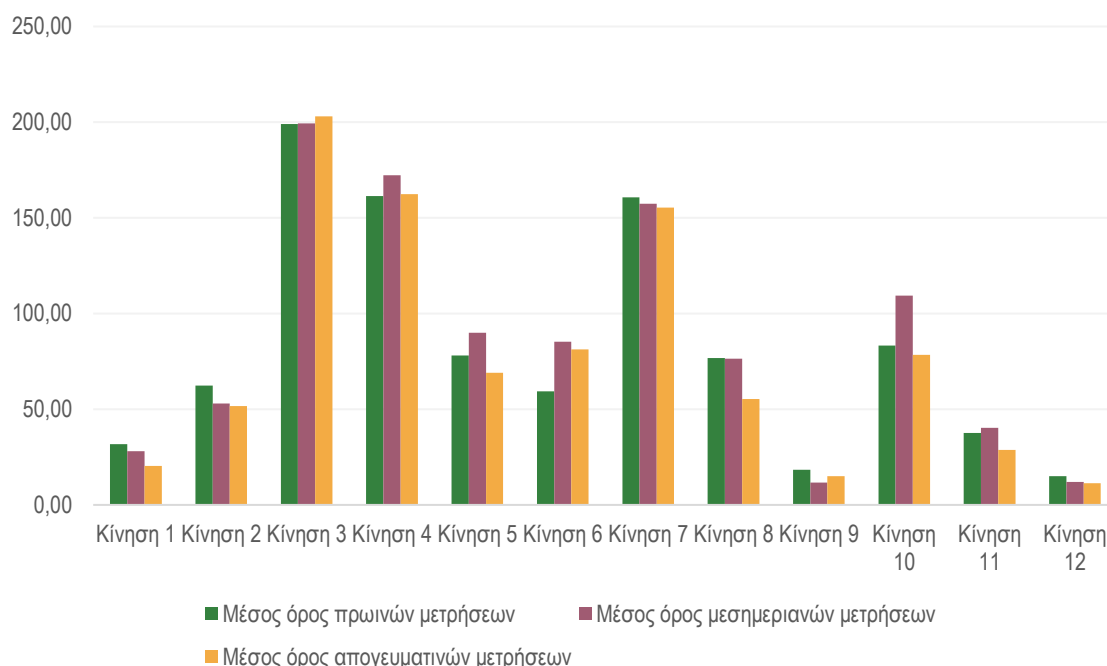
(αφορά το σύνολο των προσβάσεων του κόμβου για το χρονικό διάστημα 07:30-09:30, 13:30-15:30, 18:00-20:00)

Κόμβος	Μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος	Ώρα αιχμής
13 <sup>η</sup> Οκτωβρίου - Ταλιαδούρη	1.096	08.30-09.30
Ταλιαδούρη – Ε.Ο. Γρεβενών – Κοζάνης	864	08.30-09.30
Αθ. Διάκου – Μεγ. Αλεξάνδρου	752,97	18.00-19.00
Γεργ. Μπούσιου – Επαρχιακή οδός	190,67	14.30-15.30
Αγ. Κοσμά – Αθ. Διάκου	93,33	14.30-15.30

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Τα αποτελέσματα καταδεικνύουν ότι γενικά οι κυκλοφοριακοί φόρτοι που καταγράφονται είναι αρκετά χαμηλοί. Ο μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος καθ' όλη τη χρονική διάρκεια των μετρήσεων παρουσιάζεται στον κόμβο 13<sup>η</sup> Οκτωβρίου – Ταλιαδούρη, ο οποίος εξυπηρετεί τόσο τοπικές όσο και υπερτοπικές μετακινήσεις, καθώς αποτελεί και τη νότια είσοδο του οικισμού. Το μεγαλύτερο φόρτο παρατηρούμε ότι εμφανίζει η οδός Ταλιαδούρη, η οποία λειτουργεί και ως κύρια αρτηρία.

#### Διάγραμμα 8: Κυκλοφοριακός φόρτος σε ΜΕΑ/ώρα ανά κίνηση– κόμβος 4: 13ης Οκτωβρίου – Ταλιαδούρη



Πηγή: ίδια επεξεργασία

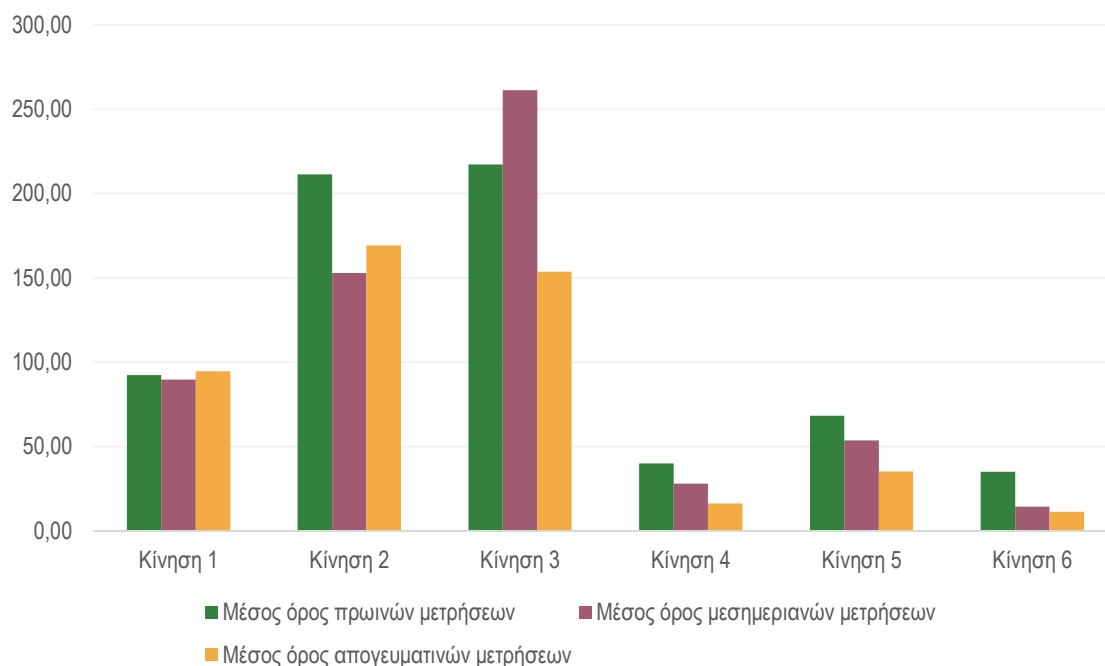
Σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο παρουσιάζουν και οι κόμβοι Ταλιαδούρη – Ε.Ο. Γρεβενών – Κοζάνης, ο οποίος αποτελεί την ανατολική είσοδο της πόλης και ο κόμβος Αθ. Διάκου – Μεγ. Αλεξάνδρου, ο οποίος εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο μετακινήσεις εντός της κεντρικής περιοχής. Για τον μεν πρώτο παρατηρούμε ότι ο φόρτος εμφανίζει σημαντική αύξηση κατά την πρωινή ώρα αιχμής, ενώ στη συνέχεια βαίνει μειούμενος καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας με εξαίρεση μια μικρή μεσημεριανή αιχμή. Αυτό αν παρατηρήσει κανείς το επόμενο διάγραμμα οφείλεται στο γεγονός ότι κύριες κινήσεις του κόμβου αποτελούν:

- η κίνηση 2: είσοδος στην πόλη και
- η κίνηση 3: έξοδος από την πόλη,

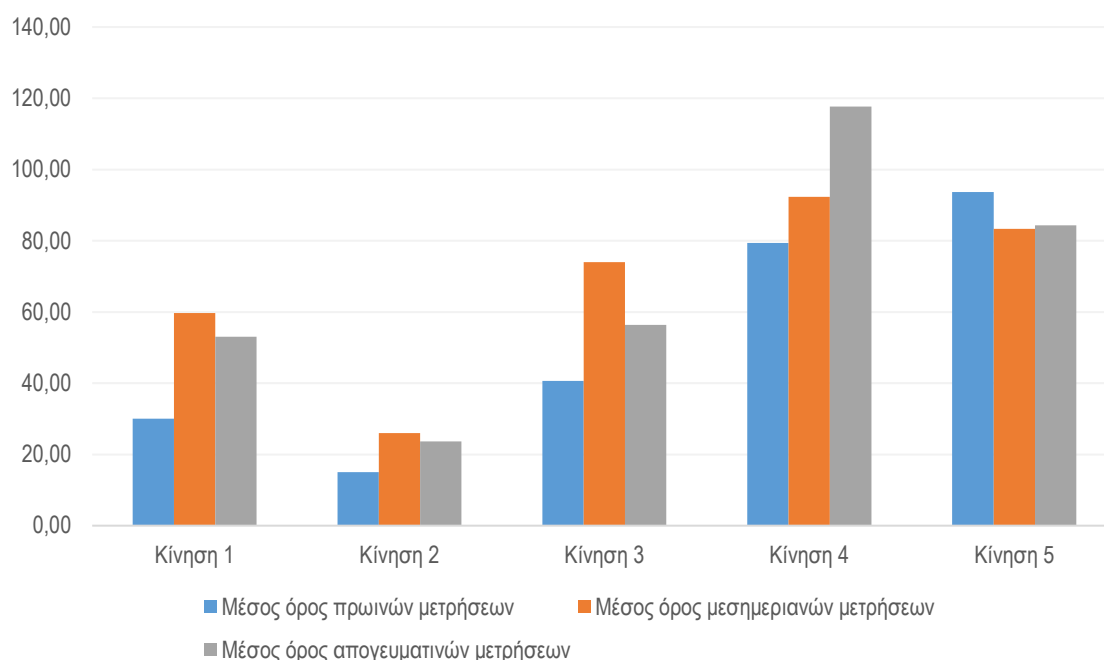
οι οποίες παρουσιάζουν το μεγαλύτερο φόρτο την πρωινή και μεσημεριανή περίοδο αντίστοιχα. Για τον δε δεύτερο παρατηρούμε ότι ο κυκλοφοριακός φόρτος παρουσιάζεται αρκετά μειωμένος τις πολύ πρωινές ώρες, ενώ στη συνέχεια αυξάνει σημαντικά και διατηρείται στα ίδια σχετικά επίπεδα με μια μικρή μείωση την χρονική περίοδο 14.30-15.30. Γενικά ο φόρτος εμφανίζεται αυξημένος τις ώρες λειτουργίας των υπηρεσιών και των καταστημάτων

γεγονός που φανερώνει το σκοπό μετακινήσεων που εξυπηρετεί. Οι κινήσεις που δέχονται το μεγαλύτερο φόρτο αποτελούν η κίνηση 4: διερχόμενα οχήματα με κατεύθυνση από την οδό Μεγ. Αλεξάνδρου προς την οδό Μακεδονομάχων και η κίνηση 5: διερχόμενα οχήματα με κατεύθυνση από την οδό Μεγ. Αλεξάνδρου προς την οδό Αθ. Διάκου (αριστερή στροφή).

**Διάγραμμα 9: Κυκλοφοριακός φόρτος σε ΜΕΑ/ώρα ανά κίνηση– κόμβος 5: Ταλιαδούρη – Ε.Ο. Γρεβενών – Κοζάνης (κυκλικός κόμβος)**



Πηγή: ίδια επεξεργασία

**Διάγραμμα 10: Κυκλοφοριακός φόρτος σε ΜΕΑ/ ώρα – κόμβος 3: Αθ. Διάκου – Μεγ. Αλεξάνδρου**

*Πηγή: ίδια επεξεργασία*

Χαμηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους παρουσιάζουν οι κόμβοι Γεωργ. Μπούσιου και Αγ. Κοσμά – Αθ. Διάκου χωρίς μεγάλες διακυμάνσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Ωστόσο, οι παραπάνω φόρτοι θα πρέπει να συγκριθούν και με την κυκλοφοριακή ικανότητα του συνόλου των προσβάσεων των κόμβων προκειμένου να αξιολογηθεί αν οι συγκεκριμένοι ισόπεδοι κόμβοι μπορούν να εξυπηρετήσουν, υπό ορισμένες συνθήκες, δεδομένους κυκλοφοριακούς φόρτους. Ουσιαστικά, η κυκλοφοριακή ικανότητα εκφράζει το μέγιστο ωριαίο αριθμό ροής οχημάτων που μπορεί να περάσουν από ένα δεδομένο σημείο κατά τη διάρκεια μίας δεδομένης χρονικής περιόδου, υπό τις οδικές και κυκλοφοριακές συνθήκες καθώς και τις συνθήκες ελέγχου της κυκλοφορίας που επικρατούν.

Για τους συγκεκριμένους κόμβους όπου πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις στην περιοχή μελέτης, διαπιστώθηκε και με βάση τη ροή κορεσμού, όπως αυτή υπολογίσθηκε με βάση την Βρετανική μέθοδο για κάθε κόμβο και κάθε πρόσβαση ξεχωριστά, ότι και οι 5 κόμβοι λειτουργούν σε μη κορεσμένες συνθήκες και πως όποιες καθυστερήσεις και αν υπάρχουν δεν οδηγούν σε δυσμενείς κυκλοφοριακές συνθήκες αποτρεπτικές για την κίνηση των οχημάτων στην περιοχή μελέτης. Στον επόμενο Πίνακα δίνεται η ροή κορεσμού για την κύρια και δευτερεύουσα πρόσβαση για τους υπό μελέτη κόμβους.

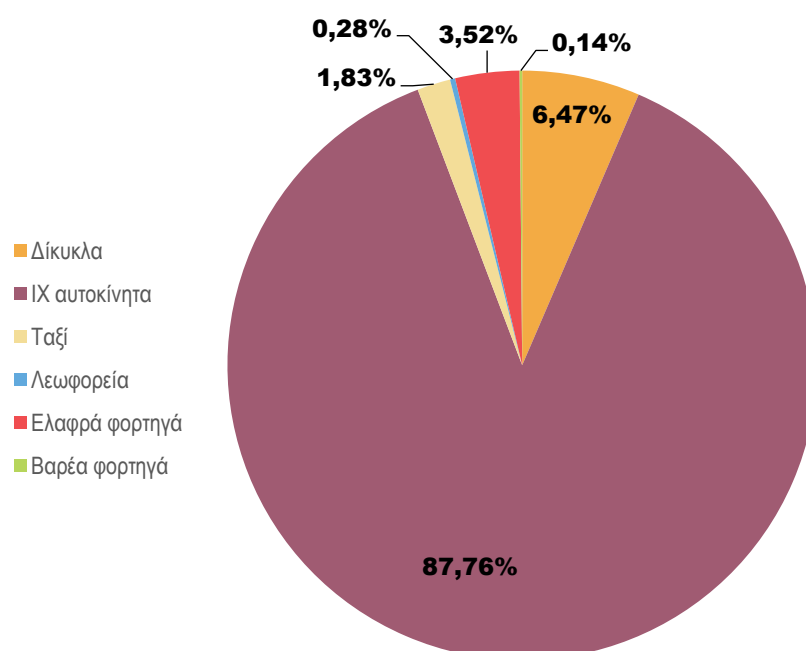
**Πίνακας 11: Ροή κορεσμού & Στάθμη εξυπηρέτησης ισόπεδων μη σηματοδοτούμενων κόμβων με έλεγχο των προσβάσεων**

Κόμβος	Βαθμός κορεσμού κύριας οδού	Βαθμός κορεσμού δευτερεύουσας οδού	Στάθμη εξυπηρέτησης
Μπούσιου - Επαρχιακή οδός	0,07	0,01	A
Αγ. Κοσμά -Α θ. Διάκου	0,02	0,02	A
Μεγ. Αλεξάνδρου - Αθ. Διάκου	0,18	0,06	A
Ταλιαδούρη - 13ης Οκτωβρίου	0,18	0,26	A
Ταλιαδούρη – Μεγ. Αλεξάνδρου	0.17	0.05	A

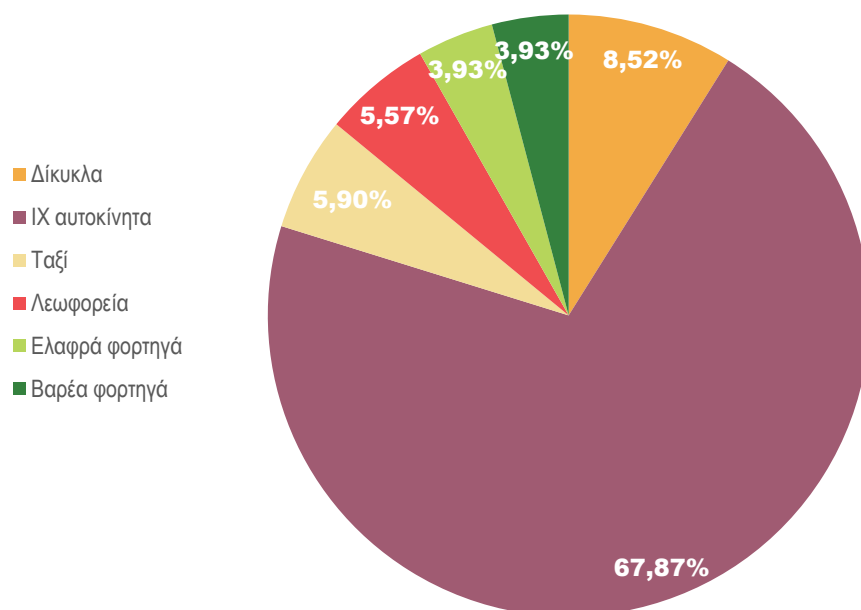
Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

Στα επόμενα σχήματα δίνεται η κατανομή κατά μέσο μεταφοράς (μέσος όρος) σε κάθε έναν από τους κόμβους όπου διεξήχθησαν μετρήσεις.

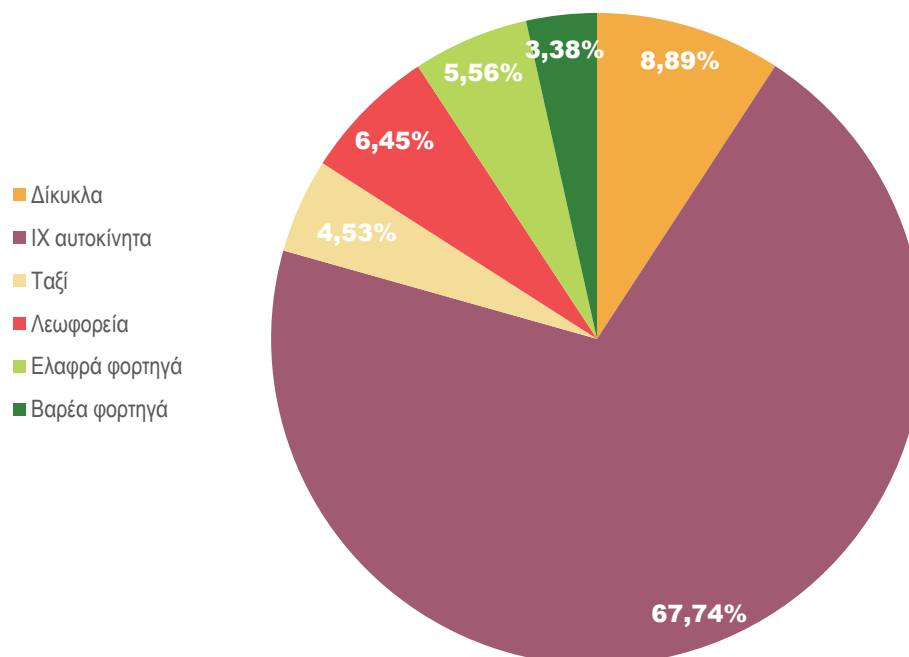
**Διάγραμμα 11: Αθ. Διάκου – Μεγ. Αλεξάνδρου Σύνθεση κυκλοφορίας – κόμβος 1: Γεωργ. Μπούσιου – Επαρχιακή οδό**



Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

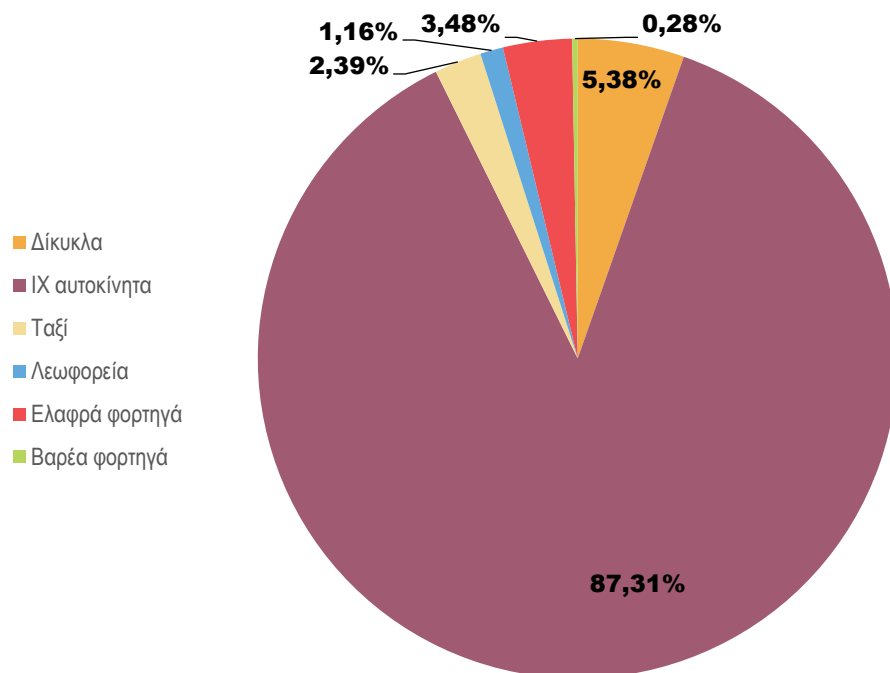
**Διάγραμμα 12: Σύνθεση κυκλοφορίας – κόμβος 2: Άγ. Κοσμά – Αθ. Διάκου**

Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

**Διάγραμμα 13: Σύνθεση κυκλοφορίας – κόμβος 3: Αθ. Διάκου – Μεγ. Αλεξάνδρου**

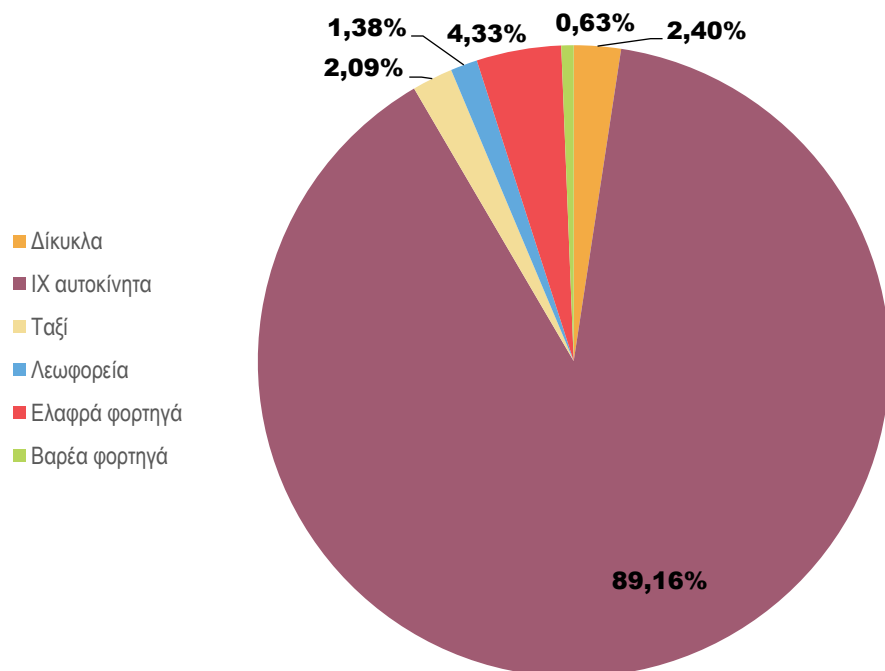
Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

Διάγραμμα 14: Σύνθεση κυκλοφορίας – κόμβος 4: 13ης Οκτωβρίου – Ταλιαδούρη



Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

Διάγραμμα 15: Σύνθεση κυκλοφορίας – κόμβος 5: Ταλιαδούρη – Ε.Ο. Γρεβενών – Κοζάνης (κυκλικός κόμβος)



Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

Όσον αφορά την κατανομή κατά μέσο στους εξεταζόμενους κόμβους είναι εμφανής η κυρίαρχη θέση του Ι.Χ. αυτοκινήτου στις καθημερινές μετακινήσεις. Ειδικότερα το ποσοστό των Ι.Χ. αυτοκινήτων ξεπερνά το 67% στους κόμβους εντός της κεντρικής περιοχής και το 87% στους κόμβους που αποτελούν είσοδοι – έξοδοι του οικισμού. Αυξημένα εμφανίζονται τα ποσοστά των δικύκλων (8-9%) και των ταξί (4,5-6%), καθώς και των λεωφορείων (5,5-6,5%) στους κόμβους εντός της κεντρικής περιοχής. Προς την ίδια κατεύθυνση και τα ποσοστά των ελαφρών και βαρέων φορτηγών. Πιο συγκεκριμένα για τα ελαφρά φορτηγά παρατηρείται ότι γενικότερα το ποσοστό τους κυμαίνεται περί του 3,5% με εξαίρεση τους κόμβους Αθ. Διάκου – Μεγ. Αλεξάνδρου που ανέρχεται σε 5,56% και τον κόμβο στην ανατολική είσοδο όπου το ποσοστό ισούται με 4,33%. Προσαυξημένα σε σχέση με τους κόμβους εκτός της αμιγούς κεντρικής περιοχής είναι και τα ποσοστά των βαρέων φορτηγών, τα οποία σε συνδυασμό και με τα ποσοστά των λεωφορείων δίνουν ποσοστά βαρέων οχημάτων γύρω στο 10%, τα οποία κρίνονται υψηλά για εντός του αστικού ιστού αν αναλογιστεί κανείς και τα φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου.

## 4. Απογραφή στάθμευσης

Αντικείμενο του παρόντος κεφαλαίου αποτελεί ο προσδιορισμός των χαρακτηριστικών στάθμευσης στην πόλη των Γρεβενών και συγκεκριμένα ο υπολογισμός της προσφοράς στάθμευσης, η εκτίμηση της ζήτησης στάθμευσης με τη διεξαγωγή μέτρηση συσσώρευσης στάθμευσης, καθώς και η εκτίμηση του δείκτη εναλλαγής στάθμευσης.

Στο πλαίσιο αυτό πραγματοποιήθηκε απογραφή στάθμευσης (προσφορά και ζήτηση) από παρατηρητές με τη χρήση ειδικών εντύπων (Παράρτημα) και αφορά τα εξής στοιχεία:

- Απογραφή των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό, συμπεριλαμβανομένου και των ειδικών θέσεων στάθμευσης χωρισμένες ανά κατηγορία. Ο υπολογισμός της προσφοράς στάθμευσης πραγματοποιήθηκε με βάση βασικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, ήτοι α) Ισχύουσες ρυθμίσεις στάθμευσης, β) μήκος πλευράς οικοδομικών τετραγώνων, γ) πλάτος οδοστρώματος οδικών τμημάτων και δ) λειτουργία οδού (μονόδρομος – αμφίδρομος).
- Καταγραφή διαθέσιμων χώρων στάθμευσης δημοσίας χρήσης εκτός οδού.
- Συσσώρευση στάθμευσης προς εκτίμηση της ζήτησης.

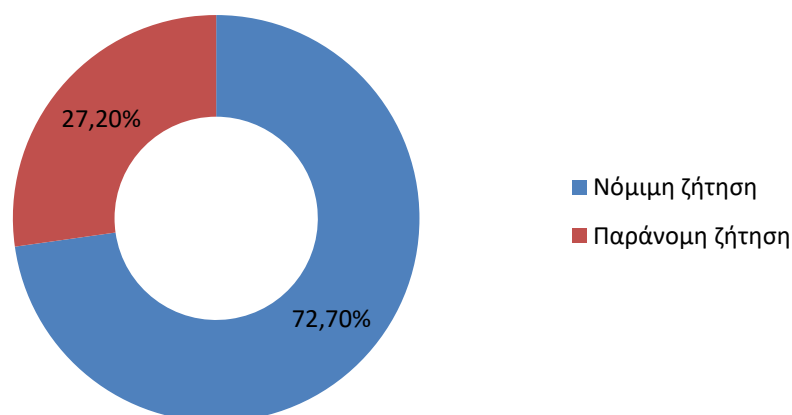
Η περιοχή της απογραφής στάθμευσης (Χάρτης 13) αφορά την κεντρική περιοχή της πόλης των Γρεβενών και επιλέχθηκε καθότι εντοπίστηκε κατόπιν αυτοψίας της ομάδας έργου ότι εκεί καταγράφονται τα σημαντικότερα ζητήματα όσον αφορά τη στάθμευση.

Αναλυτικότερα, στον επόμενο Πίνακα καταγράφεται το ισοζύγιο στάθμευσης για την εξεταζόμενη περιοχή. Τα αποτελέσματα καταδεικνύουν ότι στο ημερήσιο ισοζύγιο στάθμευσης καταγράφεται ένα έλλειμμα -178 θέσεων, δηλαδή έναν δείκτη κατάληψης 121%. Σημειώνεται δε ότι σημειακά έχουμε εφαρμογή του συστήματος της εκ περιτροπής στάθμευσης τους μονούς-ζυγούς μήνες που γενικότερα στη βιβλιογραφία θεωρείται παρωχημένο. Ειδικότερα λοιπόν όσον αφορά την ημερήσια ζήτηση αυτή σε ποσοστό 72,7% αφορά νόμιμη ζήτηση και σε ένα ποσοστό 27,2% παράνομη ζήτηση.

**Πίνακας 12: Προσφορά και Ζήτηση στάθμευσης στην εξεταζόμενη περιοχή (ημερήσιο ισοζύγιο)**

Προσφορά στην οδό (θέσεις)	Ζήτηση στην οδό (θέσεις)		Περίσσεια / έλλειμμα στάθμευσης (θέσεις) *
	Νόμιμα σταθμευμένα	Παράνομα σταθμευμένα	
<b>835</b>	737	276	- 178

\* υπολογίζεται ως η διαφορά του συνολικού αριθμού προσφερόμενων θέσεων στην οδό πλην του συνολικού αριθμού σταθμευμένων στην οδό οχημάτων νόμιμα ή παράνομα (η απογραφή έγινε κατά το μήνα Οκτώβριο)

**Διάγραμμα 16: Κατανομή ζήτησης (νόμιμη – παράνομη) – ημερήσια συσσώρευση**

*Πηγή: ίδια επεξεργασία*

Στη συνέχεια για να διερευνηθεί καλύτερα η παράνομη στάθμευση που καταγράφηκε στην περιοχή μελέτης αν παρατηρήσει κανείς το παρακάτω Σχήμα διαπιστώνει ότι το 31,2% οφείλεται σε μη τήρηση του ισχύον καθεστώτος στάθμευσης, ενώ σημαντικό ποσοστό (24,6%) αποτελεί και η παράνομη στάθμευση επί του πεζοδρομίου με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η ομαλή και ασφαλής πορεία των πεζών. Επιπλέον, ένα περίπου 30% οφείλεται σε παραβάσεις που σχετίζονται με τη μη τήρηση της προβλεπόμενης απόστασης από πινακίδα STOP, της κατάληψης διάβασης πεζών και της τήρησης ανεπαρκούς απόστασης από το άκρο διασταύρωσης. Οι εν λόγω παραβάσεις έχουν σαν αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται ο έλεγχος της περιοχής της διασταύρωσης από τα διερχόμενα οχήματα και να παρεμποδίζεται η ασφαλής διάσχιση της οδού από τους πεζούς.

Σημειώνεται παλαιότερα στην πόλη των Γρεβενών λειτούργησε σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης στην κεντρική περιοχή της πόλης, αλλά καταργήθηκε και ως εκ τούτου στην υφιστάμενη κατάσταση το ποσοστό των θέσεων στάθμευσης στην οδό που διατίθενται χωρίς πληρωμή στην εξεταζόμενη περιοχή ανέρχεται στο 100%.

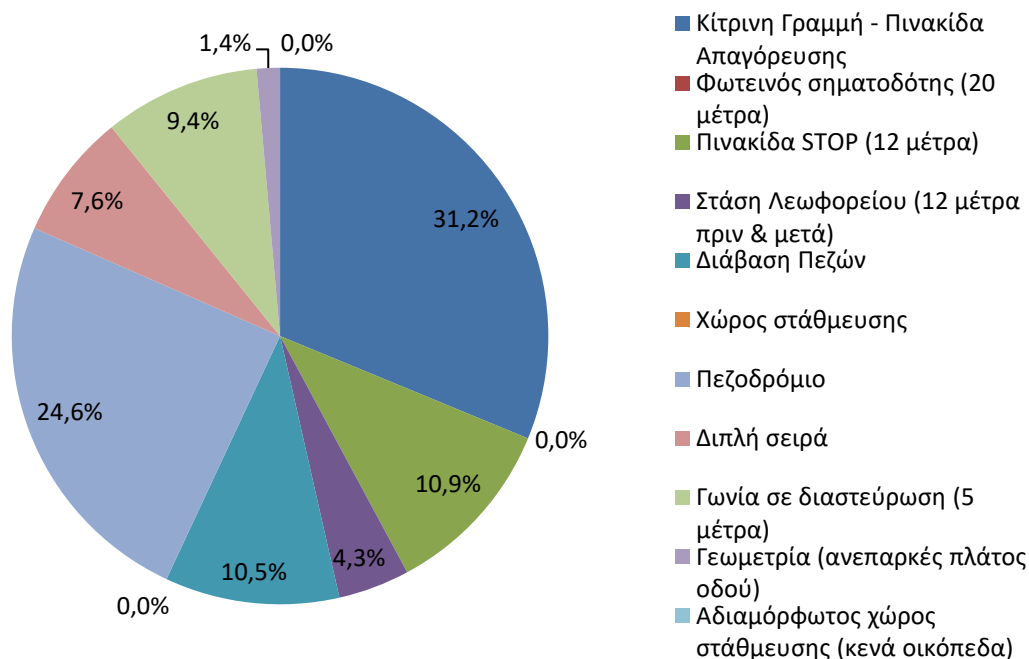
Αναφορικά με τις ειδικές θέσεις στάθμευσης κατεγράφησαν συνολικά εβδομήντα δύο (72) θέσεις (Πίνακας 12), οι οποίες αφορούν στην πλειονότητά τους θέσεις ΤΑΞΙ και θέσεις προς χρήση από την τοπική αστυνομική διεύθυνση. Επιπλέον κατεγράφησαν δέκα (10) θέσεις προς χρήση ΑμεΑ και μόλις τρεις (3) θέσεις για φορτοεκφόρτωση παρόλο που στην εξεταζόμενη περιοχή υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση χρήσεων εμπορίου και αναψυχής.

Σχετικά με τις θέσεις προς χρήση ΑμεΑ σύμφωνα με τις 362/2017 & 223/2019 Α.Δ.Σ. θεσπίστηκε σχετικός κανονισμός για τη χορήγηση θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑΜΕΑ, Ειδικών Κατηγοριών κ.α. Σύμφωνα με αυτόν προβλέπεται για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων ή ΑμεΑ η δέσμευση θέσεων στάθμευσης προς γενική χρήση αποκλειστικά των ΑμεΑ σε κοινόχρηστους χώρους όπου επιτρέπεται η στάθμευση, ως εξής: α) Ποσοστό έως 5% επί των νομίμων δημοσίων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και β) Ποσοστό έως 5% επί των νομίμων δημοσίων θέσεων στάθμευσης σε οργανωμένους χώρους

στάθμευσης, όπως σε δημοτικά οικόπεδα που έχουν διαμορφωθεί σε χώρους ελεύθερης στάθμευσης, είτε μπροστά σε δημόσια κτίρια υψηλής επισκεψιμότητας.

Τέλος, στην εξεταζόμενη περιοχή δεν κατεγράφησαν χώροι στάθμευσης δικύκλων και ποδηλάτων.

#### Διάγραμμα 17: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης



Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

#### Πίνακας 13: Ειδικές θέσεις στάθμευσης στην εξεταζόμενη περιοχή της πόλης των Γρεβενών

Κατηγορία	Ταξί	ΑΜ.Ε.Α.	Δημόσια Υπηρεσία	Φ/Κ	Τράπεζα	Αστυνομία	Άλλο
<b>Αριθμός</b>	24	10	2	3	0	20	13

Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

Σχετικά με τους δημόσιους χώρους στάθμευσης εκτός οδού καταγράφονται δύο (2) δημοτικοί υπαίθριοι χώροι στάθμευσης (Χάρτης 14), ένας (1) στη διασταύρωση των οδών Ταλιαδούρη – 13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου χωρητικότητας 80 θέσεων και ένας (1) αδιαμόρφωτος χώρος νοτίως της οδού Ειρήνης χωρητικότητας περίπου 300 θέσεων. Η στάθμευση στους εν λόγω χώρους στάθμευσης δημοσίας χρήσης είναι ελεύθερη. Επιπλέον, εντοπίστηκε υπαίθριος χώρος στάθμευσης επί της οδού Ταλιαδούρη μεταξύ των οδών Δημοσθένους και Κύπρου, ο

οποίος όμως χρησιμοποιείται για την κάλυψη των αναγκών της Διεύθυνσης Αστυνομίας Γρεβενών.

Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τον σχετικό Κανονισμό (Αρ. 260/2017 Α.Δ.Σ.), επιτρέπεται η προσωρινή στάθμευση των οχημάτων ανεφοδιασμού στο δίκτυο πεζοδρόμων της πόλης των Γρεβενών εντός συγκεκριμένων χρονικών διαστημάτων ώστε να επηρεάζεται στον ελάχιστο δυνατό βαθμό η μετακίνηση των πεζών.

Με σκοπό την όσο το δυνατόν λεπτομερέστερη διερεύνηση των χαρακτηριστικών στάθμευσης στην περιοχή μελέτης κρίθηκε σκόπιμη η μελέτη εναλλαγής στάθμευσης, στην πόλη των Γρεβενών, με σκοπό τον καθορισμό της διάρκειας στάθμευσης των οχημάτων και του δείκτη εναλλαγής στάθμευσης. Η εν λόγω μελέτη πραγματοποιήθηκε σε τυπική καθημερινή σε δωρο (08:00-16:00) ενώ η ανάλυση έγινε στο σύνολο της περιόδου μέτρησης και κατά την περίοδο αιχμής (8:00-14:00) σε 2 χαρακτηριστικές διαδρομές (Χάρτης 15).

Τα αποτελέσματα της μελέτης εναλλαγής για κάθε διαδρομή παρουσιάζονται στον Πίνακα 14. Οι 2 πρώτες στήλες αναφέρονται στις διαθέσιμες θέσεις που μπορούν να καταληφθούν τόσο από νόμιμη όσο και από παράνομη στάθμευση. Η επόμενη στήλη αναφέρεται στον αριθμό των επαναληπτικών διαδρομών που έγιναν από τους παρατηρητές. Οι τρεις ακόλουθες στήλες αναφέρουν τον αριθμό των διαφορετικών (μοναδικών) οχημάτων, σύμφωνα με τα τρία τελευταία ψηφία της πινακίδας κυκλοφορίας τους, που χρησιμοποίησαν τις ως άνω θέσεις για στάθμευση τόσο στο δωρο όσο και στο δωρο αιχμής. Ο δείκτης στάθμευσης υπολογίζεται από τον λόγο του πλήθους των διαφορετικών οχημάτων που καταγράφηκαν προς τον συνολικό αριθμό των θέσεων και εκφράζει τον μέσο αριθμό των διαφορετικών οχημάτων που εξυπηρετήθηκαν από κάθε θέση κατά την περίοδο μέτρησης. Τα αποτελέσματα του δείκτη στάθμευσης δίνονται στις τρεις ακόλουθες στήλες του πίνακα. Οι δύο τελευταίες στήλες αφορούν στον δείκτη ωριαίας εναλλαγής που εκφράζει τον μέσο αριθμό οχημάτων που εξυπηρετεί η κάθε θέση ανά ώρα.

Σε σχέση με τον δείκτη εναλλαγής παρατηρείται ότι ο δείκτης εναλλαγής είναι πολύ χαμηλός τόσο για νόμιμες όσο και για παράνομες σταθμεύσεις. Συγκεκριμένα, αποδεικνύεται ότι η κάθε νόμιμη θέση στις διαδρομές που εξετάστηκαν εξυπηρετεί 0,25 και 0,19 οχήματα/ώρα αντίστοιχα κατά μέσο όρο. Για τις παράνομες θέσεις προκύπτουν ακόμα χαμηλότερες τιμές γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι οδηγοί σταθμεύουν τα οχήματά τους σε παράνομες θέσεις για περιόδους αντίστοιχες ή και μεγαλύτερης της μέσης διάρκειας στάθμευσης στις νόμιμες θέσεις. Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό:

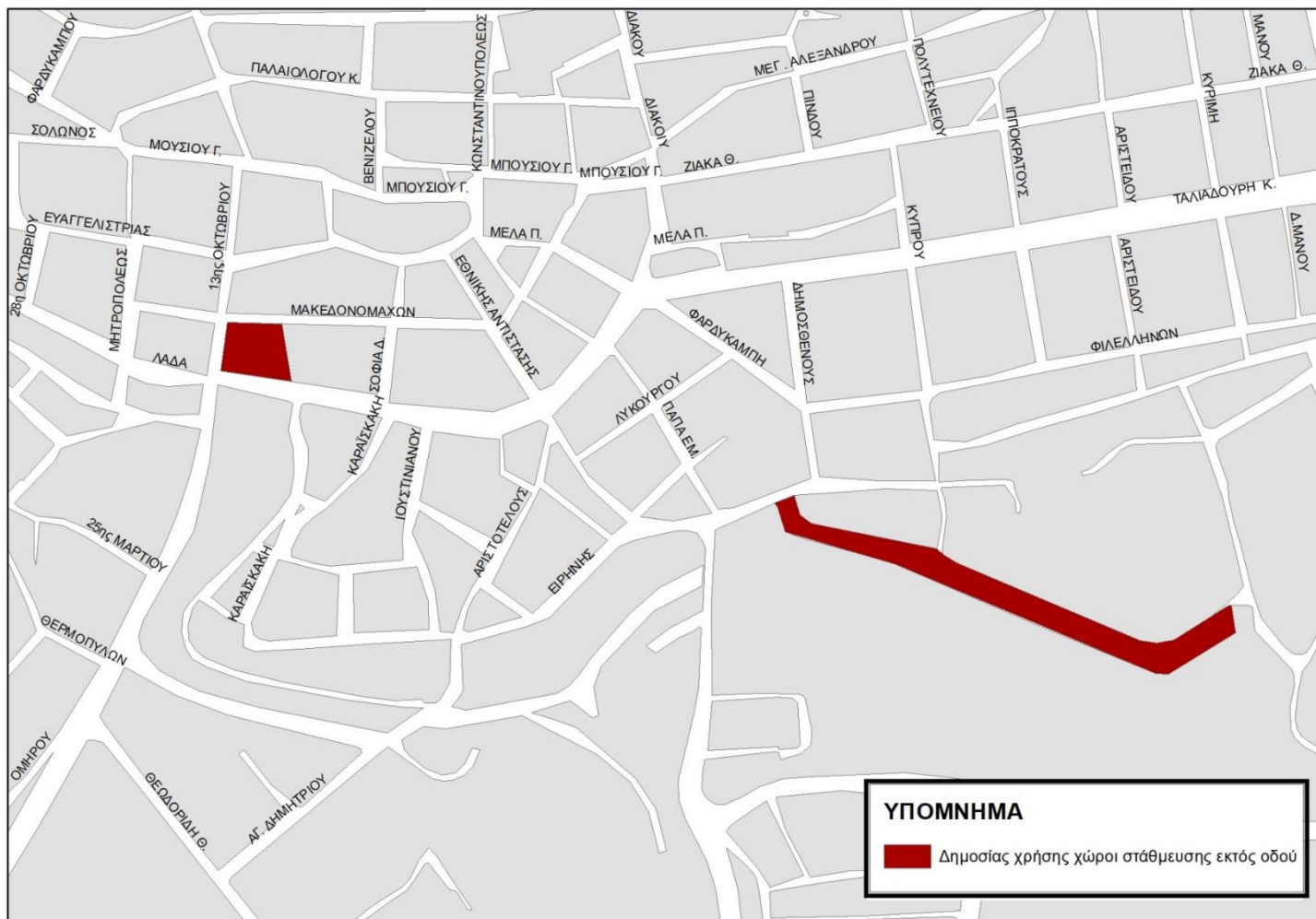
- α) στην έλξη πολλών μετακινήσεων με αυτοκίνητο στην ευρύτερη περιοχή γύρω από τις διαδρομές μέτρησης, δημιουργώντας υψηλή ζήτηση για στάθμευση, και
- β) στην έλλειψη αστυνόμευσης και ελέγχου στάθμευσης.

Πίνακας 14: Ανάλυση εναλλαγής στάθμευσης

Αριθμός θέσεων	Αριθμός (θέσεων παράνομα)	Αριθμός περιόδων μέτρησης	Σύνολο διαφορετικών καταγραφέντων οχημάτων	Σύνολο διαφορετικών καταγραφέντων οχημάτων (παράνομα)	Σύνολο διαφορετικών καταγραφέντων οχημάτων (δωρο)	Συνολικός δείκτης στάθμευσης	Συνολικός δείκτης στάθμευσης (δωρο)	Συνολικός δείκτης στάθμευσης (παράνομα)	Δείκτης ωριαίας εναλλαγής	Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (παράνομα)
<b>Διαδρομή 1</b>										
181	65	8	366	94	317	2,02	1,75	1,45	0,25	0,18
<b>Διαδρομή 2</b>										
211	65	8	328	54	278	1,55	1,32	0,83	0,19	0,10

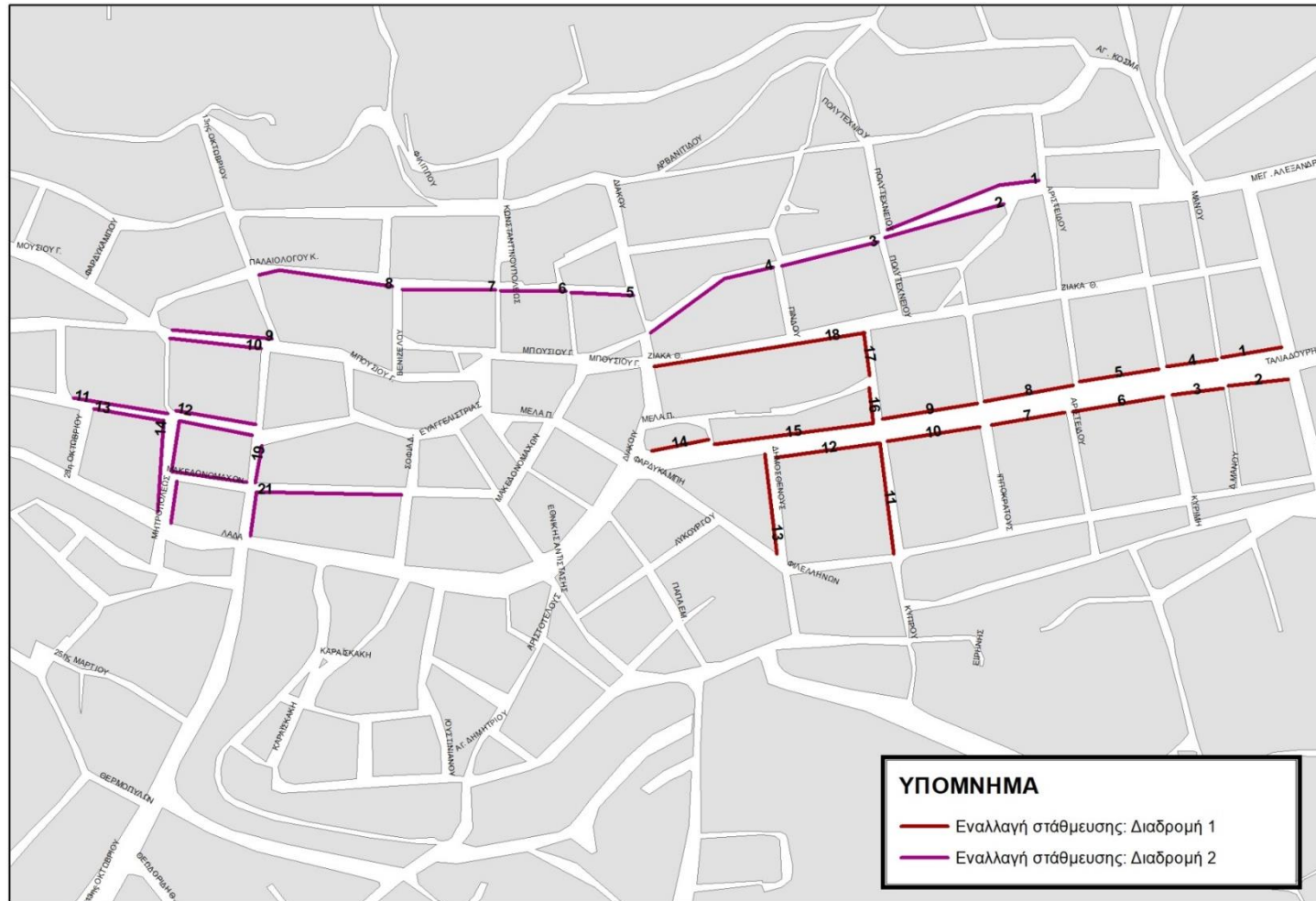


**Χάρτης 8: Δημοσίας χρήσης χώροι στάθμευσης εκτός οδού**



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Χάρτης 9: Διαδρομές εναλλαγής στάθμευσης



Πηγή: ίδια επεξεργασία

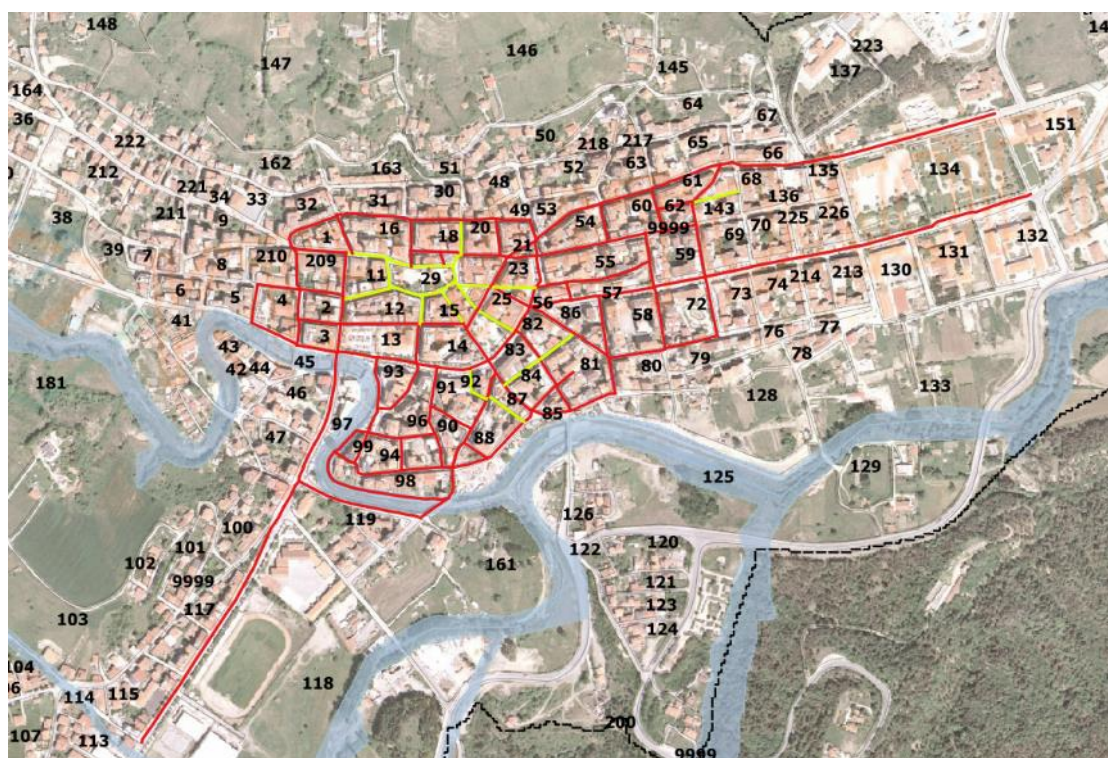
## 5. Καταγραφή δεδομένων για μη- μηχανοκίνητες μετακινήσεις

### 5.1. Καταγραφή πεζοδρόμων και πεζοδρομίων

Η καταγραφή των δεδομένων για την πεζή μετακίνηση αφορά την περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Κων. Παλαιολόγου – Αθανασίου Διάκου – Μεγ. Αλεξάνδρου – Φασούλα – Ιπποκράτους – Φιλελλήνων – Δημοσθένους – Ειρήνης – Φιλελλήνων – Ειρήνης – Θερμοπύλων – 13ης Οκτωβρίου – Θωμά Λαδά – Ευαγγελίστριας - Μητροπόλεως καθώς και, εκτός αυτής της περιοχής, τους άξονες:

- 13ης Οκτωβρίου από τη διασταύρωση με την οδό Θερμοπύλων έως τη διασταύρωση με την οδό Βυζαντίου
- Μεγάλου Αλεξάνδρου από τη διασταύρωση με την οδό Φασούλα έως και το ύψος του Πάρκου των Μανιταριών
- Ταλιαρούδη από τη διασταύρωση με την οδό Ιπποκράτους έως και το ύψος του Πάρκου των Μανιταριών

#### Χάρτης 10: Καταγραφή πεζοδρομίων και πεζοδρόμων



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Στην περιοχή καταγραφής ελέγχθηκε η κατάσταση των πεζοδρομίων και των πεζοδρόμων όσο αφορά σε μια σειρά από παράγοντες που σχετίζονται με την οδό και τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, την υποδομή και την κίνηση των πεζών. Πιο συγκεκριμένα, για τα πεζοδρόμια ελέγχθηκαν παράγοντες όπως:

- ✓ Ο διαχωρισμός από μηχανοκίνητη κυκλοφορία

- ✓ Το μεικτό πλάτος πεζοδρομίου (από οικοδ. γραμμή έως κράσπεδο)
- ✓ Το ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών (αφαίρεση εμποδίων καθ' ύψος π.χ. τέντες, σκέπαστρα, πινακίδες)
- ✓ Ο οδηγός όδευσης τυφλών
- ✓ Το δάπεδο πεζοδρομίου (αντιολισθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή στις καιρικές συνθήκες, συχνή συντήρηση)
- ✓ Οι φυτεύσεις (εντός πεζοδρομίου)
- ✓ Ο φόρτος πεζών
- ✓ Το αίσθημα ασφάλειας (π.χ. επάρκεια φωτισμού, πολυσύχναστος δρόμος)

Για τους πεζοδρόμους ελέγχθηκαν παρόμοιοι παράγοντες προσαρμοσμένοι και εμπλουτισμένοι κατάλληλα, όπως:

- Παράγοντες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
  - ✓ Η στάση/ στάθμευση οχημάτων
  - ✓ Η κατά μήκος διέλευση οχημάτων
  - ✓ Οι κάθετες διελεύσεις οδών / οχημάτων (ασυνέχειες στο βάδισμα πεζών)
- Παράγοντες πεζόδρομου
  - ✓ Το μικτό πλάτος πεζόδρομου
  - ✓ Το ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών (αφαίρεση εμποδίων καθ' ύψος π.χ. τέντες, σκέπαστρα, πινακίδες)
  - ✓ Ο οδηγός όδευσης τυφλών
  - ✓ Το δάπεδο πεζόδρομου (αντιολισθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή στις καιρικές συνθήκες, συχνή συντήρηση)
  - ✓ Οι ράμπες
  - ✓ Οι φυτεύσεις
  - ✓ Τα άλλα εμπόδια (τραπεζοκαθίσματα, πινακίδες κτλ)
- Παράγοντες κίνησης πεζών
  - ✓ Ο φόρτος πεζών
  - ✓ Το αίσθημα ασφάλειας (π.χ. επάρκεια φωτισμού, πολυσύχναστος δρόμος)
  - ✓ Οι ελιγμοί για αποφυγή εμποδίων
  - ✓ Οι ελιγμοί για αποφυγή κάθετων κινήσεων προς εισόδους
  - ✓ Η δημιουργία ουράς σε στάσεις / διασταυρώσεις
  - ✓ Η ενίσχυση πολυτροπικής μετακίνησης

Η χρήση των πεζοδρομίων (καθώς και των οδών πλατειών και λοιπών κοινόχρηστων χώρων) του Δήμου Γρεβενών καθορίζεται από τον Κανονισμό χρήσης Κοινόχρηστων χώρων του Δήμου Γρεβενών, όπως ισχύει (Απόφαση Δ.Σ. 260/2017). Σύμφωνα με τις προβλέψεις του κανονισμού, επιτρέπεται η παραχώρηση χρήση σε τμήματα των κοινόχρηστων χώρων για τις εξής χρήσεις:

- Τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος
- Τοποθέτηση εμπορευμάτων εμπορικών καταστημάτων & Κ.Υ.Ε.
- Τοποθέτηση οικοδομικών υλικών
- Φορτοεκφόρτωση βαρέων αντικειμένων
- Προσωρινή λειτουργία εργοταξίου
- Προσωρινή κατάληψη για τη διενέργεια εκδηλώσεων
- Προσωρινή κατάληψη για συμμετοχή σε εμποροπανηγύρεις, θρησκευτικές ή επετειακές εορτές κλπ.
- Παραχώρηση σε Περίπτερα
- Παραχώρηση σε Παραγωγούς για πώληση των προϊόντων τους
- Παραχώρηση κοινόχρηστου χώρου για Έκθεση Αυτοκινήτων - Εμπορία και Ενοικίαση αυτών
- Παραχώρησης κοινόχρηστου χώρου σε Οργανισμούς, Φορείς, Εταιρείες (ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΑΤΜ Τραπεζών, ΕΛΤΑ, Οπτικές ίνες κλπ)

#### Πεζοδρόμια:

1. Η παραχωρούμενη για τραπεζοκαθίσματα και συναφή στοιχεία επιφάνεια, πρέπει να αφήνει ελεύθερο πλάτος του πεζοδρομίου, ίσο ή μεγαλύτερο του ενός μέτρου και πενήντα εκατοστών (1,50μ.) για όδευση των πεζών, αφαιρούμενης της φύτευσης (δενδροστοιχία, παρτέρι κλπ.) και τυχόν άλλων σταθερών στοιχείων.
2. Η όδευση τυφλών, εφόσον υπάρχει, πρέπει να παραμένει ελεύθερη, καθώς και τουλάχιστον πενήντα εκατοστά (0,50μ.) εκατέρωθεν αυτής, στις περιπτώσεις που δεν συμπεριλαμβάνεται στην ελεύθερη ζώνη του ενός μέτρου και πενήντα εκατοστών (1,50μ.).
3. Ο παραχωρούμενος χώρος μπορεί να οριοθετείται είτε σε επαφή με το κράσπεδο, είτε σε επαφή με την ρυμοτομική-οικοδομική γραμμή, ανάλογα με το πλάτος του, τη διαμόρφωση του πεζοδρομίου και τα χαρακτηριστικά της περιοχής (εμπορικές δραστηριότητες, είσοδοι κατοικιών, κλπ).
4. Η παραχώρηση και χρήση τμήματος πεζοδρομίου για τραπεζοκαθίσματα δεν πρέπει να βλάπτει με κανένα τρόπο τα στοιχεία διαμόρφωσης του πεζοδρομίου (δάπεδο, φύτευση, εμπόδια στάθμευσης, φωτισμός, κλπ.) και δεν αποτελεί λόγο για την αλλαγή της διαμόρφωσής του. Σε περίπτωση δε, φθοράς ή καταστροφής του υποχρεούται ο

υπαίτιος να αποκαταστήσει πλήρως τη βλάβη, είτε άμεσα υπό την επίβλεψη υπαλλήλων της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου ΓΡΕΒΕΝΩΝ, είτε αποζημιώνοντας τον Δήμο καταβάλλοντας το ποσό που θα απαιτηθεί για αποκατάσταση του χώρου.

#### Πεζόδρομοι:

1. Η παραχωρούμενη για τραπεζοκαθίσματα και συναφή στοιχεία επιφάνεια, πρέπει να μην υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό (50%) της επιφάνειας του δυνητικά παραχωρούμενου χώρου και να αφήνει ελεύθερη, καθ' όλο το μήκος του την ζώνη των τριών μέτρων και πενήντα εκατοστών (3,50μ.), η οποία από το σχεδιασμό του πεζόδρομου προορίζεται για την διέλευση πεζών και την εξυπηρέτηση οχημάτων εκτάκτου ανάγκης (πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, οχήματα μεταφοράς ατόμων με αναπηρία κλπ.), την τροφοδοσία και την πρόσβαση σε νόμιμους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης παρόδιων κτιρίων κλπ.
2. Ο παραχωρούμενος χώρος οριοθετείται σε επαφή με την ρυμοτομική-οικοδομική γραμμή.
3. Η παραχώρηση και χρήση τμήματος πεζόδρομου για τραπεζοκαθίσματα δεν πρέπει να βλάπτει καθ' οιονδήποτε τρόπο τα στοιχεία διαμόρφωσης του πεζόδρομου (δάπεδο, φύτευση, καθιστικά, φωτισμός κλπ.) και δεν αποτελεί λόγο για την αλλαγή της διαμόρφωσής του. Σε περίπτωση δε, φθοράς ή καταστροφής του, υποχρεούται ο υπαίτιος να αποκαταστήσει πλήρως τη βλάβη, είτε άμεσα υπό την επίβλεψη υπαλλήλων της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών, είτε αποζημιώνοντας τον Δήμο καταβάλλοντας το ποσό που θα απαιτηθεί για την αποκατάσταση του χώρου.
4. Στην περίπτωση που η διέλευση οχημάτων εκτάκτου ανάγκης δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί λόγω μη επαρκούς πλάτους του πεζόδρομου και εφόσον υπάρχει επαπτόμενος σε αυτόν κοινόχρηστος χώρος (π.χ. πλατεία, παιδική χαρά), τότε είναι δυνατή η είσοδος των οχημάτων εκτάκτου ανάγκης μέσω διασφαλισμένης διόδου από τον κοινόχρηστο χώρο.

#### Πλατείες και λοιποί κοινόχρηστοι χώροι:

1. Η παραχωρούμενη για τραπεζοκαθίσματα και συναφή στοιχεία επιφάνεια πρέπει να μην υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό (50%) της επιφάνειας, η οποία είναι διαμορφωμένη για την κίνηση και στάση πεζών, περιλαμβανομένων και των πεζοδρομίων σε συνέχεια πλατείας-κοινόχρηστου χώρου.
2. Η παραχώρηση και χρήση τμήματος πλατείας ή κοινόχρηστου χώρου για τραπεζοκαθίσματα δεν πρέπει να βλάπτει καθ' οιονδήποτε τρόπο τα στοιχεία διαμόρφωσης (δάπεδο, φύτευση, καθιστικά, φωτισμός, κλπ.) και δεν αποτελεί λόγο για την αλλαγή της διαμόρφωσής της. Σε περίπτωση δε, φθοράς ή καταστροφής της υποχρεούται ο υπαίτιος να αποκαταστήσει πλήρως τη βλάβη, είτε άμεσα υπό την επίβλεψη υπαλλήλων της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου ΓΡΕΒΕΝΩΝ, είτε

- αποζημιώνοντας τον Δήμο καταβάλλοντας το ποσό, που θα απαιτηθεί για αποκατάσταση του χώρου.
3. Τα προαναφερόμενα μπορούν να διαφοροποιηθούν μόνο βάση ειδικής μελέτης και μετά από τροποποίηση της Κανονιστικής Απόφασης για το σύνολο της πλατείας - κοινόχρηστου χώρου.
  4. Η όδευση τυφλών, εφόσον υπάρχει, πρέπει να παραμένει ελεύθερη, καθώς και τουλάχιστον πενήντα εκατοστά (0,50μ.) εκατέρωθεν αυτής.
  5. Εφόσον στον χώρο υπάρχει τοποθετημένο γλυπτό έργο τέχνης, η παραχωρούμενη επιφάνεια πρέπει να οριοθετείται σε ικανή απόσταση από αυτό, ανάλογα με το μέγεθος και τη σημασία του έργου τέχνης.
  6. Τα προαναφερόμενα περιλαμβάνουν και τα πεζοδρόμια, που είναι σε συνέχεια πλατείας – κοινόχρηστου χώρου.
  7. Για τα έναντι πεζοδρόμια ισχύουν τα αναφερόμενα στην παρ. 6.1 του κανονισμού
  8. Για πεζοδρόμους σε συνέχεια - επαφή με πλατεία - κοινόχρηστο χώρο, ισχύουν τα αναφερόμενα στην παρ. 6.2. του κανονισμού

#### Κίνηση οχημάτων σε πεζοδρόμους και πλατείες

- Δεν επιτρέπεται η κίνηση και η στάθμευση κάθε είδους οχημάτων, μοτοποδηλάτων σε πεζοδρόμους και πλατείες.
- Επιτρέπεται κατ' εξαίρεση, όλο το 24ωρο, στους πεζοδρόμους και στις πλατείες η κίνηση οχημάτων παροχής πρώτων βοηθειών, που μεταφέρουν ασθενείς, νεκροφόρων, απορριμματοφόρων του Δήμου, αυτοκινήτων της Αστυνομίας και της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, καθώς και των οχημάτων των Οργανισμών Κοινής Ωφελείας (ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΔΕΥΑΗ) για την αντιμετώπιση περιπτώσεων επείγουσας ανάγκης.
- Η κίνηση των επιτρεπομένων οχημάτων και η περιορισμένη στάθμευσή τους γίνεται βάσει των παρακάτω όρων και περιορισμών:
  - Η ταχύτητα τους δεν θα υπερβαίνει την ταχύτητα κίνησης των πεζών, οι οποίοι έχουν πάντα προτεραιότητα, εκτός των περιπτώσεων μεταφοράς ασθενών και κίνησης οχημάτων Πυροσβεστικής και Αστυνομίας.
  - Απαγορεύεται η οπισθοπορεία οχημάτων και η επιτόπια στροφή, εκτός αν αυτή γίνεται με την καθοδήγηση πεζού.
  - Ο χρόνος στάθμευσης για τροφοδοσία θα περιορίζεται στον απολύτως απαραίτητο για την φορτοεκφόρτωση και με τον όρο ότι δε θα παρεμποδίζεται η διέλευση των πεζών.
  - Η κίνηση των οχημάτων Ι.Χ. ή Δ.Χ. μικτού βάρους έως επτά (7) τόνους σε όλους τους πεζοδρόμους του Δήμου ΓΡΕΒΕΝΩΝ για ανεφοδιασμό των καταστημάτων-κατοικιών, φορτοεκφόρτωση κλπ. θα επιτρέπεται:

Από 1η Μαΐου έως 30 Σεπτεμβρίου, από 07:00π.μ. μέχρι 09:00π.μ. και από 21:30μ.μ. μέχρι 23:00μ.μ. καθημερινώς.

Από 1η Οκτωβρίου έως 30 Απριλίου, από 07:00π.μ. μέχρι 09:00π.μ. και από

20:30μ.μ. μέχρι 22:00μ.μ. καθημερινώς.

- Επίσης, επιτρέπεται όλο το 24ωρο, με ειδική άδεια ενός έτους η κίνηση επιβατικών αυτοκινήτων μεταφοράς αναπήρων και υπερηλίκων (μη δυνάμενοι μετακίνησης).
- Κάθε κάτοχος οχήματος υποχρεούται σε αποζημίωση του Δήμου βάσει του προϋπολογισμού της Τεχνικής Υπηρεσίας (θεωρημένου από τον Δήμαρχο) για ζημιές, που ενδεχομένως θα προκληθούν από την κυκλοφορία και τη στάθμευσή του οχήματος εντός πεζόδρομων και πλατειών.
- Απαγορεύεται η στάθμευση δικύκλων (ποδηλάτων και μοτοποδηλάτων) επί των πεζόδρομων και πλατειών.

Τα τμήματα των κοινόχρηστων χώρων των οποίων επιτρέπεται η παραχώρηση της χρήσης, καθορίζονται ως εξής :

A. Ζώνη 1, περιλαμβάνει:

- α) Την ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ( ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΥ) - & τους ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ γύρω από αυτή
- β) Την οδό Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ από τα καταστήματα ΑΛΧΗΜΕΙΟ - ΒΑΡΑΖΑ μέχρι τα καταστήματα ΡΟΔΟΝ και PRESTIGE.

B. Ζώνη 2, περιλαμβάνει:

- α) Όλοι οι κάθετοι πεζόδρομοι που καταλήγουν στην Πλατεία Αιμιλιανού.
- β) Τα πεζοδρόμια της οδού Ν. Καρναβά μέχρι τη διασταύρωσή της με την οδό Κ. Παλαιολόγου.

Γ. Ζώνη 3, περιλαμβάνει:

- α) Τα πεζοδρόμια της πλατείας Ηρώου Χωροφυλακής
- β) Ο πεζόδρομος της οδού Θ.Ζιάκα -

Δ. Ζώνη 4, περιλαμβάνει:

- α) Τα πεζοδρόμια των πλατειών 25ης Μαρτίου και Ελευθερίας
- β) Τον πεζόδρομο της οδού Εργατ. Πρωτομαγιάς  
Τα πάρκα "ΜΕΡΑ " ΚΑΙ "ΤΣΑΚΑΛΙΑ"

Ε. Ζώνη 5, περιλαμβάνει:

- α) Τα υπόλοιπα πεζοδρόμια και τους πεζοδρόμους του Δήμου.

ΣΤ. Ζώνη 6, περιλαμβάνει:

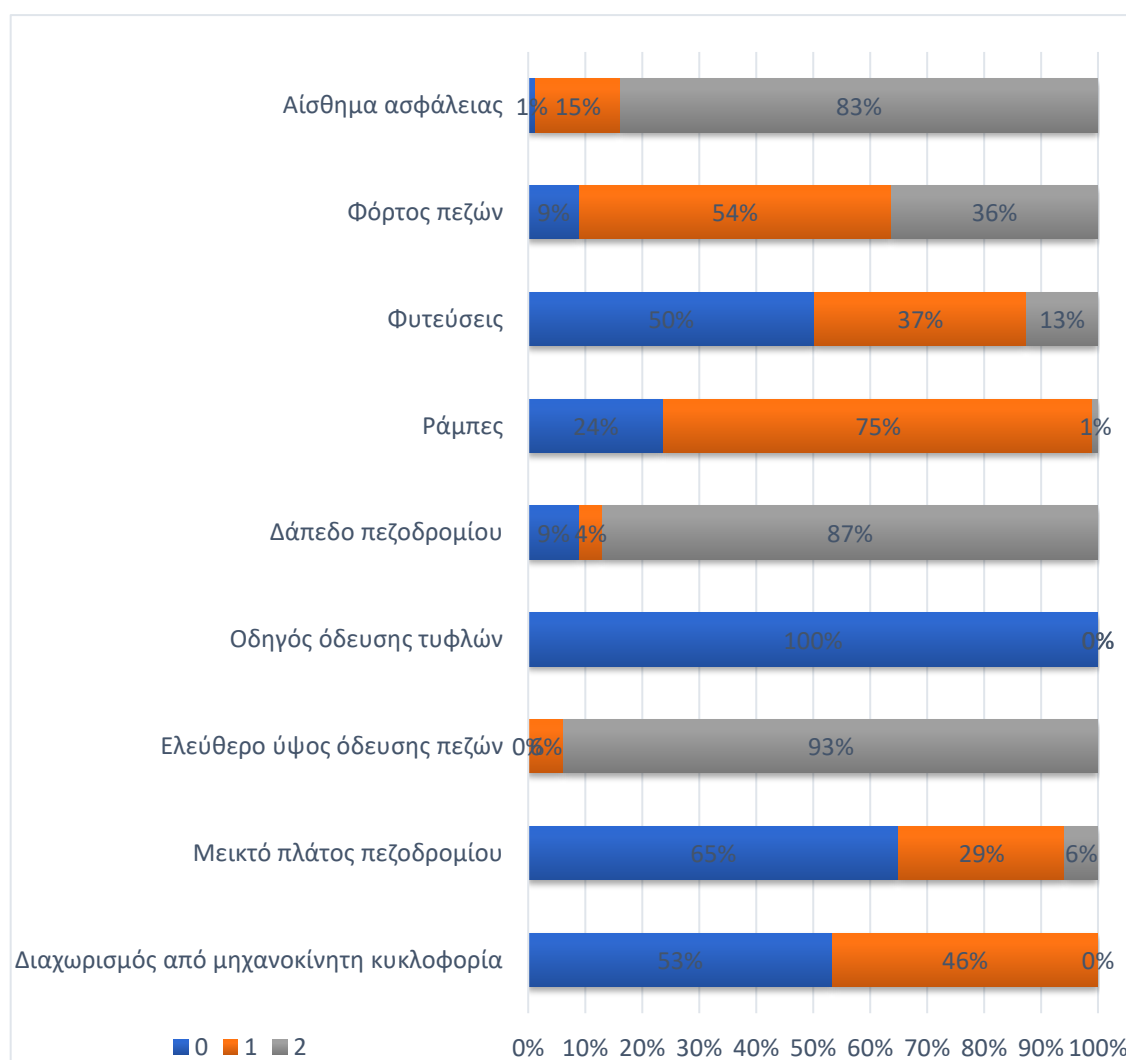
τα τμήματα κοινόχρηστων χώρων που παραχωρούνται σε παραγωγούς ή μη, για ψήσιμο καλαμποκιών, κάστανων και πώλησης εποχικών τοπικών προϊόντων (φρούτα - λαχανικά), κλπ.

- α) Πλατεία ηρώου Χωροφυλακής
- β) Μνημείο γενοκτονίας Ποντίων
- γ) Οδός Κ. Ταλιαδούρη νότια του Α΄ Δημοτικού Σχολείου
- δ) Είσοδοι καθέτων οδών προς την πλατεία Αιμιλιανού

## 5.2. Έλεγχος βαδισιμότητας

Η περιοχή αποτελείται από 37 οδούς οι οποίες δημιουργούν, ανάλογα με τον αριθμό των οικοδομικών τετραγώνων εκατέρωθεν της κάθε οδού, αλλά και την ομοιομορφία των χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων, 224 τμήματα. Η κατάσταση, όσο αφορά στους παράγοντες που αναφέρθηκαν προηγουμένως, παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα και αναλύεται ξεχωριστά ανά παράγοντα στη συνέχεια.

**Διάγραμμα 18: Κατάσταση πεζοδρομίων**



Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

Αίσθημα ασφάλειας (πχ. επάρκεια φωτισμού, πολυσύχναστος δρόμος).

0= ανεπάρκεια / έρημο πεζοδρόμιο, 1= φωτισμός αλλά με συχνά σκοτεινά σημεία,

2= επάρκεια φωτισμού / πολυσύχναστο πεζοδρόμιο

Το μεγαλύτερο μέρος της εξεταζόμενης περιοχής (83%) τα πεζοδρόμια χαρακτηρίζονται ως ασφαλή λόγω επάρκειας φωτισμού ή/και πολυσύχναστου σημείου.

Φόρτος πεζών

0= έντονος, 1= μέτριος, 2= άνετη κίνηση

Στο 54% των τμημάτων πεζοδρομίων χαρακτηρίζεται ο φόρτος των πεζών είναι μέτριος, στο 36% η κίνηση των πεζών ο φόρτος των πεζών είναι άνετη και σε ένα 9% ο φόρτος των πεζών είναι έντονος. Η αλλαγή στην κίνηση παρατηρείται όσο πιο κεντρικά βρίσκονται τα πεζοδρόμια και σε περιπτώσεις συνδυασμού μικρού πεζοδρομίου και κεντρικού σημείου.

Φυτεύσεις (εντός πεζοδρομίου)

0= μη ύπαρξη, 1= ύπαρξη που μειώνει το ελεύθερο πλάτος πέραν του 1,5 μ,

2= ύπαρξη που δεν δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)

Στο 50% των τμημάτων πεζοδρομίων δεν υπάρχει καθόλου φύτευση ενώ σε ποσοστό 37% υπάρχει φύτευση που μειώνει το πλάτος σε μικρότερο από 1,5 μ. Τέλος σε ένα ποσοστό 13% η φύτευση δε δημιουργεί πρόβλημα, κυρίως σε πεζοδρόμια σε επαφή με κοινοχρήστους χώρους.

Ράμπες

0= μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές,

1= ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από προδιαγραφές, 2= ύπαρξη σύμφωνη με προδιαγραφές

Ράμπες εμφανίζονται σε μεγάλο ποσοστό στην εξεταζόμενη περιοχή. Το 75% των τμημάτων των πεζοδρομίων έχει ράμπες που δεν πληρούν όμως τις προδιαγραφές.

Δάπεδο πεζοδρομίου (αντιολισθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή στις καιρικές συνθήκες, συχνή συντήρηση)

0= κακή κατάσταση, 1= μέτρια με μικρές αστοχίες, 2= καλή κατάσταση

Η κατάσταση των πεζοδρομίων παρουσιάζεται ως καλή στο 87% των τμημάτων έως μέτρια στο 4% και ως κακή μόνο στο 9% των τμημάτων.

Οδηγός όδευσης τυφλών

0= μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές,

1= ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από προδιαγραφές, 2= ύπαρξη σύμφωνη με προδιαγραφές

Στο σύνολό τους τα πεζοδρόμια της εξεταζόμενης περιοχής δε διαθέτουν οδηγό όδευσης τυφλών.

Ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών (αφαίρεση εμποδίων καθ' ύψος πχ. τέντες, σκέπαστρα, πινακίδες)

0= ελεύθερο ύψος  $\leq 1,8 \mu$ ,      1=  $1,8 \mu < \text{ελεύθερο ύψος} < 2,20 \mu$ ,

2= ελεύθερο ύψος  $\geq 2,20 \mu$

Στο μεγαλύτερο τμήμα των πεζοδρομίων (93%) το ελεύθερο ύψος όδευσης των πεζών είναι μεγαλύτερο από 2,20 μ. Στο 6% των τμημάτων υπάρχουν εμπόδια όπως ταμπέλες και τέντες που μειώνουν το ελεύθερο ύψος από 2,20μ έως και 1,80μ.

Μεικτό πλάτος πεζοδρομίου (από οικοδ. γραμμή έως κράσπεδο)

0=μεικτό πλάτος  $\leq 1,5 \mu$ ,      1=  $1,5 \mu < \text{μεικτό πλάτος} < 2,05 \mu$ ,      2=μεικτό πλάτος  $\geq 2,05 \mu$

Το μεικτό πλάτος των πεζοδρομίων είναι έως 1,5 μ στο 65% των τμημάτων ενώ από 1,5μ έως 2,05 μ μήκος έχει το 29% των τμημάτων. Τέλος το 6% μόνο έχει μήκος μεγαλύτερο από 2,05μ.

Διαχωρισμός από μηχανοκίνητη κυκλοφορία

0= κανένας,      1= γραμμικός με δυνατότητα διάσχισης (πχ. δέντρα, κολωνάκια)

2= γραμμικός χωρίς δυνατότητα διάσχισης (πχ. κάγκελα)

Το 53% των τμημάτων των πεζοδρομίων δεν διαθέτει κάποιο είδος διαχωρισμού από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία και μόνο το 46% διαθέτει κολωνάκια ή δέντρα.

**Πεζόδρομοι**

Οι πεζόδρομοι που εξετάστηκαν είναι αυτοί που καταγράφονται ως υλοποιημένοι:

1. Γεωρ. Μπούσιου
2. Πεζόδρομοι γύρω από την Πλατεία Αιμιλιανού
3. Ευαγγελίστριας
4. Παύλου Μελά (στ 24,28)
5. Παύλου Μελά (στ 23)
6. Κωνσταντινουπόλεως
7. Εμμανουήλ Παππά
8. Εθνικής Αντιστάσεως
9. Λέον. Σοφού

Η κατάσταση, όσο αφορά στους παράγοντες που αναφέρθηκαν προηγουμένως, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 15: Κατάσταση πεζοδρόμων

		Γεωρ. Μπούσιου	βορ. πεζοδ. Πλατείας Αιμιλιανού (οτ 29)	δυτ. πεζοδ. Πλατείας Αιμιλιανού (οτ 29)	ανατ. πεζοδ. Πλατείας Αιμιλιανού (οτ 29)	νοτ. πεζοδ. Πλατείας Αιμιλιανού (οτ 29)	Ευαγγελίστρι-ας	Παύλου Μελά (οτ 24,28)	Παύλου Μελά (οτ 23)	Κωνσταντίνου πόλεως	Εμμανουήλ Παππά	Εθνικής Αντιστάσεως	Λέον. Σοφού	
Παράγοντες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Στάση/στάθμευση οχημάτων	μέτρια (αισθητή παρουσία)	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	μέτρια (αισθητή παρουσία)	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	
	Κατά μήκος διέλευση οχημάτων	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	
	Κάθετες διελεύσεις οδών / οχημάτων (ασυνέχειες στο βάδισμα πεζών)	μέτριες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	μέτριες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	μέτριες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	μέτριες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	μέτριες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	μέτριες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	μέτριες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	μέτριες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	μέτριες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	μέτριες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	μέτριες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	μέτριες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	
Παράγοντες πεζόδρομου	Μικτό πλάτος πεζόδρομου	μικτό πλάτος > 4μ	μικτό πλάτος > 4μ	μικτό πλάτος > 4μ	μικτό πλάτος > 4μ	μικτό πλάτος > 4μ	μικτό πλάτος > 4μ	μικτό πλάτος > 4μ	μικτό πλάτος > 4μ	4 μ > μικτό πλάτος > 2μ	4 μ > μικτό πλάτος > 2μ	μικτό πλάτος > 4μ	μικτό πλάτος > 4μ	
	Ελεύθερο ύψος οδού πεζών (αφαίρεση εμποδίων καθ' ύψος π.χ. τέντες, σκέπαστρα, πινακίδες)	ελεύθερο ύψος ≥ 2,20 μ	ελεύθερο ύψος ≥ 2,20 μ	2,20 μ > ελεύθερο ύψος > 1,8 μ	2,20 μ > ελεύθερο ύψος > 1,8 μ	2,20 μ > ελεύθερο ύψος > 1,8 μ	2,20 μ > ελεύθερο ύψος > 1,8 μ	2,20 μ > ελεύθερο ύψος > 1,8 μ	ελεύθερο ύψος ≥ 2,20 μ	ελεύθερο ύψος ≥ 2,20 μ	2,20 μ > ελεύθερο ύψος > 1,8 μ	ελεύθερο ύψος ≥ 2,20 μ	2,20 μ > ελεύθερο ύψος > 1,8 μ	
	Οδηγός οδού τυφλών	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές
	Δάπεδο πεζόδρομου (αντιολισθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή στις καιρικές συνθήκες, συχνή συντήρηση)	καλή κατάσταση	καλή κατάσταση	καλή κατάσταση	καλή κατάσταση	καλή κατάσταση	καλή κατάσταση	καλή κατάσταση	καλή κατάσταση	καλή κατάσταση	μέτρια με μικρές αστοχίες	καλή κατάσταση	καλή κατάσταση	καλή κατάσταση
	Ράμπες	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από προδιαγραφές

		από προδιαγραφές	προδιαγραφές	προδιαγραφές	προδιαγραφές	προδιαγραφές	προδιαγραφές	προδιαγραφές	προδιαγραφές	προδιαγραφές	προδιαγραφές	προδιαγραφές	
	Φυτεύσεις	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)	μη ύπαρξη	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)	μη ύπαρξη	μη ύπαρξη	μη ύπαρξη	μη ύπαρξη	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)
	Άλλα εμπόδια (τραπεζοκαθίσματα, πινακίδες κτλ)	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)	ύπαρξη που μειώνει το ελεύθερο πλάτος πέραν του 1,5 μ	μη ύπαρξη	μη ύπαρξη	ύπαρξη που μειώνει το ελεύθερο πλάτος πέραν του 1,5 μ	μη ύπαρξη	μη ύπαρξη	μη ύπαρξη
Παράγοντες κίνησης πεζών	Φόρτος πεζών	μέτριος	άνετη κίνηση	άνετη κίνηση	άνετη κίνηση	άνετη κίνηση	μέτριος	άνετη κίνηση	μέτριος	μέτριος	άνετη κίνηση	άνετη κίνηση	άνετη κίνηση
	Αίσθημα ασφάλειας (π.χ. επάρκεια φωτισμού, πολυσύχναστος δρόμος)	επάρκεια φωτισμού / πολυσύχναστο πεζοδρόμιο	επάρκεια φωτισμού / πολυσύχναστο πεζοδρόμιο	επάρκεια φωτισμού / πολυσύχναστο πεζοδρόμιο	επάρκεια φωτισμού / πολυσύχναστο πεζοδρόμιο	επάρκεια φωτισμού / πολυσύχναστο πεζοδρόμιο	επάρκεια φωτισμού / πολυσύχναστο πεζοδρόμιο	επάρκεια φωτισμού / πολυσύχναστο πεζοδρόμιο	επάρκεια φωτισμού / πολυσύχναστο πεζοδρόμιο	επάρκεια φωτισμού / πολυσύχναστο πεζοδρόμιο	επάρκεια φωτισμού / πολυσύχναστο πεζοδρόμιο	επάρκεια φωτισμού / πολυσύχναστο πεζοδρόμιο	επάρκεια φωτισμού / πολυσύχναστο πεζοδρόμιο
	Ελιγμοί για αποφυγή εμποδίων	σπάνιοι	σπάνιοι	σπάνιοι	σπάνιοι	σπάνιοι	σπάνιοι	μέτρια συχνότητα	σπάνιοι	σπάνιοι	μέτρια συχνότητα	σπάνιοι	σπάνιοι
	Ελιγμοί για αποφυγή κάθετων κινήσεων προς εισόδους	σπάνιοι	σπάνιοι	σπάνιοι	σπάνιοι	σπάνιοι	σπάνιοι	σπάνιοι	σπάνιοι	σπάνιοι	σπάνιοι	σπάνιοι	σπάνιοι
	Δημιουργία ουράς σε στάσεις / διασταυρώσεις	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια	σπάνια
	Ενίσχυση πολυτροπικής μετακίνησης	ανυπαρξία εγκαταστάσεων	ανυπαρξία εγκαταστάσεων	ανυπαρξία εγκαταστάσεων	ανυπαρξία εγκαταστάσεων	ανυπαρξία εγκαταστάσεων	ανυπαρξία εγκαταστάσεων	ανυπαρξία εγκαταστάσεων	ανυπαρξία εγκαταστάσεων	ανυπαρξία εγκαταστάσεων	ανυπαρξία εγκαταστάσεων	ανυπαρξία εγκαταστάσεων	ανυπαρξία εγκαταστάσεων

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Στον πεζόδρομο της Γεωρ. Μπούσιου η στάθμευση των οχημάτων είναι μέτρια στην αρχή του πεζοδρόμου ενώ η κατά μήκος διέλευσης αυτοκινήτων γίνεται μόνο για εφοδιασμό των καταστημάτων. Το πλάτος του είναι μεγαλύτερο των 4 μέτρων και το ελεύθερο ύψος όδευσης μεγαλύτερο των 2,20μ. Δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών, το δάπεδο βρίσκεται σε καλή κατάσταση ενώ υπάρχουν ράμπες που δεν πληρούν τις προδιαγραφές. Οι φυτεύσεις δε δημιουργούν προβλήματα ενώ και όσον αφορά σε άλλα εμπόδια δεν παρατηρείται κάποιο πρόβλημα. Υπάρχει μέτρια κίνηση πεζών, επάρκεια φωτισμού, δεν υπάρχουν κάθετες διασταυρώσεις και επίσης δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις πολυτροπικής μετακίνησης πχ σχάρες ποδηλάτων, στάσεις Δ.Σ.

Οι πεζόδρομοι γύρω από την Πλατεία Αιμιλιανού παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά. Δεν παρατηρείται στάθμευση των οχημάτων και η κατά μήκος διέλευσης αυτοκινήτων γίνεται μόνο για εφοδιασμό των καταστημάτων. Το πλάτος τους είναι μεγαλύτερο των 4 μέτρων και το ελεύθερο ύψος όδευσης είναι μεγαλύτερο των 2,20μ. στο βόρειο τμήμα ενώ στα υπόλοιπα η ύπαρξη ταμπελών και τεντών μειώνει το ελεύθερο ύψος όδευσης σε 1,8μ -2,20μ. Δεν υπάρχει οδηγός έλευσης τυφλών, το δάπεδο βρίσκεται σε καλή κατάσταση ενώ υπάρχουν ράμπες που δεν πληρούν τις προδιαγραφές. Οι φυτεύσεις δε δημιουργούν προβλήματα ενώ και όσο αφορά σε άλλα εμπόδια δεν παρατηρείται κάποιο πρόβλημα. Υπάρχει άνετη κίνηση πεζών, επάρκεια φωτισμού, δεν υπάρχουν κάθετες διασταυρώσεις και επίσης δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις πολυτροπικής μετακίνησης πχ σχάρες ποδηλάτων, στάσεις Δ.Σ.

Στον πεζόδρομο της Ευαγγελίστριας η στάθμευση των οχημάτων και η κατά μήκος διέλευσης αυτοκινήτων χαρακτηρίζεται ως μέτρια. Το πλάτος του είναι μεγαλύτερο των 4 μέτρων και το ελεύθερο ύψος όδευσης μεγαλύτερο των 2,20μ. Δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών, το δάπεδο βρίσκεται σε καλή κατάσταση ενώ υπάρχουν ράμπες που δεν πληρούν όμως τις προδιαγραφές. Οι φυτεύσεις δε δημιουργούν προβλήματα ενώ και όσον αφορά σε άλλα εμπόδια δεν παρατηρείται κάποιο πρόβλημα. Υπάρχει άνετη κίνηση πεζών, επάρκεια φωτισμού, δεν υπάρχουν κάθετες διασταυρώσεις και επίσης δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις πολυτροπικής μετακίνησης πχ σχάρες ποδηλάτων, στάσεις Δ.Σ.

Στον πεζόδρομο της Κωνσταντινουπόλεως η στάθμευση των οχημάτων είναι σπάνια και η κατά μήκος διέλευσης αυτοκινήτων γίνεται μόνο για εφοδιασμό των καταστημάτων. Το πλάτος του κυμαίνεται μεταξύ των 2 και 4 μέτρων και το ελεύθερο ύψος όδευσης μεγαλύτερο των 2,20μ. Δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών, το δάπεδο βρίσκεται σε μέτρια κατάσταση ενώ υπάρχουν ράμπες που δεν πληρούν τις προδιαγραφές. Δεν υπάρχουν φυτεύσεις και άλλα εμπόδια. Υπάρχει μέτρια κίνηση πεζών, επάρκεια φωτισμού, δεν υπάρχουν κάθετες διασταυρώσεις και επίσης δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις πολυτροπικής μετακίνησης πχ σχάρες ποδηλάτων, στάσεις Δ.Σ.

Στον πεζόδρομο της Εθνικής Αντιστάσεως η στάθμευση των οχημάτων είναι σπάνια και η κατά μήκος διέλευσης αυτοκινήτων γίνεται μόνο για εφοδιασμό των καταστημάτων. Το πλάτος του είναι μεγαλύτερο των 4 μέτρων και το ελεύθερο ύψος όδευσης μεγαλύτερο των 2,20μ. Δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών, το δάπεδο βρίσκεται σε καλή κατάσταση ενώ υπάρχουν ράμπες που δεν πληρούν όμως τις προδιαγραφές. Επιπλέον, δεν υπάρχουν φυτεύσεις και άλλα εμπόδια. Υπάρχει άνετη κίνηση πεζών, επάρκεια φωτισμού, δεν υπάρχουν κάθετες

διασταυρώσεις και επίσης δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις πολυτροπικής μετακίνησης πχ σχάρες ποδηλάτων, στάσεις Δ.Σ.

Στον πεζόδρομο της Εμμανουήλ Παππά η στάθμευση των οχημάτων είναι σπάνια και η κατά μήκος διέλευσης αυτοκινήτων γίνεται μόνο για εφοδιασμό των καταστημάτων. Το πλάτος του κυμαίνεται μεταξύ των 2 και 4 μέτρων ενώ η ύπαρξη ταμπελών και τεντών μειώνει το ελεύθερο ύψος όδευσης σε 1,8μ -2,20μ.. Δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών, το δάπεδο βρίσκεται σε καλή κατάσταση ενώ υπάρχουν ράμπες που δεν πληρούν όμως τις προδιαγραφές. Επιπλέον, δεν υπάρχουν φυτεύσεις. Υπάρχουν εμπόδια (τραπεζοκαθίσματα κλπ) που μειώνουν το ελεύθερο πλάτος πέραν του 1,5 μ. και δημιουργούν την ανάγκη ελιγμών. Υπάρχει μέτρια κίνηση πεζών, επάρκεια φωτισμού, δεν υπάρχουν κάθετες διασταυρώσεις και επίσης δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις πολυτροπικής μετακίνησης πχ σχάρες ποδηλάτων, στάσεις Δ.Σ.

Στο πεζόδρομο της Λέοντος Σοφού δεν παρατηρείται στάθμευση των οχημάτων και η κατά μήκος διέλευσης αυτοκινήτων γίνεται μόνο για εφοδιασμό των καταστημάτων. Το πλάτος της είναι μεγαλύτερο των 4 μέτρων και η ύπαρξη ταμπελών και τεντών μειώνει το ελεύθερο ύψος όδευσης σε 1,8μ -2,20μ. Δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών, το δάπεδο βρίσκεται σε καλή κατάσταση ενώ υπάρχουν ράμπες που δεν πληρούν όμως τις προδιαγραφές. Οι φυτεύσεις δε δημιουργούν προβλήματα ενώ και όσον αφορά σε άλλα εμπόδια δεν παρατηρείται κάποιο πρόβλημα. Υπάρχει άνετη κίνηση πεζών, επάρκεια φωτισμού, δεν υπάρχουν κάθετες διασταυρώσεις και επίσης δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις πολυτροπικής μετακίνησης πχ σχάρες ποδηλάτων, στάσεις Δ.Σ.

Στον πεζόδρομο της Παύλου Μελά (οτ 24,28) η στάθμευση των οχημάτων είναι σπάνια και η κατά μήκος διέλευσης αυτοκινήτων γίνεται μόνο για εφοδιασμό των καταστημάτων. Το πλάτος του είναι μεγαλύτερο των 4 μέτρων ενώ η ύπαρξη ταμπελών και τεντών μειώνει το ελεύθερο ύψος όδευσης σε 1,8μ -2,20μ. Δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών, το δάπεδο βρίσκεται σε καλή κατάσταση ενώ υπάρχουν ράμπες που δεν πληρούν όμως τις προδιαγραφές. Επιπλέον, δεν υπάρχουν φυτεύσεις. Υπάρχουν εμπόδια (τραπεζοκαθίσματα κλπ) που μειώνουν το ελεύθερο πλάτος πέραν του 1,5 μ. και δημιουργούν την ανάγκη ελιγμών. Υπάρχει μέτρια κίνηση πεζών, επάρκεια φωτισμού, δεν υπάρχουν κάθετες διασταυρώσεις και επίσης δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις πολυτροπικής μετακίνησης πχ σχάρες ποδηλάτων, στάσεις Δ.Σ.

Στον πεζόδρομο της Παύλου Μελά (οτ 23) η στάθμευση των οχημάτων είναι σπάνια και η κατά μήκος διέλευσης αυτοκινήτων γίνεται μόνο για εφοδιασμό των καταστημάτων. Το πλάτος του είναι μεγαλύτερο των 4 μέτρων και το ελεύθερο ύψος όδευσης μεγαλύτερο των 2,20μ. Δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών, το δάπεδο βρίσκεται σε καλή κατάσταση ενώ υπάρχουν ράμπες που δεν πληρούν όμως τις προδιαγραφές. Οι φυτεύσεις δεν δημιουργούν πρόβλημα στην κίνηση ενώ δεν υπάρχουν και άλλα εμπόδια που να την περιορίζουν. Επιπλέον, υπάρχει επάρκεια φωτισμού, ενώ δεν υπάρχουν κάθετες διασταυρώσεις και επίσης δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις πολυτροπικής μετακίνησης πχ σχάρες ποδηλάτων, στάσεις Δ.Σ.

Το ποσοστό του δικτύου που αντιστοιχεί στους υλοποιημένους πεζόδρομους είναι 2,5%, ενώ το ποσοστό του δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας είναι 5,3%.

### 5.3. Μετακίνηση με ποδήλατο

Στην περιοχή παρέμβασης του οικισμού των Γρεβενών, αλλά και στους λοιπούς οικισμούς του Δήμου δεν καταγράφονται υλοποιημένοι ποδηλατόδρομοι. Ως εκ τούτου το ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου όπου υφίσταται δίκτυο ποδηλατοδρόμων είναι 0%. Επιπλέον, μηδενική τιμή λαμβάνει και ο δείκτης αναφορικά με τον αριθμό των κοινόχρηστων ποδηλάτων, καθώς στην εν λόγω περιοχή δεν λειτουργεί κάποιο σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων.

Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας μετακινήσεων και τις επιτόπιες έρευνες, το ποδήλατο χρησιμοποιείται σε λιγότερο από το 4% των καθημερινών μετακινήσεων.

Δεδομένου και του γεγονότος ότι το δίκτυο πεζοδρόμων και κοινόχρηστων χώρων είναι περιορισμένο στον οικισμό των Γρεβενών, οι μετακινήσεις με το ποδήλατο γίνονται κυρίως επί του οδικού δικτύου σε συνύπαρξη με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων καταγράφονται στον κοινόχρηστο χώρο μπροστά από το Κέντρο Πολιτισμού.

## 6. Καταγραφή του συστήματος MMM

### 6.1. Δημόσιες Συγκοινωνίες

Σε σχέση με τα δημόσια μέσα μεταφοράς ο οικισμός των Γρεβενών, καθώς και οι λοιποί οικισμοί του Δήμου, εξυπηρετούνται από τα δρομολόγια του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Νομού Γρεβενών.

Το σταθμαρχείο του ΚΤΕΛ στα Γρεβενά βρίσκεται επί της οδού Θωμά Λαδά.

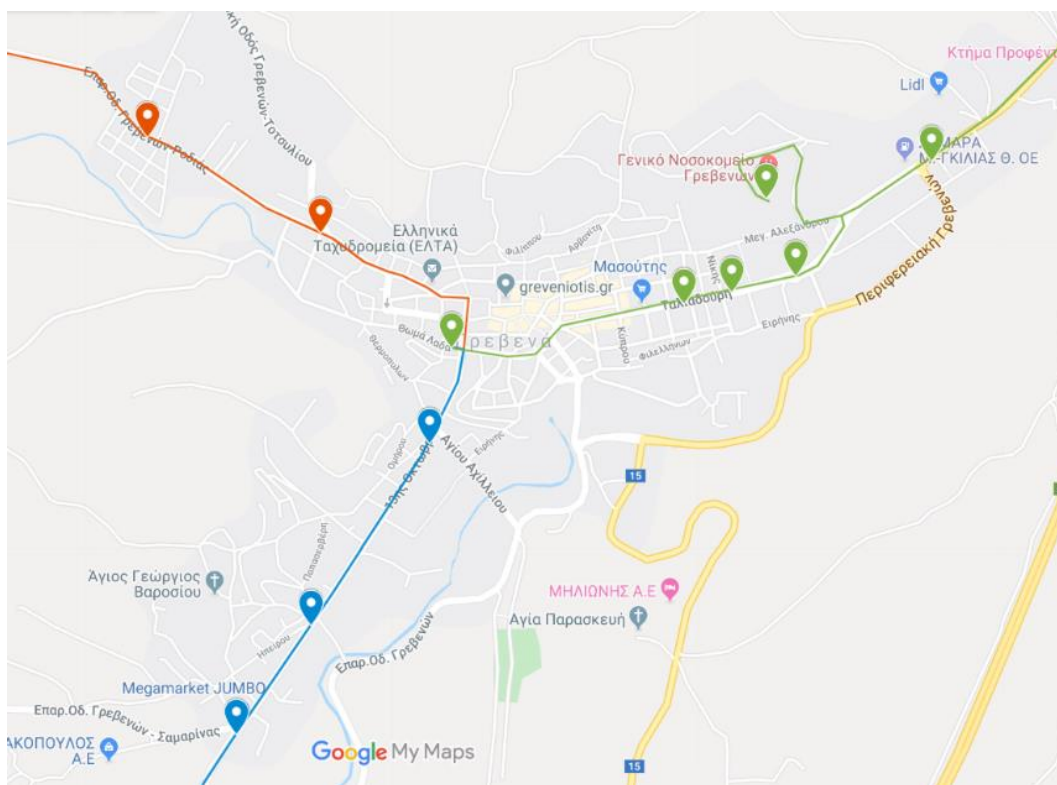
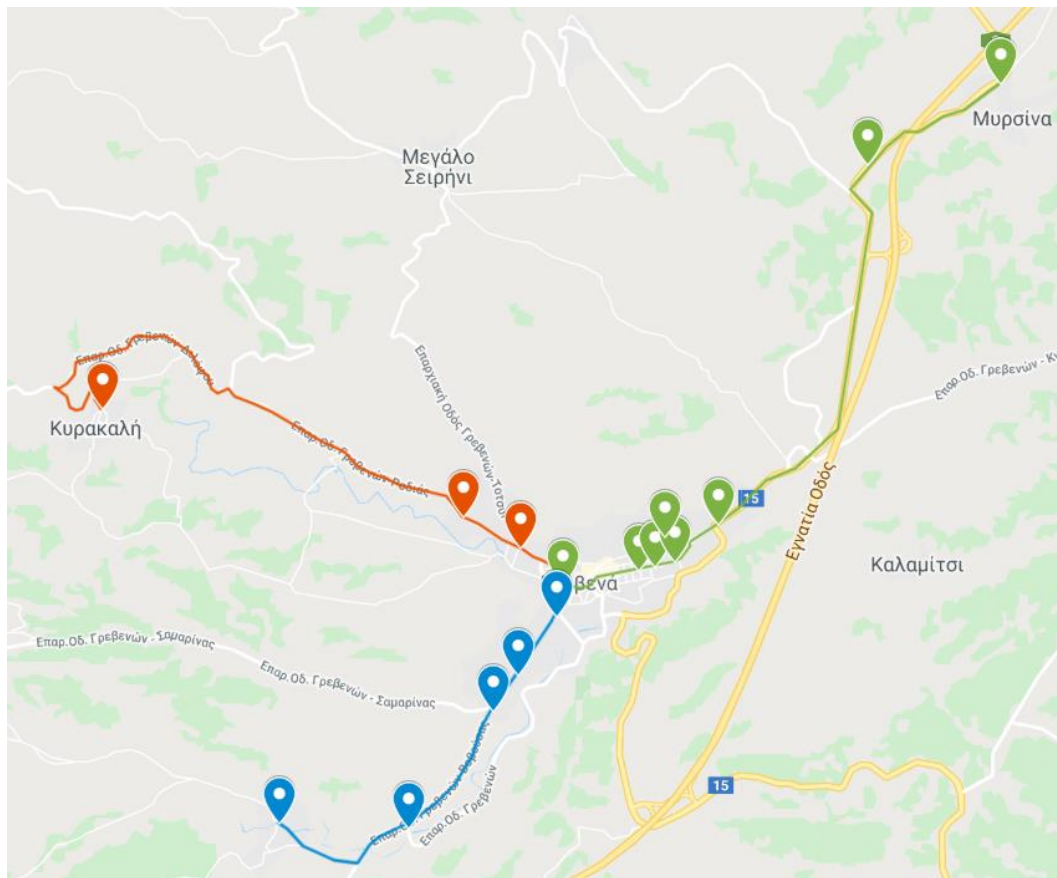
Οι γραμμές του ΚΤΕΛ Γρεβενών που εξυπηρετούν αστικές μετακινήσεις του οικισμού των Γρεβενών είναι οι εξής:

Γραμμή	Δρομολόγια
1. ΚΤΕΛ – Κυρακαλή - ΚΤΕΛ	08:00 9:15
2. ΚΤΕΛ – Δοξάρας – Νεκροταφεία – Δοξάρας – ΚΤΕΛ	(μη διαθέσιμα στοιχεία)
3. ΚΤΕΛ -Νοσοκομείο – ΤΕΙ – Μυρσίνη – ΤΕΙ – Νοσοκομείο - ΚΤΕΛ	09:45 12:00 14:00 16:45 17:15 ΚΤΕΛ – ΤΕΙ ανά ώρα / πρώτο 08:45 - τελευταίο 20:45 ΚΤΕΛ – ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ 06:45 08:30 10:30

Πηγή: ΚΤΕΛ Γρεβενών

Από τα παραπάνω στοιχεία γίνεται αντιληπτό ότι η συχνότητα των δρομολογίων είναι πολύ χαμηλή.

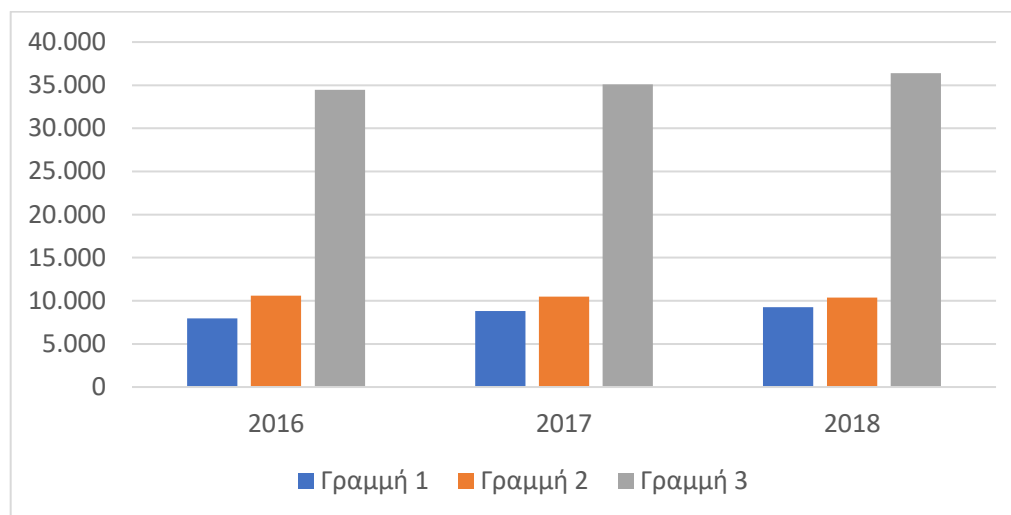
### Χάρτης 11: Αστικές γραμμές ΚΤΕΛ



Πηγή: google maps, ίδια επεξεργασία

Στο Χάρτη 17 παρατηρούμε ότι η χάραξη των γραμμών ακολουθεί τις βασικές αρτηρίες του οικισμού συνδέοντας το κέντρο με τα προάστια και τις ειδικές χρήσεις γης (πχ Νοσοκομείο, ΤΕΙ κ.ά). Συνολικά, οι αστικές γραμμές του ΚΤΕΛ Γρεβενών συγκεντρώνουν 58.000 επιβάτες για το 2018, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 6% σε σχέση με το 2016. Το μεγαλύτερο ποσοστό της επιβατικής κίνησης (63%) καταγράφεται στην Γραμμή 3, η οποία εξυπηρετεί το Πανεπιστήμιο και το Νοσοκομείο. Η επιβατική κίνηση των γραμμών καταγράφεται στο επόμενο διάγραμμα.

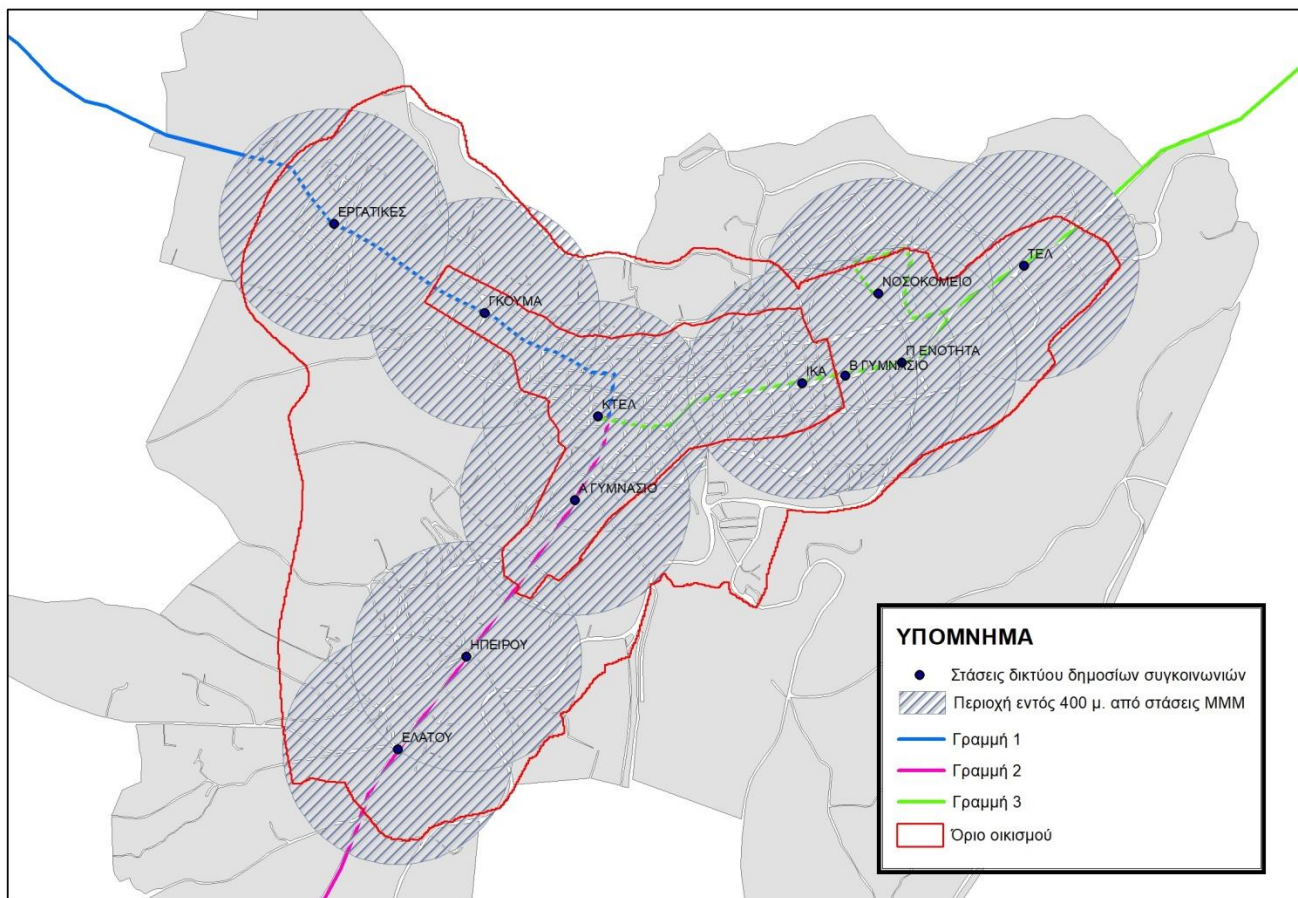
#### Διάγραμμα 19: Επιβατική κίνηση αστικών γραμμών ΚΤΕΛ Γρεβενών



Πηγή: ΚΤΕΛ Γρεβενών, *ιδία επεξεργασία*

Στη συνέχεια παρουσιάζεται η χωρική κάλυψη του δικτύου αστικών συγκοινωνιών. Για το σκοπό αυτό αναπτύχθηκε μια ζώνη επιρροής 400 μέτρων γύρω από τις στάσεις των αστικών λεωφορείων με σκοπό να αποτυπωθεί η χωρική κάλυψη του δικτύου και το τμήμα του οικισμού που εξυπηρετείται. Πρέπει να σημειωθεί ότι η απόσταση των 400 μέτρων είναι μια αποδεκτή απόσταση περπατήματος που θεωρείται ότι μπορεί να διανυθεί για την επιβίβαση σε όχημα δημοσίων συγκοινωνιών ή για την αποβίβαση από αυτό και την προσέγγιση στις παρακείμενες χρήσεις γης. Αν παρατηρήσει κανείς λοιπόν το Χάρτη 18 διαπιστώνει ότι το σύνολο του οικισμού βρίσκεται εντός της ζώνης επιρροής των 400μ.

Χάρτης 12: Χωρική κάλυψη δικτύου αστικών συγκοινωνιών – ακτίνα 400 μ.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Τα δρομολόγια που αφορούν ενδοδημοτικές μετακινήσεις εξυπηρετούν σχεδόν αποκλειστικά τις μετακινήσεις μαθητών και εκτελούνται μόνο κατά την διάρκεια της σχολικής περιόδου, ως εξής:

Ωρα Αναχώρησης	Δρομολόγιο
06:15	Γρεβενά-Κρανιά-Πηγαδίτσα-Δοξαράς-Γρεβενά
06:20	Γρεβενά-Παλιοχώρι-Βάρη-Γρεβενά
06:30	Γρεβενά-Σπήλαιο-Μαυρονόρος-Γρεβενά
06:30	Γρεβενά-Μελίσσι(07:15 αναχ.)-Φελλί-ΤΕΕ
06:45	Γρεβενά-Κληματάκι-Γρεβενά
06:45	Γρεβενά-Μέγαρο(07:30 αναχ.)-Γρεβενά
06:45	Γρεβενά-Πολύδενδρο-Ταξιάρχης-Γρεβενά
06:45	Γρεβενά-Ροδιά(07:20 αναχ.)-Σύδενδρο-Κυρακαλή-Γρεβενά
07:00	Γρεβενά-Αμυδαλιές(07:30 αναχ.)-Μικρό Σειρήνη-Μεγ.Σειρήνη-Γρεβενά
07:15	Γρεβενά-Ελεύθερο-Ελεύθερο Β'-Ασπρόκαμπος-Γρεβενά
07:15	Γρεβενά-Αμυδαλιές
07:30	Γρεβενά-Βατόλακος-Κιβωτός(14:00 αναχ.)-Βατόλακος-Γρεβενά
14:10	Γρεβενά-Κληματάκι-Γρεβενά
14:10	Γρεβενά-Πολύδενδρο-Ταξιάρχης-Γρεβενά
14:10	Γρεβενά-Παλιοχώρι-Βάρη-Γρεβενά
14:10	Γρεβενά-Ελεύθερο Β'-Ασπρόκαμπος-Γρεβενά
14:15	Γρεβενά-Εργατικές Κατοικίες-Κυρακαλή-Ροδιά
14:15	Γρεβενά-Αμυδαλιές(Μέσω ΤΕΛ-Μεγ.Σειρήνη-Μικρό Σειρήνη-Γρεβενά)
14:15	Γρεβενά-Δοξαράς-Πηγαδίτσα-Κρανιά
14:15	Γρεβενά-Μέγαρο-Γρεβενά
14:15	Γρεβενά-Σπήλαιο-Μαυρονόρος-Γρεβενά
14:20	Γρεβενά-Φελλί-Μελίσσι-Γρεβενά

Πηγή: ΚΤΕΛ Γρεβενών

Από τα παραπάνω καθίσταται σαφές ότι και οι ενδοδημοτικές ανάγκες μετακίνησης μεταξύ των οικισμών του Δήμου Γρεβενών δεν καλύπτονται επαρκώς.

Ο συνολικός στόλος του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Ν. Γρεβενών αποτελείται από 31 οχήματα με τις εξής ηλικίες:

- 5 οχήματα τριετίας
- 10 οχήματα οκταετίας
- 8 οχήματα δωδεκαετίας
- 8 οχήματα εικοσαετίας

## 6.2. Ταξί

Η μετακίνηση με ταξί στην περιοχή μελέτης πραγματοποιείται από επιβατικά αυτοκίνητα που ανήκουν στο Σωματείο Ιδιοκτητών Ταξί Γρεβενών «Η Πίνδος».

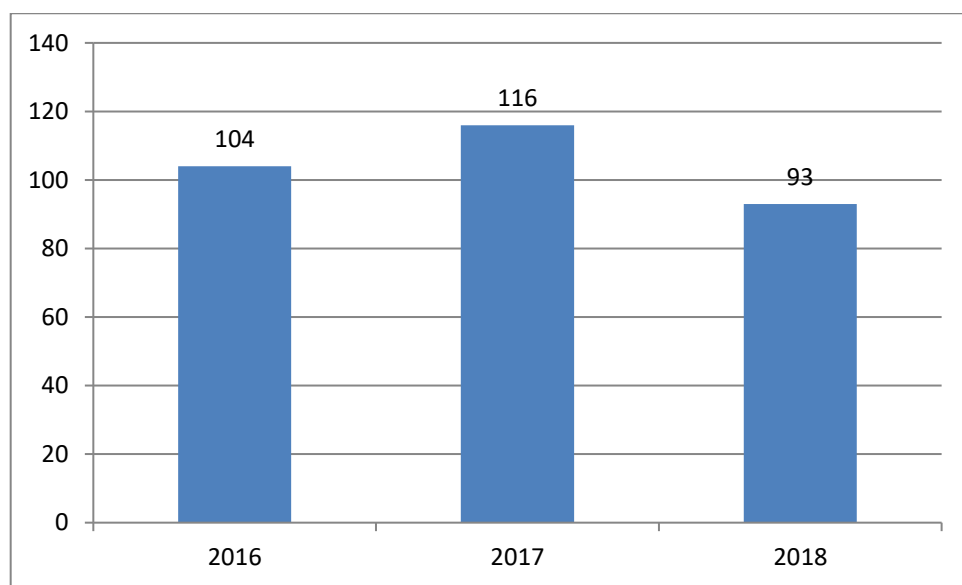
Ειδικότερα εντοπίστηκαν τρεις (3) χώροι αποκλειστικής στάθμευσης ταξί, στα Ο.Τ. 13, 26 & 26 απί της οδού Ταλιαδούρη.

## 7. Καταγραφή ατυχημάτων

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται η καταγραφή των ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης, η ανάλυση και η επεξεργασία τους. Τα στοιχεία προήλθαν μέσω της αποδελτίωσης των Δελτίων Οδικών Τροχαίων Ατυχημάτων (Δ.Ο.Τ.Α.) από το αρμόδιο Τμήμα Τροχαίας Γρεβενών και αφορούν την τριετία 206-2018.

Έτσι στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης κατεγράφησαν κατά την περίοδο 2026-2018, 313 οδικά τροχαία ατυχήματα, αριθμός που δεν κρίνεται ως ιδιαίτερα υψηλός. Στο Διάγραμμα 20 παρουσιάζεται η ετήσια διακύμανση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων στην περιοχή μελέτης. Σύμφωνα με τα στοιχεία την περίοδο 2016-2017 παρατηρείται μια αύξηση της τάξεως του 11,5%, ενώ την περίοδο 2017-2018 μια μείωση της τάξεως του 20% περίπου.

**Διάγραμμα 20: Ετήσια διακύμανση οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά την περίοδο 2016-2018**

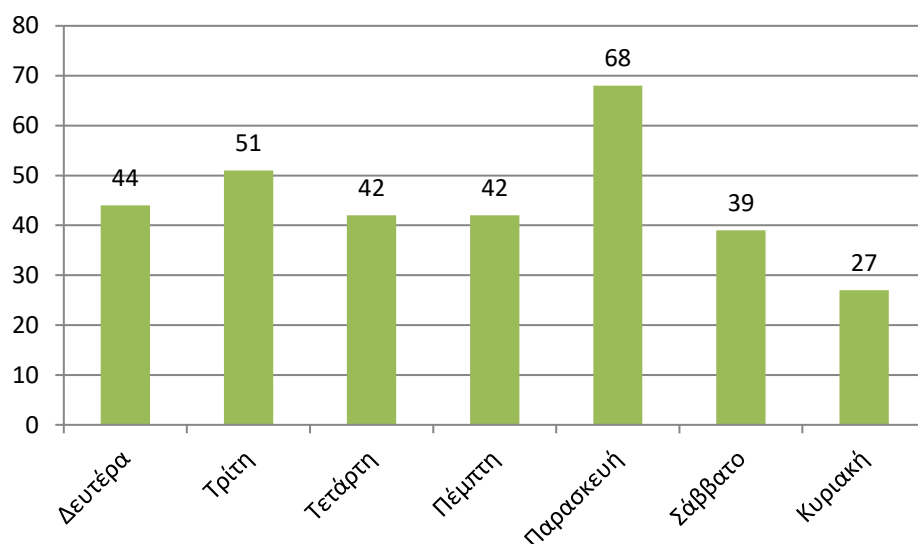


Πηγή: Τροχαία Γρεβενών, ίδια επεξεργασία

Στα Διαγράμματα 21, 22 και 23 παρουσιάζεται η ημερήσια, μηνιαία και η διακύμανση εντός 24ωρου των οδικών τροχαίων ατυχημάτων την τελευταία τριετία. Από την ανάλυση των αποτελεσμάτων προκύπτει ότι δεν υπάρχει μεγάλη διακύμανση των ατυχημάτων εντός των ημερών της εβδομάδας με το μεγαλύτερο ποσοστό των ατυχημάτων να καταγράφεται τις

ημέρες Παρασκευή (21,7%) και Τρίτη (16,3%), ενώ το χαμηλότερο ποσοστό καταγράφεται την Κυριακή (8,6%). Το υψηλό ποσοστό της Παρασκευής πιθανόν να συσχετίζεται και με τη λειτουργία της λαϊκής αγοράς και την αυξημένη κίνηση που δημιουργείται λόγω αυτής στην κεντρική περιοχή, ενώ το χαμηλό ποσοστό της Κυριακής συνδέεται με το γεγονός του ότι πρόκειται για μία ημέρα αργίας.

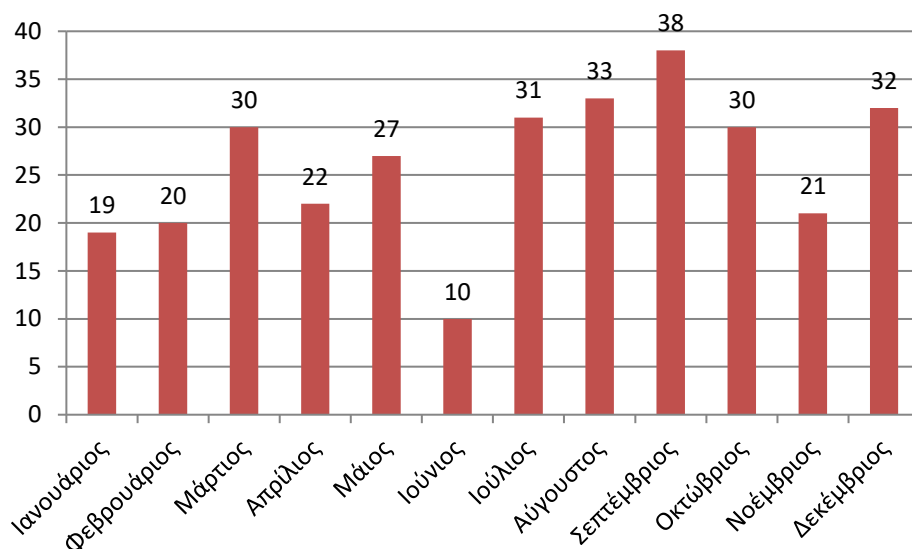
#### Διάγραμμα 21: Ημερήσια διακύμανση οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά την περίοδο 2016-2018



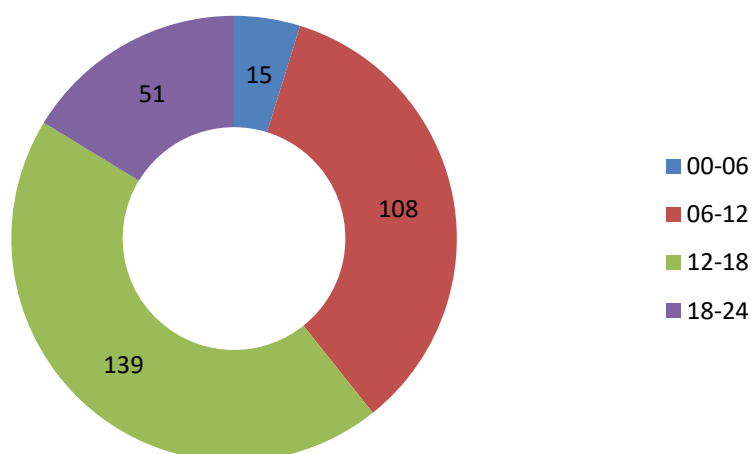
Πηγή: Τροχαία Γρεβενών, ίδια επεξεργασία

Όσον αφορά τη μηνιαία κατανομή (Διάγραμμα 22) τα περισσότερα ατυχήματα καταγράφονται κατά τον μήνα Σεπτέμβριο και τα λιγότερα το μήνα Ιούνιο. Γενικότερα δεν παρατηρείται μεγάλη διαφοροποίηση και το γεγονός αυτό μπορεί να συσχετίζεται με την τυχαιότητα.

Επιπροσθέτως, όσον αφορά την κατανομή στο 24ωρο (Διάγραμμα 23) η συντριπτική πλειοψηφία των ατυχημάτων σε ποσοστό 80% περίπου λαμβάνει χώρα κατά το χρονικό διάστημα 06.00-18.00, στο οποίο περιλαμβάνεται το ωράριο των δημοσίων υπηρεσιών και η πρωινή λειτουργία των καταστημάτων. Από την άλλη τις μεταμεσονύκτιες ώρες καταγράφονται τα λιγότερα ατυχήματα.

**Διάγραμμα 22: Μηνιαία διακύμανση οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά την περίοδο 2016-2018**

Πηγή: Τροχαία Γρεβενών, ίδια επεξεργασία

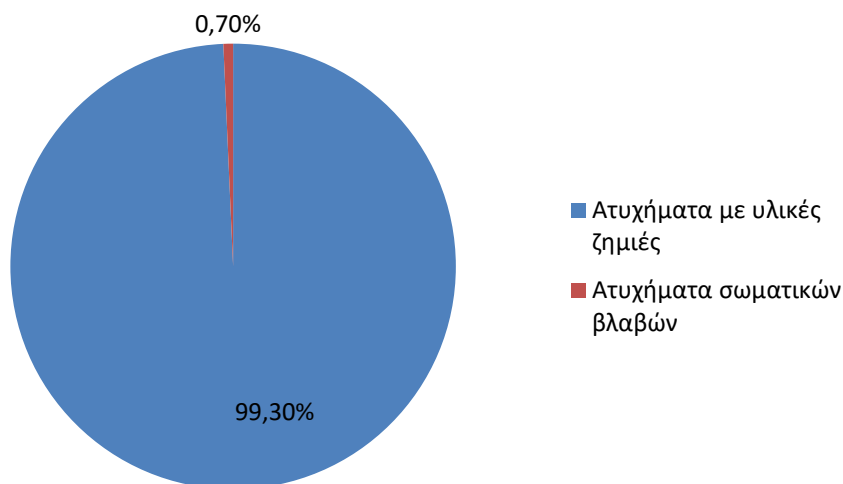
**Διάγραμμα 23: Διακύμανση οδικών τροχαίων ατυχημάτων εντός 24ωρου κατά την περίοδο 2016-2018**

Πηγή: Τροχαία Γρεβενών, ίδια επεξεργασία

Από το σύνολο των 313 οδικών τροχαίων ατυχημάτων που κατεγράφησαν στην ζετία 2016-2018 το 99,3% εξ αυτών αφορά ατυχήματα μόνο με υλικές ζημιές, ενώ μόλις το 0,7% αφορούν ατυχήματα με τραυματισμό (Διάγραμμα 24). Σημειώνεται δε ότι και τα 2 ατυχήματα σωματικών βλαβών που έλαβαν χώρα την εξεταζόμενη περίοδο χαρακτηρίζονται ως ελαφρά με αποτέλεσμα ο ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματικών ανά 1000 κατοίκους είναι

μηδενικός, γεγονός που καταγράφεται στα θετικά όσον αφορά το επίπεδο της οδικής ασφάλειας στην περιοχή μελέτης.

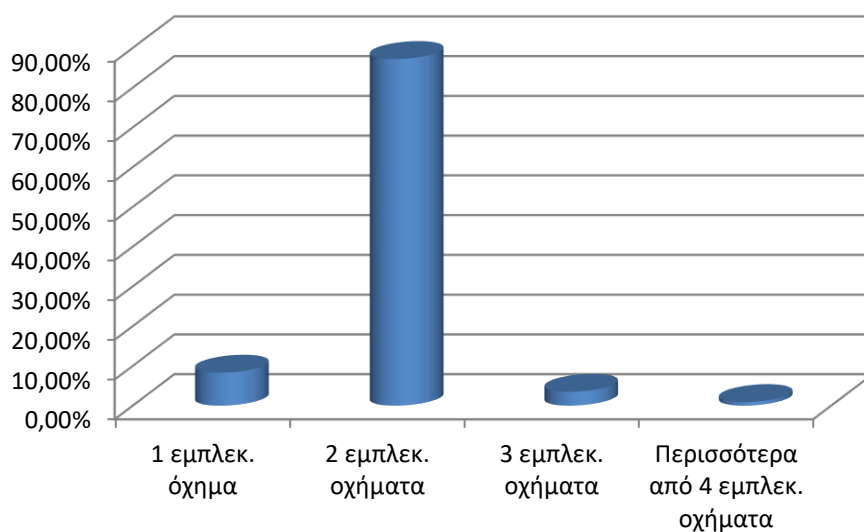
**Διάγραμμα 24: Διακύμανση οδικών τροχαίων ατυχημάτων εντός 24ωρου κατά την περίοδο 2016-2018**



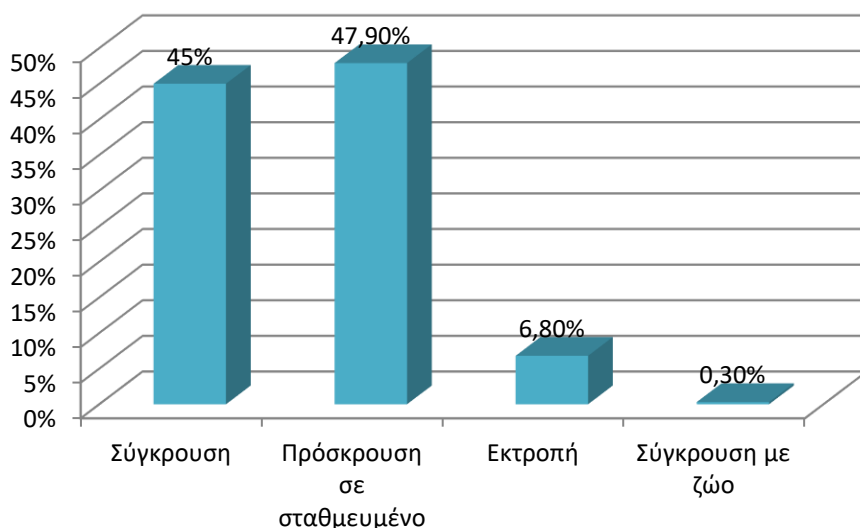
*Πηγή: Τροχαία Γρεβενών, ιδία επεξεργασία*

Επιπλέον, σύμφωνα με τα καταγραφέντα δεδομένα (Διάγραμμα 25) στο 87,2% των ατυχημάτων έχουμε την εμπλοκή δύο οχημάτων, στο 3,5% (ποσοστό χαμηλό) έχουμε την εμπλοκή τριών οχημάτων, ενώ μόλις στο 0,9% των ατυχημάτων έχουμε εμπλοκή περισσότερων των τεσσάρων εμπλεκόμενων οχημάτων. Στα περισσότερα δε συμβάντα τα εμπλεκόμενα οχήματα αφορούν Ι.Χ. οχήματα, ενώ σε ένα ποσοστό 31,9% που κρίνεται πολύ υψηλό για αστική περιοχή ένα από εμπλεκόμενα οχήματα αφορά βαρύ όχημα (φορτηγό ή λεωφορείο) γεγονός που καταδεικνύει ότι πρέπει να ληφθούν τα αντίστοιχα μέτρα.

Τέλος κρίθηκε σκόπιμο να εξεταστεί όσον αφορά τα ατυχήματα με υλικές ζημιές και το είδος των ατυχημάτων αυτών. Σύμφωνα λοιπόν με τα συλλεχθέντα στοιχεία το 47,9% αφορά πρόσκρουση σε σταθμευμένο όχημα γεγονός καταδεικνύει την ανάγκη για στοχευμένες δράσεις με σκοπό την ευαισθητοποίηση των οδηγών για ασφαλή οδήγηση και το 45% σύγκρουση.

**Διάγραμμα 25: Διακύμανση οδικών τροχαίων ατυχημάτων εντός 24ωρου κατά την περίοδο 2016-2018**

Πηγή: Τροχαία Γρεβενών, ίδια επεξεργασία

**Διάγραμμα 26: Είδος οδικών τροχαίων ατυχημάτων με υλικές ζημιές κατά την περίοδο 2016-2018**

Πηγή: Τροχαία Γρεβενών, ίδια επεξεργασία

Στη συνέχεια με σκοπό την πληρέστερη διερεύνηση της εικόνας των ατυχημάτων στην περιοχή μελέτης ακολουθεί η χωρική κατανομή κατ' έτος (Χάρτες 19-21), η χωρική κατανομή των οδικών ατυχημάτων σωματικών βλαβών της εξεταζόμενης περιόδου (Χάρτης 22) και η χωρική κατανομή των οδικών τροχαίων ατυχημάτων στα οποία καταγράφεται εμπλοκή τριών ή περισσότερων οχημάτων (Χάρτης 23).

Η συνθετική ανάλυση των αποτελεσμάτων οδηγεί στα εξής συμπεράσματα:

- Η χωρική κατανομή των ατυχημάτων δεν παρουσιάζει ουσιαστική διαφοροποίηση κατά το χρονικό διάστημα 2015-2018. Ατυχήματα εμφανίζονται σε μεγάλο τμήμα του δικτύου με τη μεγαλύτερη πυκνότητα συγκέντρωσης να καταγράφεται κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου και συγκεκριμένα κατά μήκος των οδών 13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου, Ταλιαδούρη, Μεγ. Αλεξάνδρου, Γεωρ. Μπούσιου, Μακεδονομάχων, Μητροπόλεως, Ζιάκια, οι οποίες εξυπηρετούν τόσο τοπικές όσο και υπερτοπικές – διαμπερείς μετακινήσεις.
- Όσον αφορά τη χωρική κατανομή των ατυχημάτων με τραυματισμό όπως προαναφέρθηκε είναι ελάχιστα σε αριθμό και εμφανίζονται πλησίον του κόμβου Ταλιαδούρη – Εθν. Αντιστάσεως επί της οδού Ταλιαδούρη.
- Όσον αφορά τα οδικά ατυχήματα με εμπλοκή 3 ή και περισσότερων οχημάτων αυτά ακολουθούν τη γενικότερη χωρική κατανομή των ατυχημάτων.

Επιπλέον, κρίθηκε σκόπιμο να γίνει μια ιδιαίτερη διερεύνηση των οδικών ατυχημάτων περίσχολικών μονάδων. Έτσι στο Χάρτη 24 απεικονίζεται η χωρική διακύμανση των ατυχημάτων που σημειώθηκαν σε απόσταση μικρότερη των 200 m από τα σχολικά συγκροτήματα της περιοχής μελέτης κατ' έτος κατά την εξεταζόμενη χρονική περίοδο. Σημειώνεται ότι η απόσταση των 200 m επιλέχθηκε από την ομάδα μελέτης λαμβανομένου υπόψη το ΦΕΚ για τις «Τεχνικές Οδηγίες κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» καθώς και το σύνηθες μήκος των πλευρών των ΟΤ στην Ελλάδα. Τα αποτελέσματα καταδεικνύουν ότι τα μεγαλύτερα ζητήματα εντοπίζονται στις σχολικές μονάδες που είναι χωροθετημένες εντός της κεντρικής περιοχής.

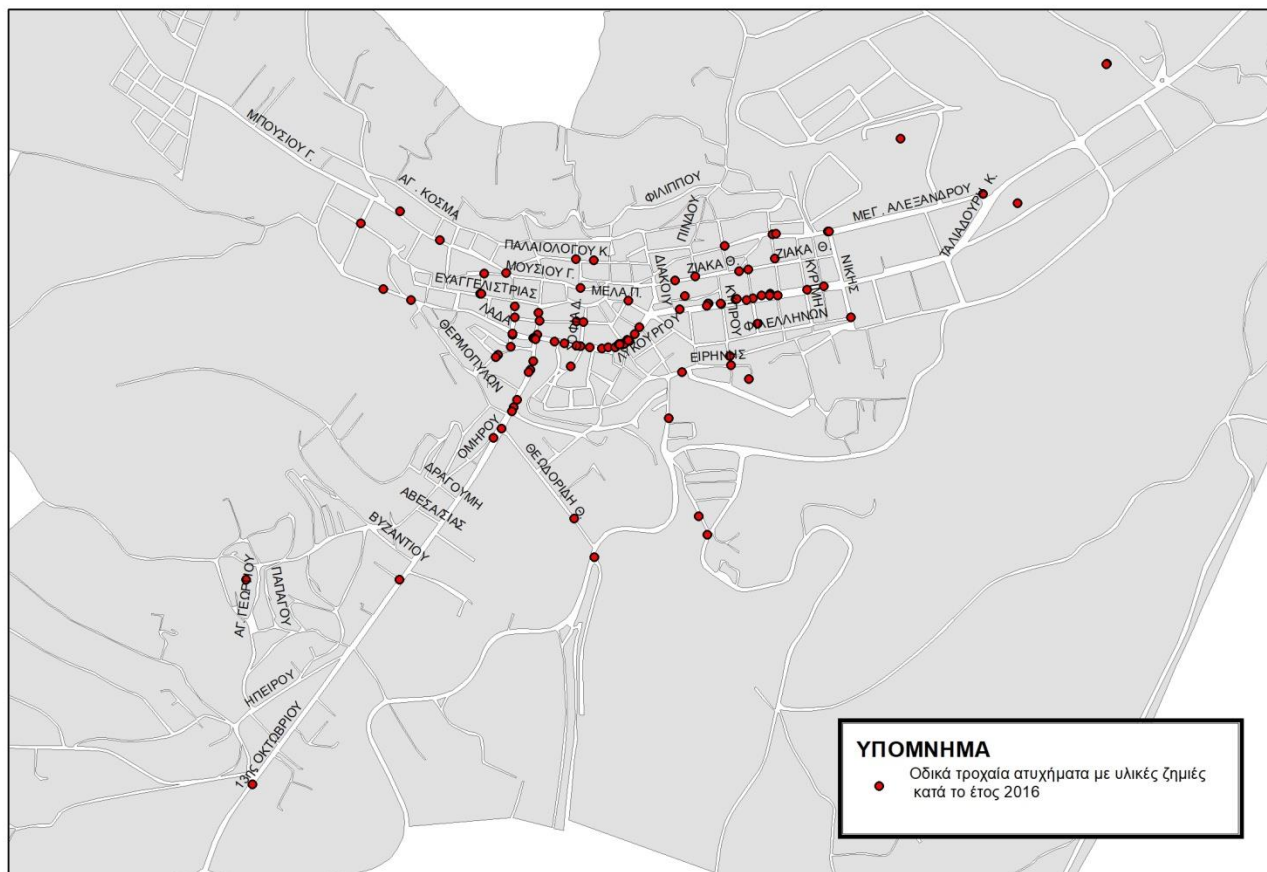
Έτσι, για τον καθορισμό των σημείων μειωμένης οδικής ασφάλειας επιλέχθηκε η αριθμητική μέθοδος. Για το λόγο αυτό καθορίστηκε μία κρίσιμη τιμή ώστε να ικανοποιείται ένα κατώτατο όριο συχνότητας και δεδομένου αυτού μία θέση να μπορεί να θεωρηθεί ως επικίνδυνη σε περίπτωση που ο απόλυτος αριθμός ατυχημάτων είναι μεγαλύτερος από αυτήν την κρίσιμη τιμή. Μετά από ανάλυση των στοιχείων η κρίσιμη αυτή τιμή επιλέχθηκε να ισούται με 8 ατυχήματα κατά την εξεταζόμενη περίοδο όσον αφορά τα οδικά τμήματα και ίση με 3 ατυχήματα όσον αφορά τους κόμβους.

Κατά συνέπεια δημιουργήθηκαν δύο κατηγορίες θέσεων μειωμένης οδικής ασφάλειας που διακρίνονται σε οδικά τμήματα μειωμένης οδικής ασφάλειας και σε κόμβους μειωμένης οδικής ασφάλειας και παρουσιάζονται αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα.

Οδικά τμήματα μειωμένης οδικής ασφάλειας	Κόμβοι μειωμένης οδικής ασφάλειας
4. 13 <sup>ης</sup> Οκτωβρίου	13 <sup>ης</sup> Οκτωβρίου - Θερμοπυλών
5. Ειρήνης	13 <sup>ης</sup> Οκτωβρίου – Ταλιαδούρη
6. Ευαγγελίστριας	Ταλιαδούρη - Ιπποκράτους
7. Θεοδ. Ζιάκα	

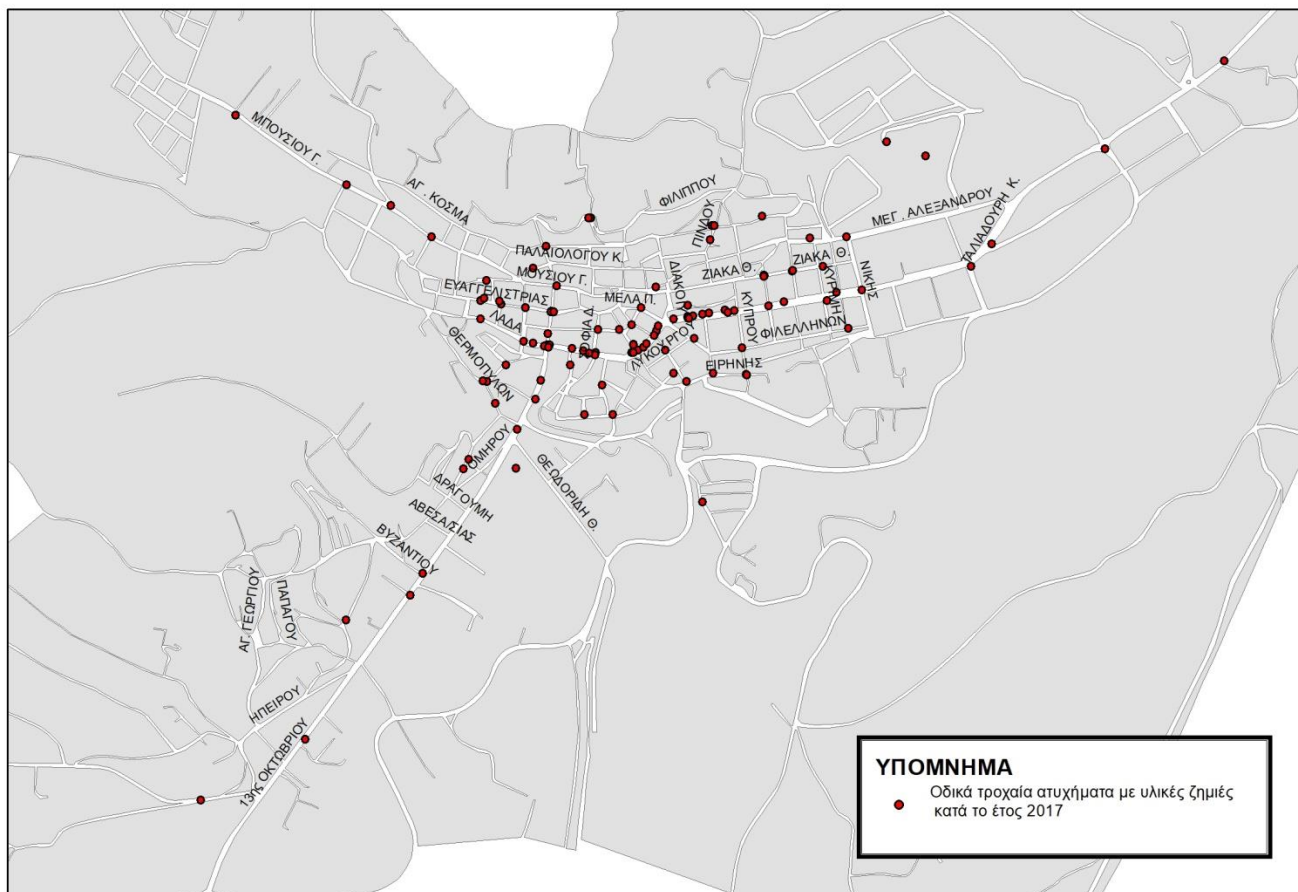
Οδικά τμήματα μειωμένης οδικής ασφάλειας	Κόμβοι μειωμένης οδικής σφάλειας
8. Ταλιαδούρη	
9. Μεγ. Αλεξάνδρου	
10. Μεκεδονομάχων	

Χάρτης 19: Χωρική κατανομή οδικών τροχαίων ατυχημάτων με υλικές ζημιές στην περιοχή μελέτης, 2016



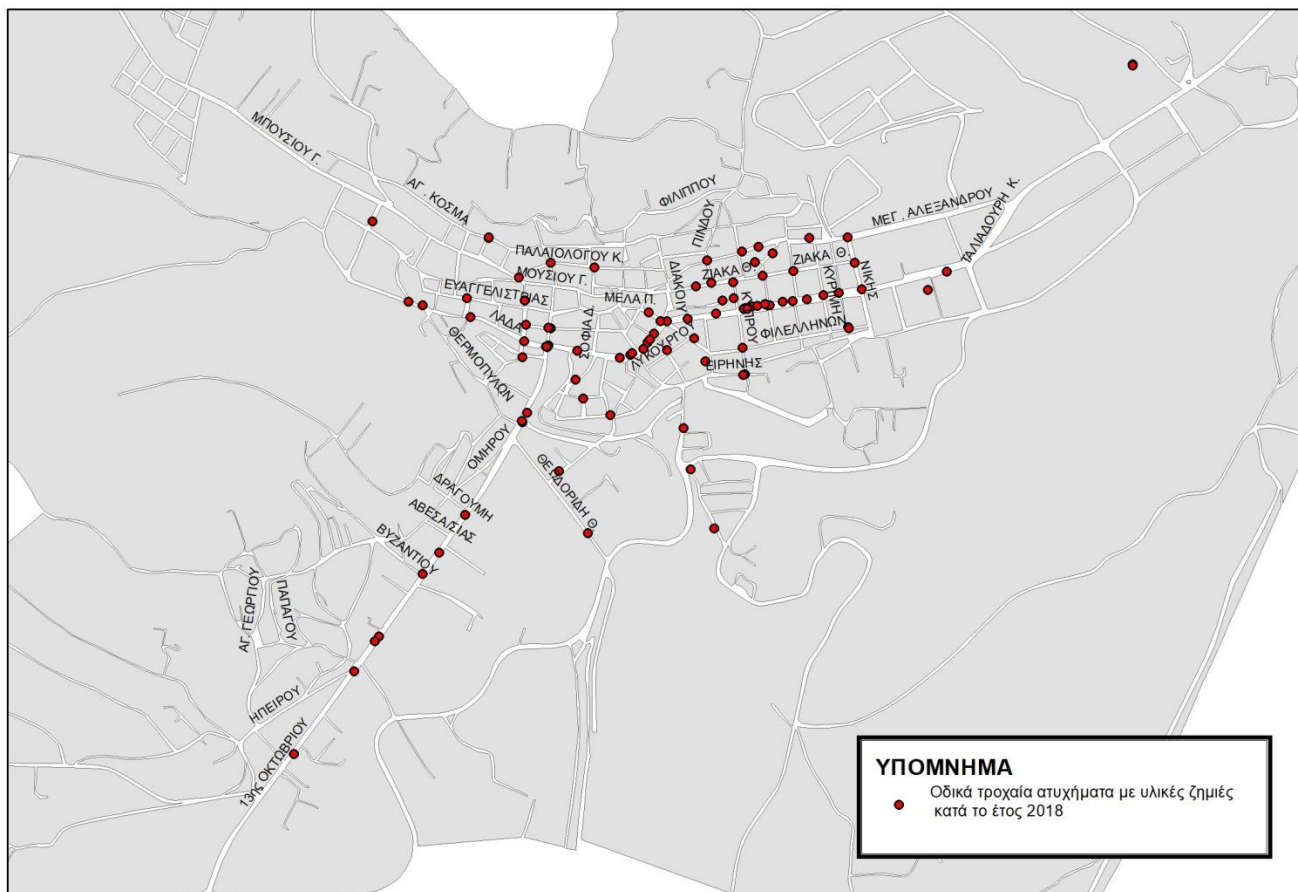
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Χάρτης 20: Χωρική κατανομή οδικών τροχαίων ατυχημάτων με υλικές ζημιές στην περιοχή μελέτης, 2017



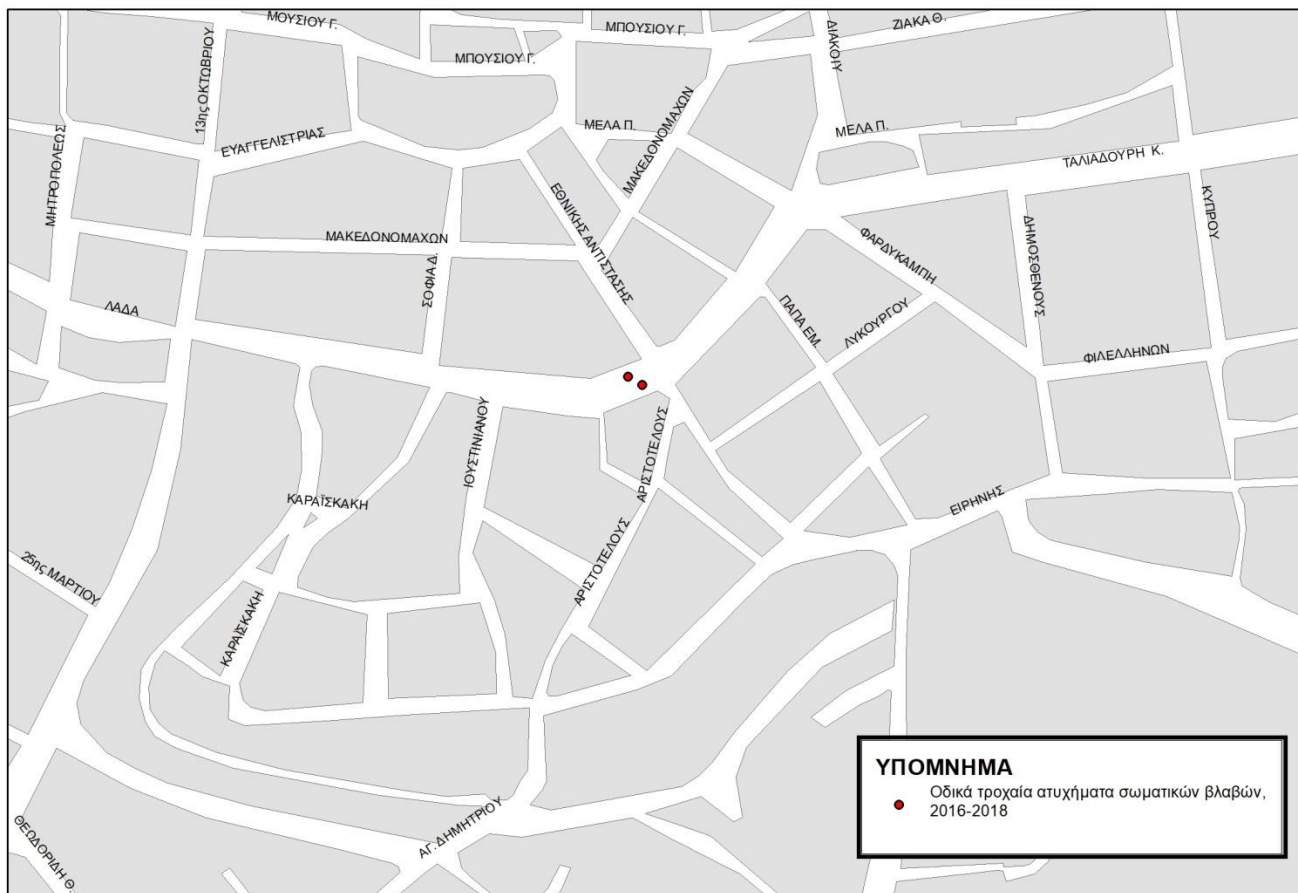
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Χάρτης 21: Χωρική κατανομή οδικών τροχαίων ατυχημάτων με υλικές ζημιές στην περιοχή μελέτης, 2018



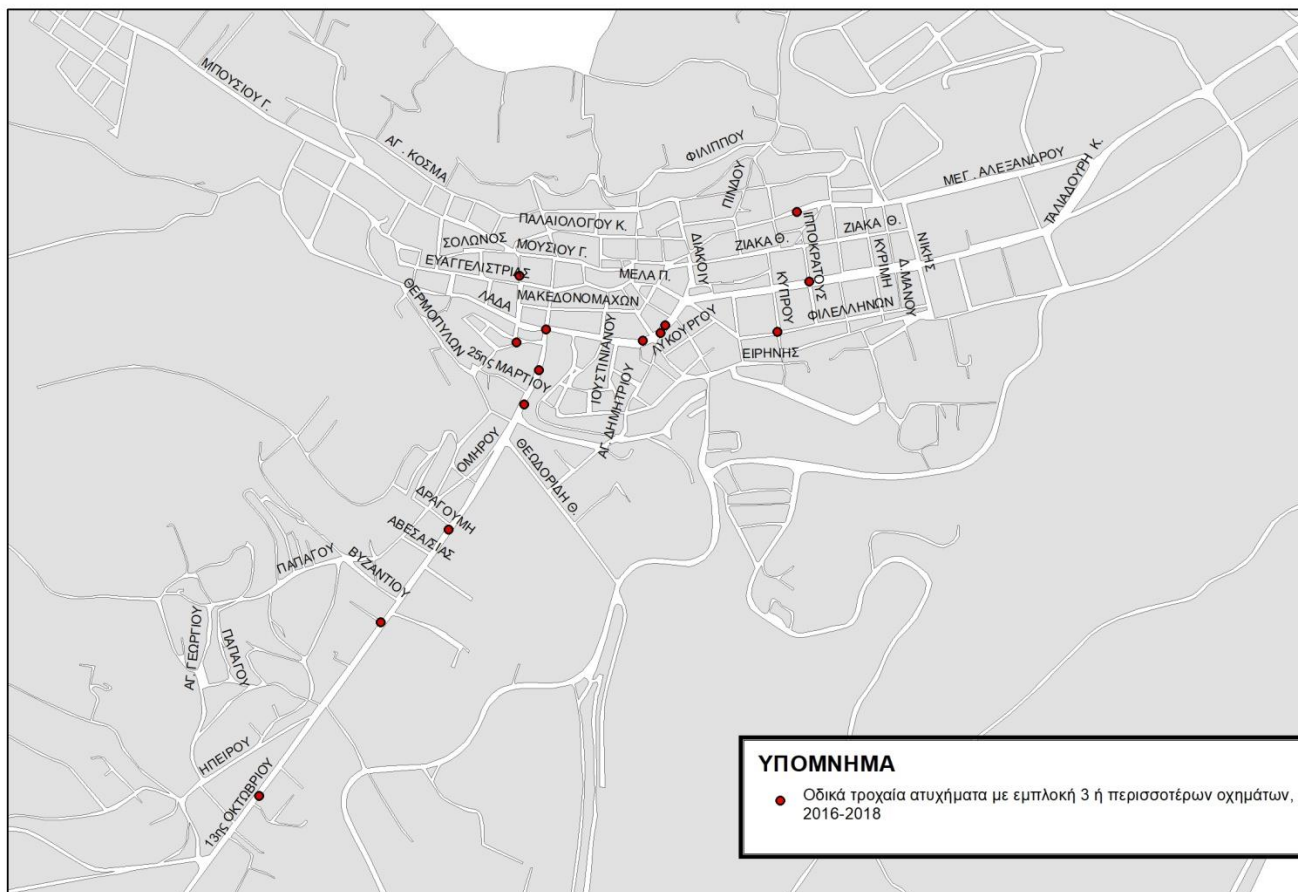
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Χάρτης 22: Χωρική κατανομή οδικών τροχαίων ατυχημάτων σωματικών βλαβών στην περιοχή μελέτης, 2016-2018



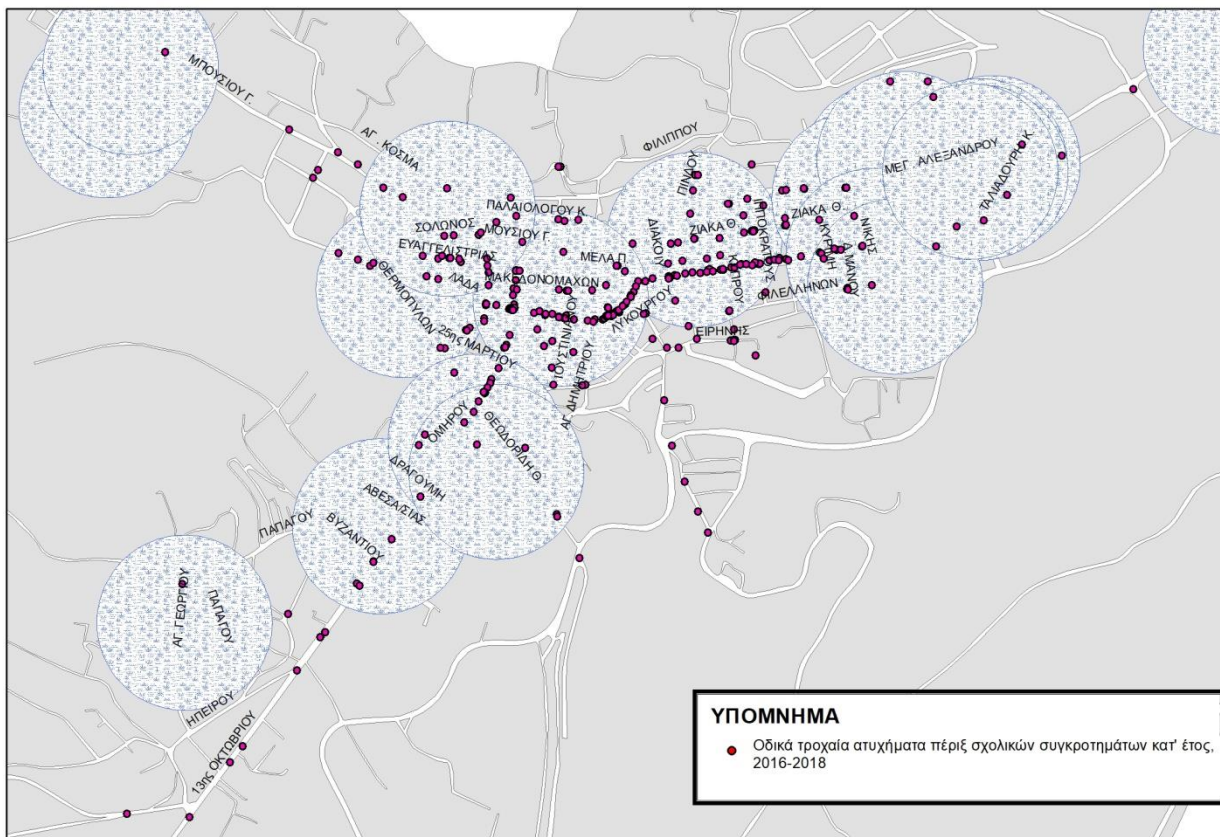
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Χάρτης 23: Χωρική κατανομή οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή 3 ή περισσότερων οχημάτων στην περιοχή μελέτης, 2016-2018



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Χάρτης 24: Χωρική κατανομή οδικών τροχαίων ατυχημάτων περίξ σχολικών συγκροτημάτων στην περιοχή μελέτης, 2016-2018



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

## 8. Έκθεση 1<sup>ης</sup> Διαβούλευσης

### 8.1. Καταγραφή απόψεων πολιτών

Για την καταγραφή των χαρακτηριστικών μετακίνησης στον οικισμό των Γρεβενών σχεδιάστηκε έρευνα ερωτηματολογίου με ομάδα στόχο τους κατοίκους του οικισμού. Ο στόχος της έρευνας ήταν διπτός: αφενός να καταγράψει τα χαρακτηριστικά κινητικότητας του πληθυσμού, αφετέρου δε να καταγράψει τις απόψεις και προτιμήσεις των κατοίκων ως προς τα ζητήματα κινητικότητας. Με αυτόν τον τρόπο το ερωτηματολόγιο αποτέλεσε και εργαλείο διαβούλευσης και δημοσιότητας του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας των Γρεβενών.

Συνοπτικά το ερωτηματολόγιο διαρθρώνεται σε πέντε (5) ενότητες (το πλήρες ερωτηματολόγιο βρίσκεται στο Παράρτημα):

1. Γενικά στοιχεία ερωτώμενου
2. Στοιχεία μετακινήσεων
3. Μετακίνηση παιδιών προς τις σχολικές μονάδες
4. Απόψεις σχετικά με εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης
5. Προβλήματα κινητικότητας

Το ερωτηματολόγιο δημοσιοποιήθηκε προς τους κατοίκους των Γρεβενών μέσω των εξής καναλιών:

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

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

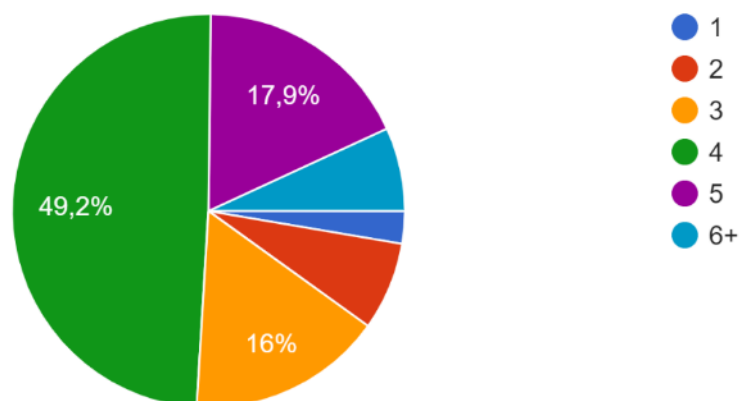
Συνολικά, συγκεντρώθηκαν 275 έγκυρα ερωτηματολόγια, τα οποία αναλύθηκαν μέσω προγραμμάτων στατιστικής επεξεργασίας για την εξαγωγή των παρακάτω αποτελεσμάτων. Το δείγμα που συγκεντρώθηκε κρίνεται ικανοποιητικό λαμβανομένου υπόψη του πληθυσμιακού μεγέθους του οικισμού, ενός διαστήματος εμπιστοσύνης 95% και σφάλματος δειγματοληψίας 5%. Παράλληλα πρέπει να ληφθεί υπόψη η πολύ μικρή εξοικείωση των κατοίκων στη χρήση τέτοιων εργαλείων ερευνών.

## Παρουσίαση αποτελεσμάτων

Η 1<sup>η</sup> Ενότητα του ερωτηματολογίου καταγράφει τα γενικά στοιχεία των ερωτηθέντων.

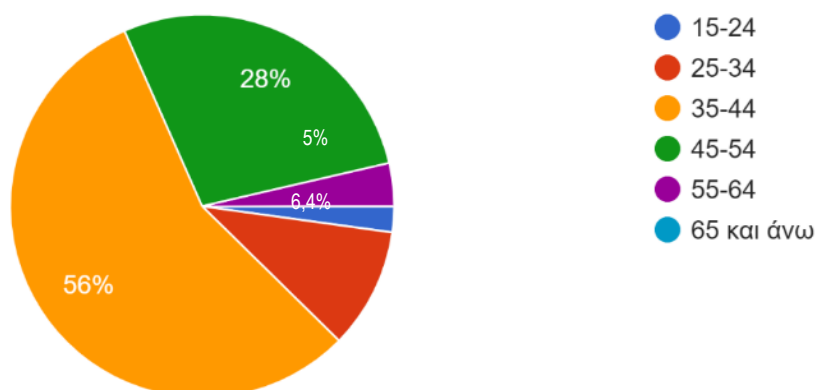
### Αριθμός μελών νοικοκυριού (άτομα που διαμένουν στο ίδιο σπίτι)

Τα περισσότερα νοικοκυριά διαθέτουν πάνω από 4 μέλη και συγκεκριμένα, το 6,9% των νοικοκυριών αποτελείται από 6 μέλη και πάνω, το 17,9% από 5 μέλη, το 49,2% από 4 μέλη, το 16% από 3 μέλη, το 7,3% από 2 μέλη και μόλις το 2,7% είναι μονομελή νοικοκυριά.



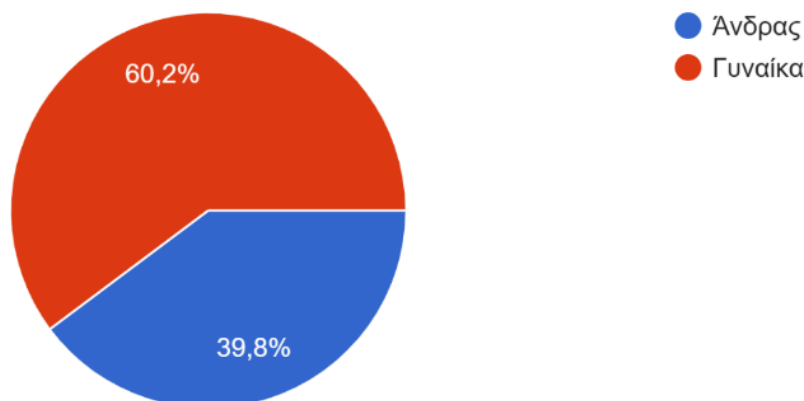
### Ηλικία

Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων είναι μεταξύ 35 και 54 ετών. Πιο συγκεκριμένα το 2,2% ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 15-24, το 10,2% στην ηλικιακή ομάδα 24-34, το 56% στην ηλικιακή ομάδα 35-44, το 28% στην ηλικιακή ομάδα 45-54, το 3,6% στην ηλικιακή ομάδα 55-54 ετών και το 5% στην ηλικιακή ομάδα 55-64 (δεν υπήρχε συμμετοχή από άτομα στην ηλικιακή ομάδα 65 και άνω).



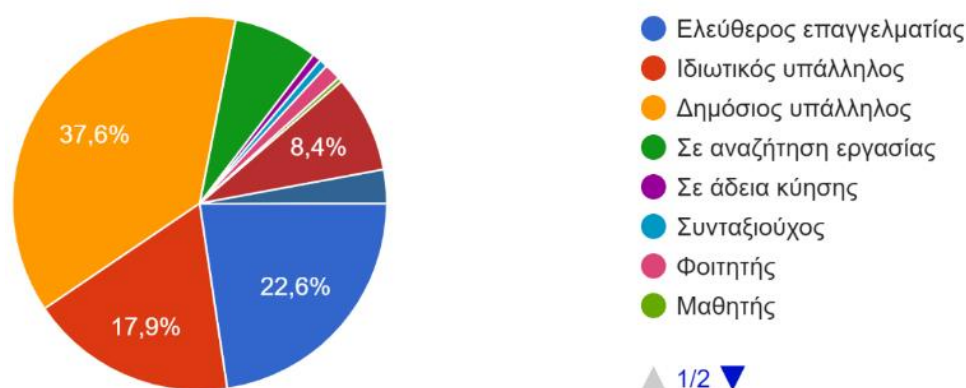
### Φύλλο

Το 60,2% των συμμετεχόντων στην έρευνα είναι γυναίκες και το 39,8% άνδρες.



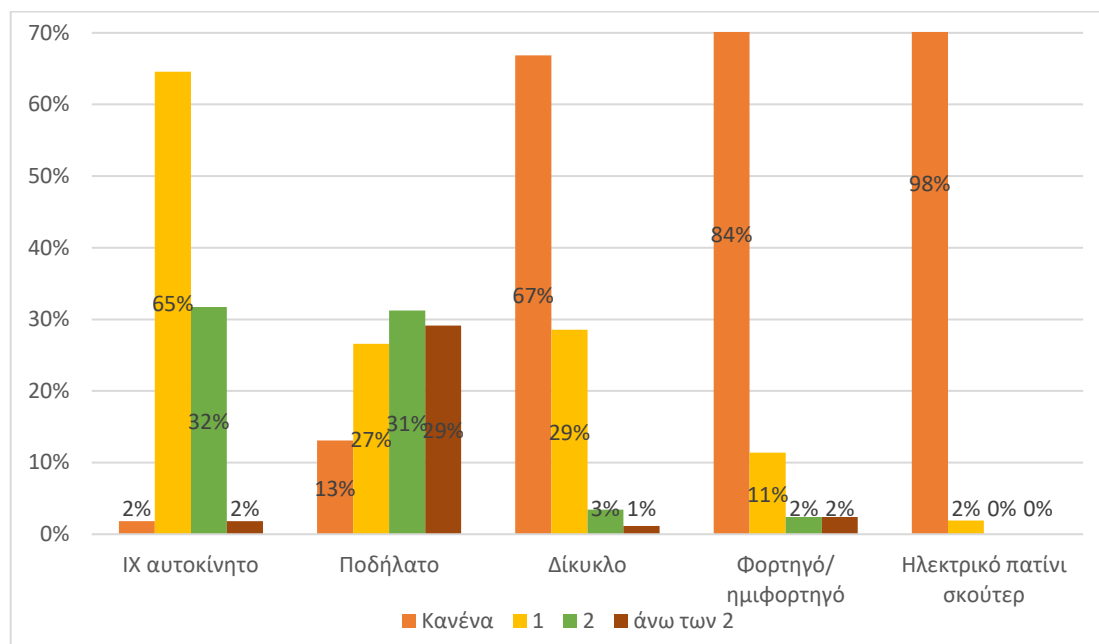
### Επάγγελμα

Στην πλειοψηφία τους, 37,6%, οι συμμετέχοντες είναι δημόσιοι υπάλληλοι, το 22,6% είναι ελεύθεροι επαγγελματίες, το 17,9% ιδιωτικοί υπάλληλοι, το 8,4% ασχολείται με οικιακά, το 7,3% βρίσκεται αυτή την περίοδο σε κατάσταση αναζήτησης εργασίας, το 1,5% είναι φοιτητές, το 0,7% είναι συνταξιούχοι ενώ επίσης το 0,7% βρίσκονται σε άδεια κύησης, το 0,4% είναι μαθητές και το 2,9% απάντησε άλλο.



### Πόσα οχήματα διαθέτει η οικογένεια/το νοικοκυριό σας;

Στην πλειοψηφία τους τα νοικοκυριά διαθέτουν ΙΧ αυτοκίνητο, ένα ΙΧ το 65% και δύο ΙΧ το 32%. Το 87% των νοικοκυριών διαθέτουν ποδήλατο με το 60% αυτών να διαθέτουν από 2 ποδήλατα και άνω που σημαίνει ότι παρόλο την έλλειψη σε υποδομές αυτοί είναι εν δυνάμει χρήστες ποδηλάτου και ως εκ τούτου πρέπει να ληφθεί υπόψη στις προτεινόμενες παρεμβάσεις που θα πρέπει να στοχεύσουν εκτός των άλλων και στη βελτίωση των ποδηλατικών υποδομών. Το 67% των νοικοκυριών δε διαθέτει δίκυκλο ενώ το 29% διαθέτει ένα δίκυκλο και το 4% από δύο και άνω. Μόνο το 16% διαθέτει κάποιο φορτηγό / ημιφορτηγό και συγκεκριμένα το 11% δήλωσε ότι διαθέτει ένα, και από 2% των νοικοκυριών διαθέτουν 2 ή και περισσότερα. Τέλος μόνο το 2% διαθέτει ηλεκτρικό πατίνι/σκουτερ.



### Που σταθμεύετε συνήθως στην πόλη των Γρεβενών

Το 61,8% των συμμετεχόντων σταθμεύει σε ελεύθερη θέση στάθμευσης παρά την οδό, το 33,3% σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης και μόνο το 4,9% σε χώρο στάθμευσης εκτός οδού δημόσιας χρήσης.

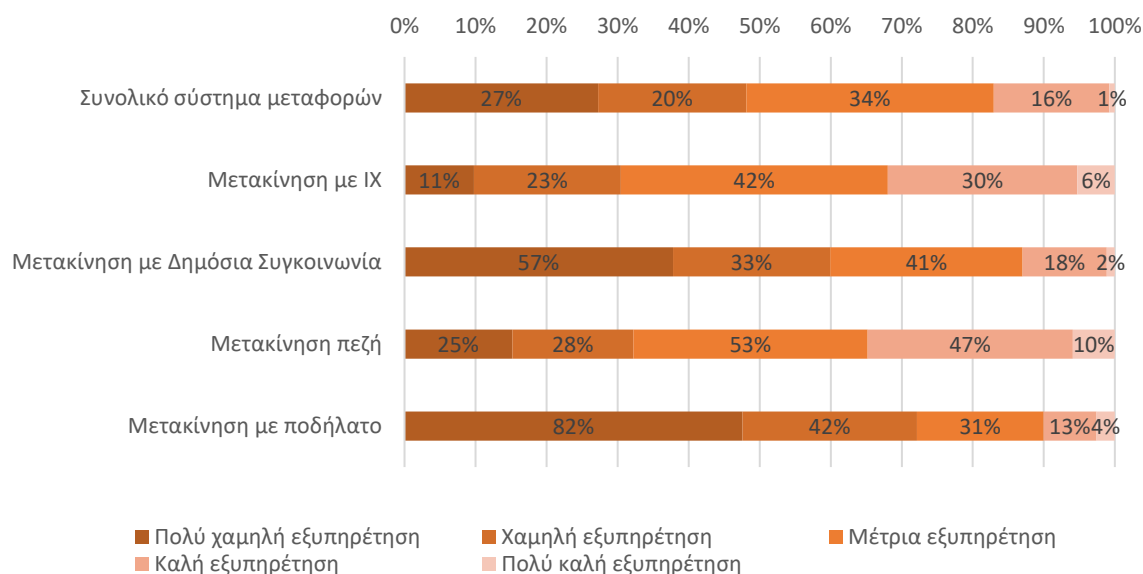


Στη 2η Ενότητα του ερωτηματολογίου καταγράφονται στοιχεία μετακινήσεων των κατοίκων.

### Βαθμός εξυπηρέτησης του συστήματος μεταφορών και των επιμέρους υποδομών του στην πόλη των Γρεβενών

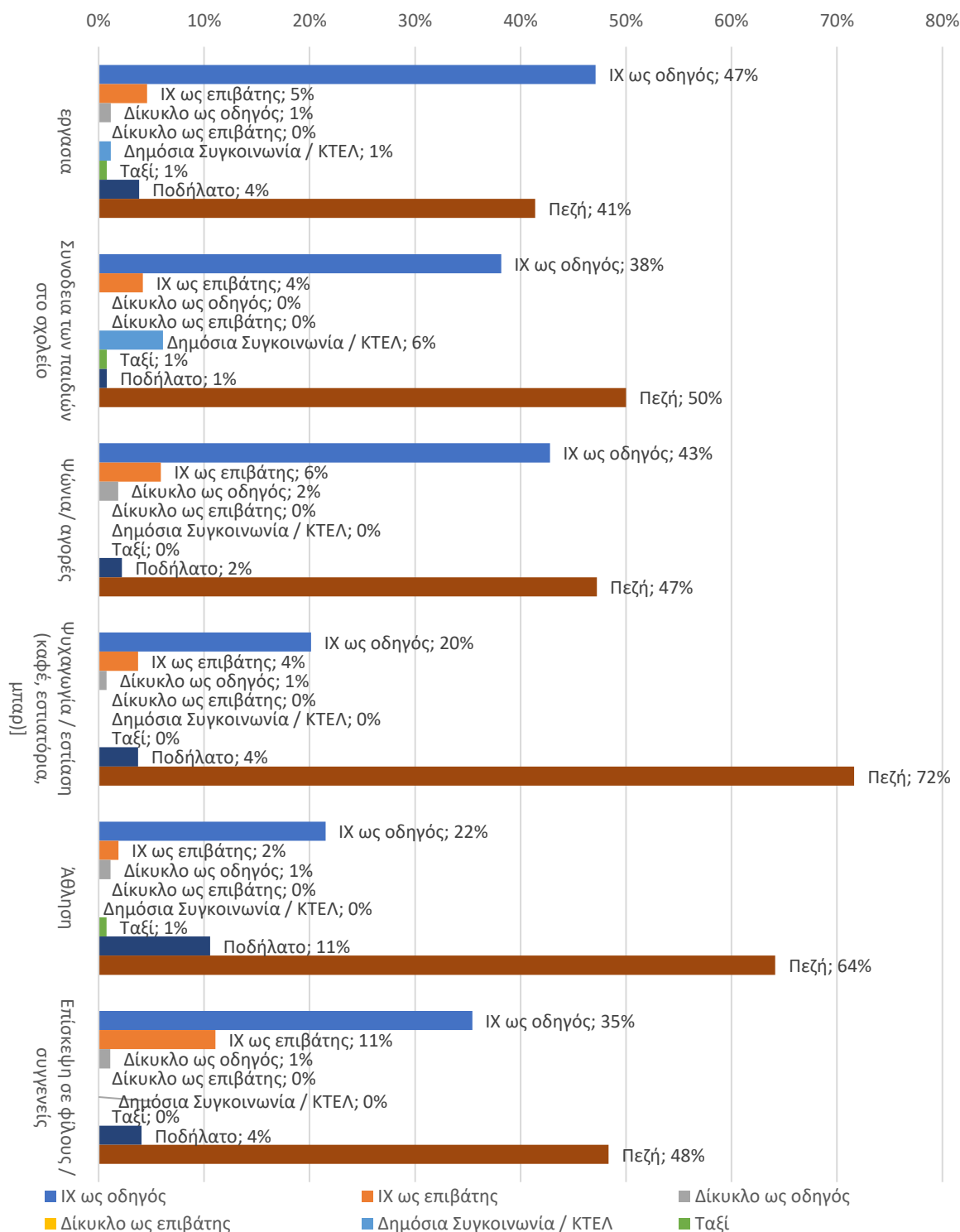
Η εξυπηρέτηση του συνολικού συστήματος μεταφοράς κρίνεται ως πολύ χαμηλή από το 27% των συμμετεχόντων, ως χαμηλή από το 20%, ως μέτρια εξυπηρέτηση από το 34%, ως καλή εξυπηρέτηση μόλις από το 16% και ως πολύ καλή από το 1% των συμμετεχόντων. Η χειρότερη εξυπηρέτηση παρατηρείται στη μετακίνηση με ποδήλατο όπου το 82% των συμμετεχόντων την κρίνει ως πολύ χαμηλή καθώς και στη μετακίνηση με δημόσια συγκοινωνία όπου το 57% των συμμετεχόντων την κρίνουν ως πολύ χαμηλή. Αντιθέτως η πεζή μετακίνηση και η μετακίνηση με ΙΧ όχημα συγκέντρωσε τις περισσότερες θετικές απαντήσεις

με το 47% και 30% αντίστοιχα των συμμετεχόντων να θεωρούν σε αυτά τα μέσα μετακίνησης προσφέρεται καλή εξυπηρέτηση.



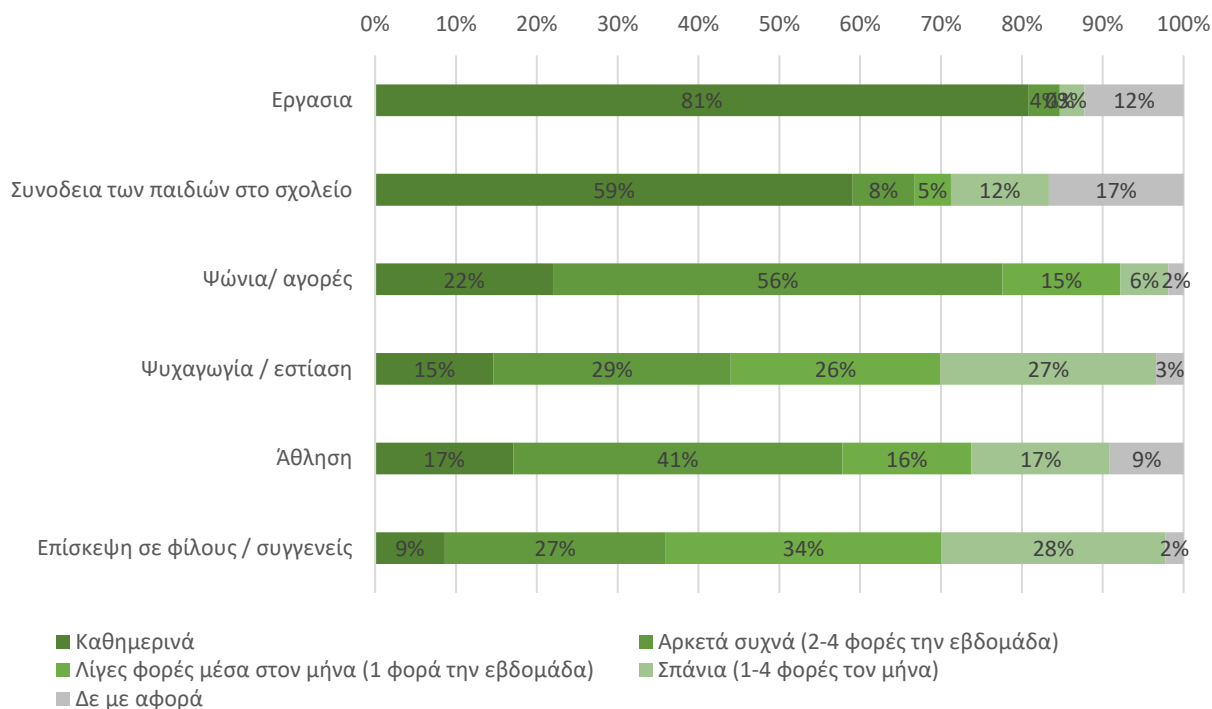
### Ποιο είναι το πιο συχνό μέσο που χρησιμοποιείτε για μετακινήσεις;

Ως πιο δημοφιλές μέσο μετακίνησης αναδεικνύεται η πεζή μετακίνηση με τα υψηλότερα ποσοστά να καταγράφονται στις μετακινήσεις με σκοπό την ψυχαγωγία/ εστίαση και την άθληση καθώς και τη συνοδεία των παιδιών στο σχολείο. Ακολουθεί η μετακίνηση με Ι.Χ. αυτοκίνητο, η οποία προκρίνεται στις μετακινήσεις με σκοπό την εργασία, τα ψώνια και τη συνοδεία των παιδιών στο σχολείο. Όλα τα υπόλοιπα μέσα μετακίνησης συγκεντρώνουν πολύ χαμηλά ποσοστά. Αναλυτικά οι μετακινήσεις των κατοίκων σε μια τυπική εβδομάδα ανά σκοπό και μέσο μετακίνησης παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα.



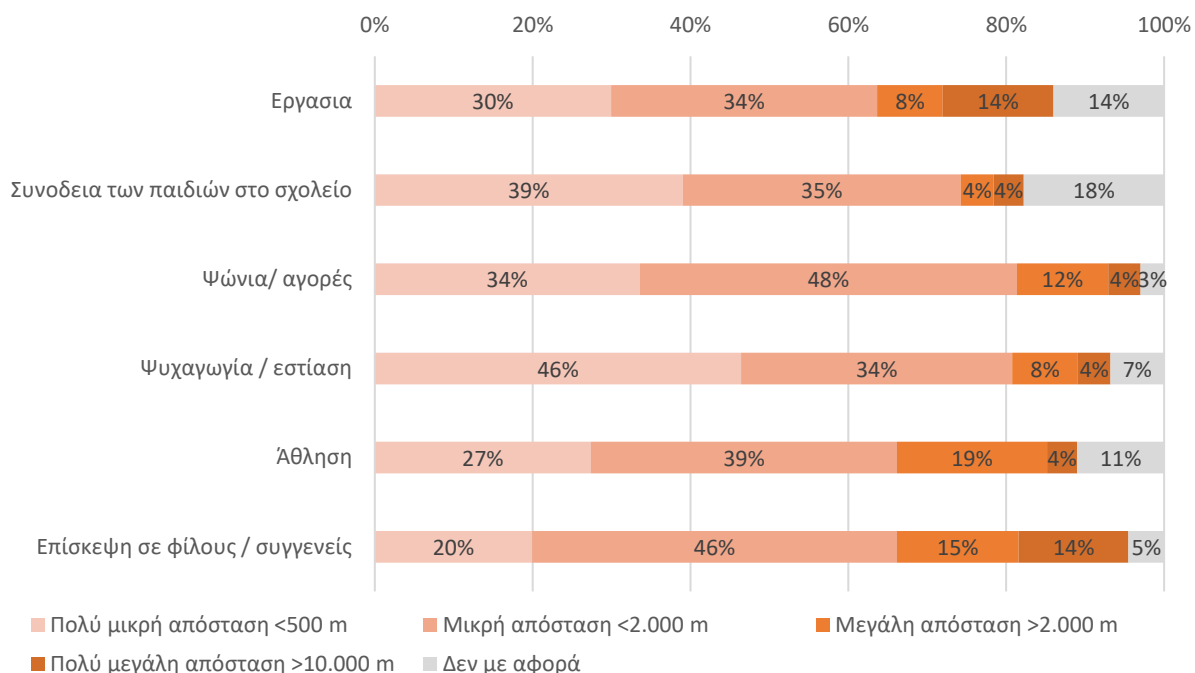
### Πόσο συχνά πραγματοποιείτε την κάθε μετακίνηση;

Οι καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων αφορούν κυρίως την εργασία και τη συνοδεία των παιδιών στο σχολείο ενώ οι σπάνιες αφορούν την ψυχαγωγία και τις επισκέψεις σε φίλους και συγγενείς. Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά οι μετακινήσεις των κατοίκων ανάλογα με το σκοπό και τη συχνότητα.



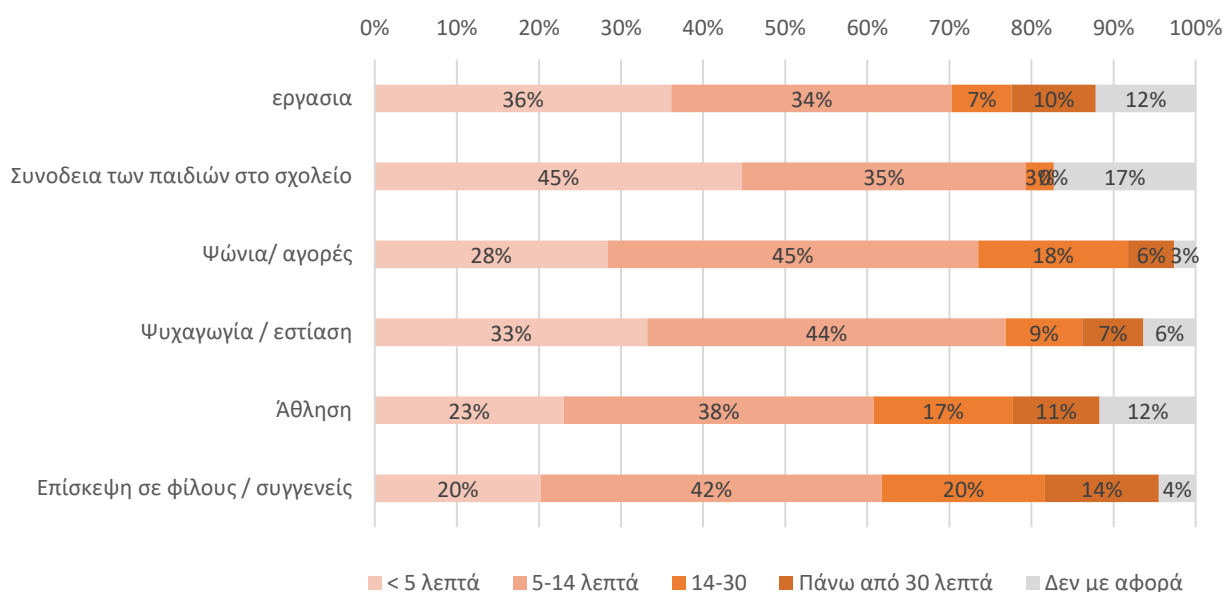
### Πόση είναι συνήθως η απόσταση που μετακινείστε;

Αναλυτικά οι μετακινήσεις των κατοίκων σε μια τυπική εβδομάδα ανά σκοπό και απόσταση μετακίνησης παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα. Από τα στοιχεία καταδεικνύεται ότι στο σύνολο των μετακινήσεων για κάθε σκοπό μετακίνησης πάνω από το 50% των ερωτώμενων δηλώνει ότι κάνει μετακινήσεις με απόσταση από 0 - 2.000m. Οι μετακινήσεις πάνω από 2000m συγκεντρώνουν ποσοστά 4-19%, ενώ οι μετακινήσεις άνω των 10.000m συγκεντρώνουν ποσοστά από 4-14%. Σημειώνεται ότι στη μετακίνηση με σκοπό τη συνοδεία των παιδιών στο σχολείο η απόσταση είναι σε ποσοστό 39% μικρότερη των 500m, ποσοστό που αυξάνεται στο 46% όταν για μετακίνηση με σκοπό την ψυχαγωγία.. Οι σχετικά μικρές αποστάσεις λοιπόν που διανύουν οι μετακινούμενοι μας καταδεικνύει μια αλόγιστη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου, δίνει το περιθώριο διεκδίκησης ισχυρού μεριδίου στα μη μηχανοκίνητα μέσα και στα ΜΜΜ και υποδηλώνει την έντονη ανάγκη για ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών σχετικά με ζητήματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας.



### Πόση είναι η διάρκεια της μετακίνησής σας;

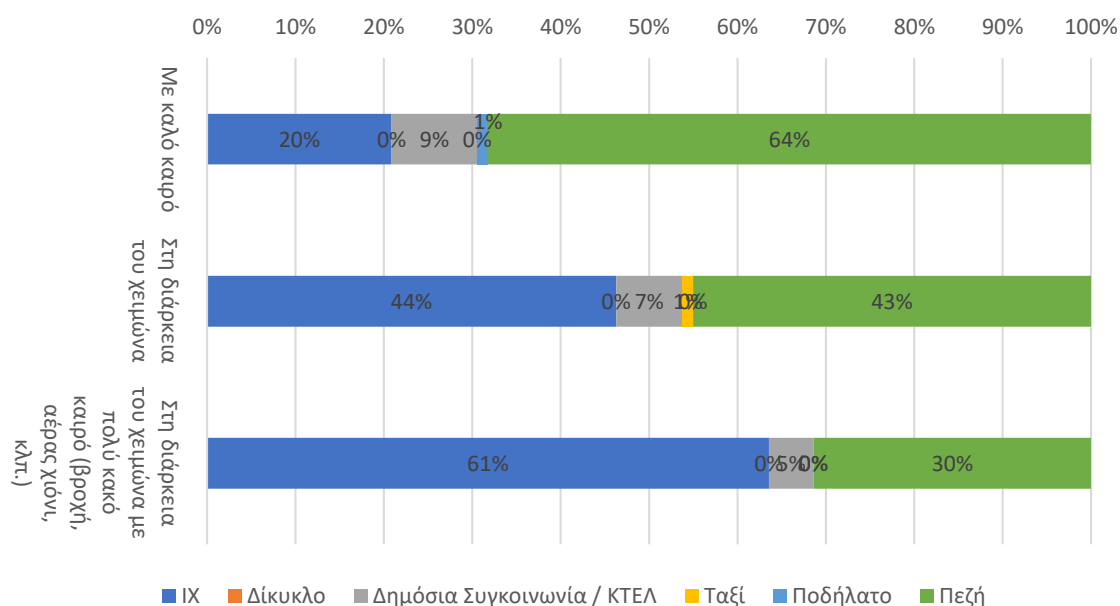
Τέλος, όσον αφορά τη διάρκεια μετακίνησης στο σύνολο των μετακινήσεων για κάθε σκοπό μετακίνησης πάνω από το 40% στις μετακινήσεις δηλώνει ότι οι εν λόγω μετακινήσεις δεν ξεπερνούν τα 14 λεπτά, με τη μετακίνηση με σκοπό μετακίνησης προς/από εργασία, συνοδεία των παιδιών στο σχολείο και αγορές/ψώνια να συγκεντρώνουν ποσοστά 36%, 45% και 33%, αντίστοιχα, να μην ξεπερνούν τα 5 λεπτά. Αναλυτικότερα οι μετακινήσεις των κατοίκων σε μια τυπική εβδομάδα ανά σκοπό και διάρκεια μετακίνησης παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα.



Η 3η Ενότητα του ερωτηματολογίου διερευνά τις μετακινήσεις των παιδιών από και προς τις σχολικές μονάδες.

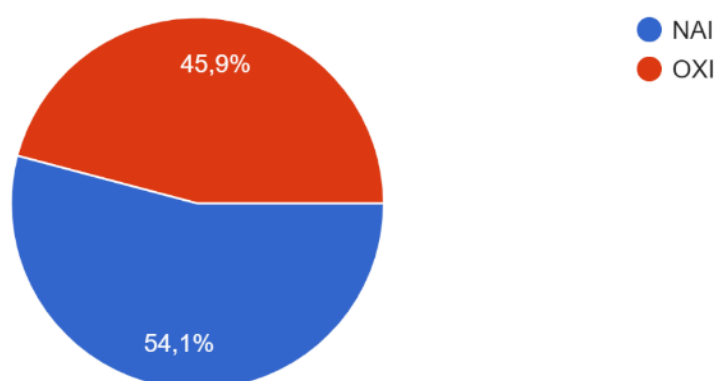
### Πως μετακινούνται τα παιδιά σας προς/από το σχολείο σε μια τυπική εβδομάδα;

Κατά κύριο λόγο η μετακίνηση των παιδιών από και προς το σχολείο γίνεται κυρίως με ΙΧ όχημα και πεζή. Η χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου ως μέσο μετακίνησης αυξάνεται όσο δυσχεραίνουν οι καιρικές συνθήκες ενώ το αντίστροφο ισχύει με την πεζή μετακίνηση.



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

Το 54,1% των ερωτηθέντων απάντησε ότι νιώθει ασφάλεια κατά τη μετακίνηση των παιδιών στο σχολείο, ενώ το 45,9% απάντησε αρνητικά.



Βασικές αιτίες που δημιουργούν ανασφάλεια στο θέμα μετακίνησης των παιδιών είναι η στάθμευση πάνω στα πεζοδρόμια μπροστά από τα σχολεία, η υψηλή ταχύτητα των αυτοκινήτων έξω και πέριξ των σχολείων και η έλλειψη ασφαλών διαβάσεων. Ως πρόσθετοι

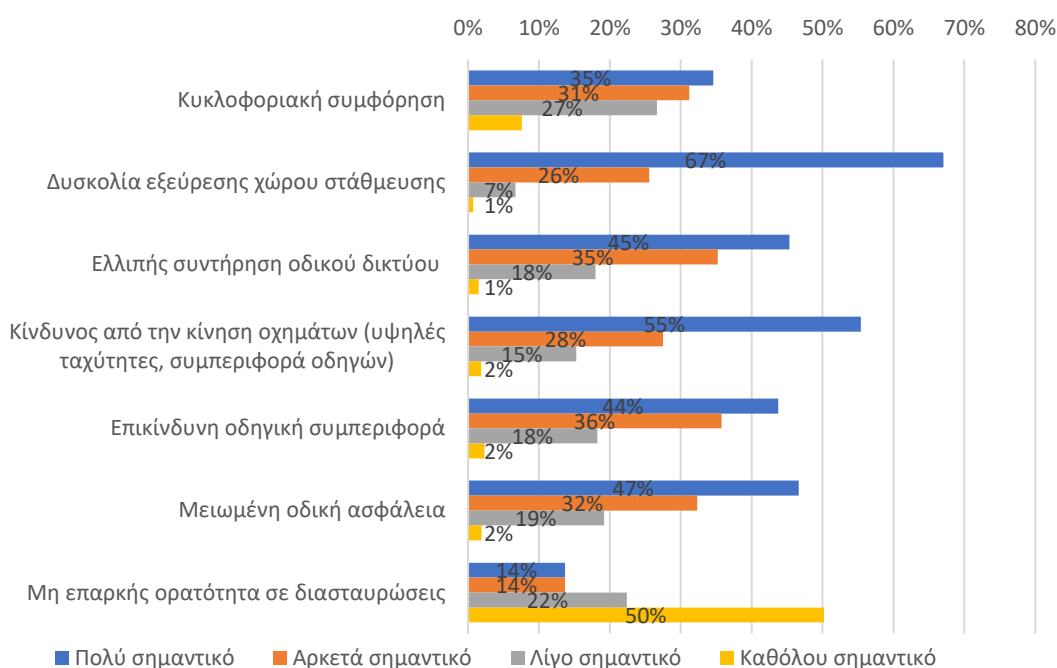
λόγοι σημειώθηκαν η ύπαρξη αδέσποτων ζώων, η κακή οδηγική συμπεριφορά, ο ελλιπής αποχιονισμός και η παραβίαση σημάτων Κ.Ο.Κ..

Ως εκ τούτου μέσα από τις προτεινόμενες παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ πρέπει να εξασφαλιστούν οι απαραίτητες συνθήκες (κατάσταση πεζοδρομίων, εφαρμογή σχολικών δακτυλίων, διαβάσεις) για την ασφαλή μετακίνηση των μαθητών.

**Η 4η Ενότητα του ερωτηματολογίου καταγράφει τις απόψεις σχετικά με τις μετακινήσεις στην πόλη των Γρεβενών**

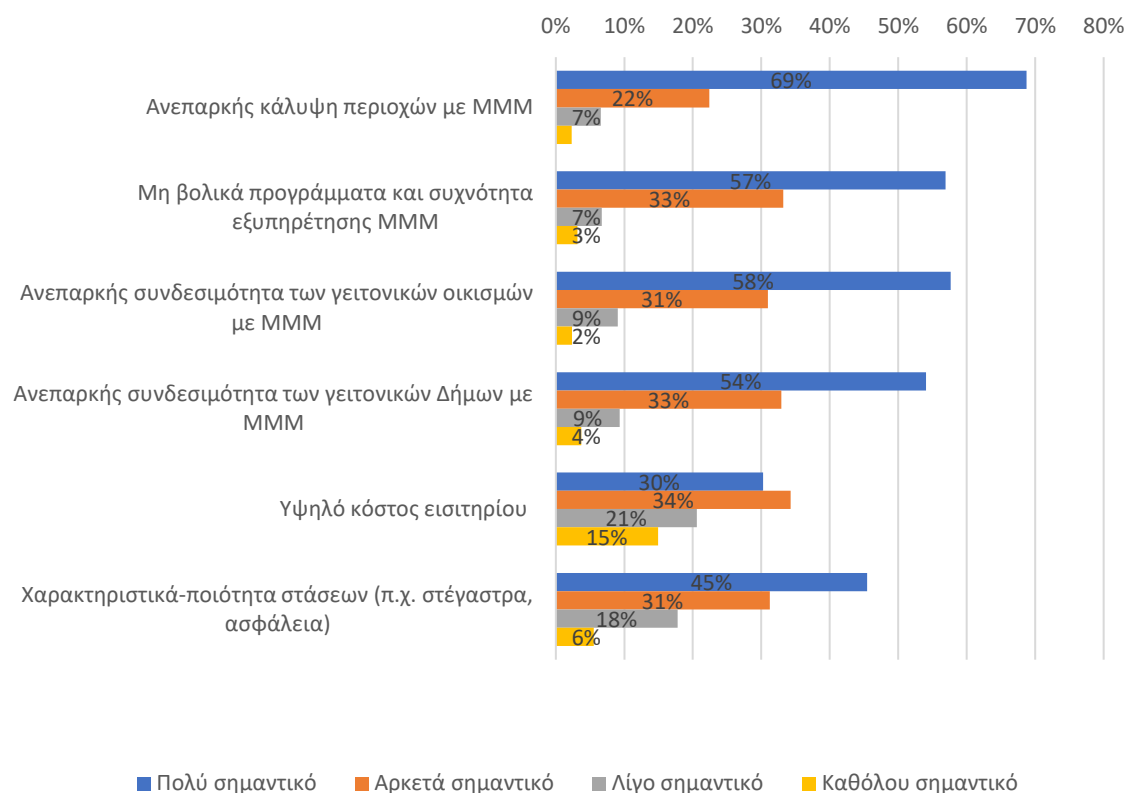
### Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε με ΙΧ εντός της πόλης των Γρεβενών

Από τα σημαντικότερα προβλήματα για τη μετακίνηση με ΙΧ όχημα εντός της πόλης των Γρεβενών αναδείχθηκε η δυσκολία εξεύρεσης χώρου στάθμευσης, ο κίνδυνος από την κακή οδηγική συμπεριφορά των άλλων οδηγών και γενικά τη μειωμένη οδική ασφάλεια ενώ σε αντίθεση ως καθόλου σημαντικό εμπόδιο κυρίως θεωρείται η μη επαρκής ορατότητα σε διασταυρώσεις.



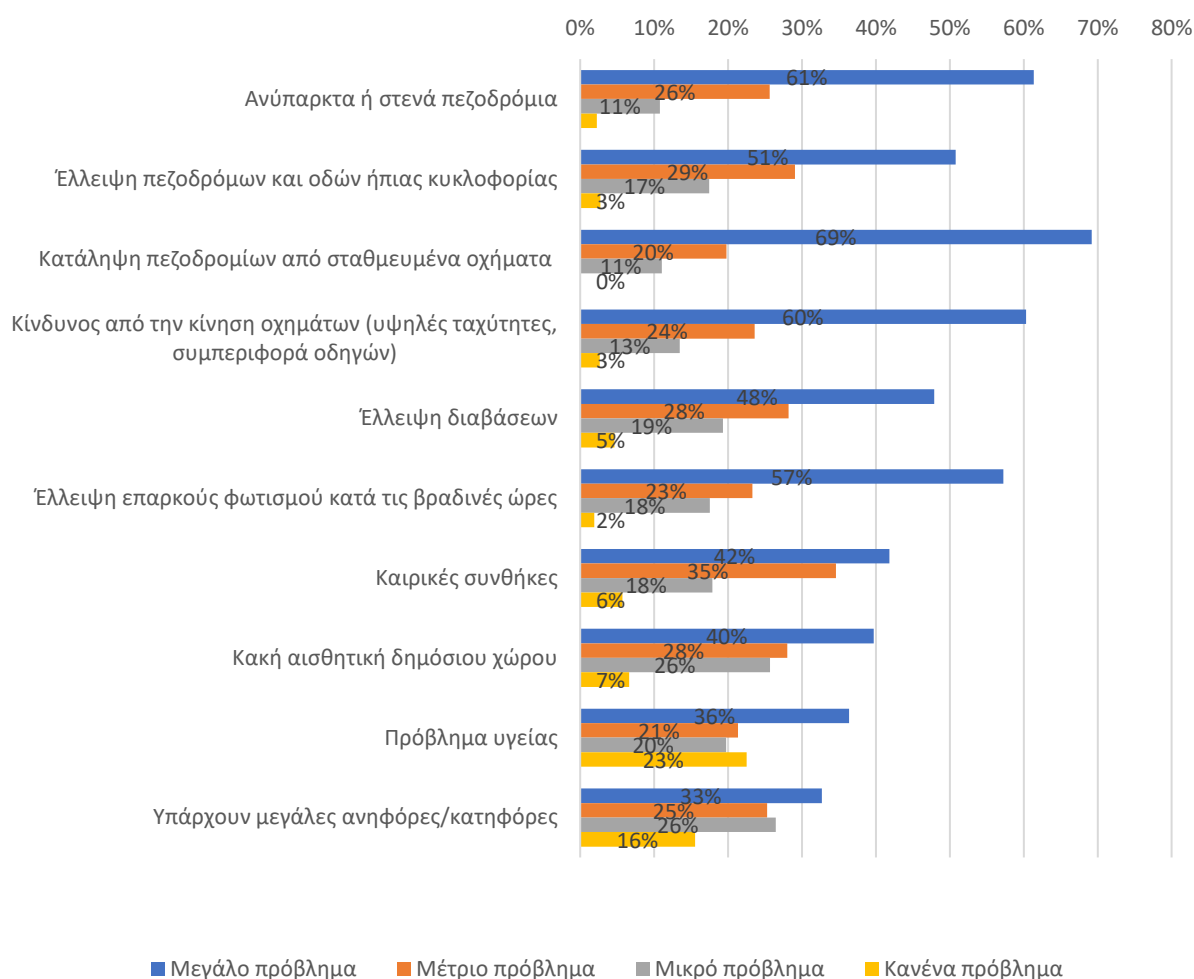
### Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε με Δημόσιες Συγκοινωνίες τόσο εντός όσο και εκτός της πόλης των Γρεβενών

Ως σημαντικά εμπόδια για τη μετακίνηση με Δημόσιες Συγκοινωνίες τόσο εντός όσο και εκτός της πόλης των Γρεβενών είναι η ανεπαρκής κάλυψη περιοχών και γειτονικών οικισμών / δήμων, τα μη βολικά προγράμματα / συχνότητα και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των στάσεων.



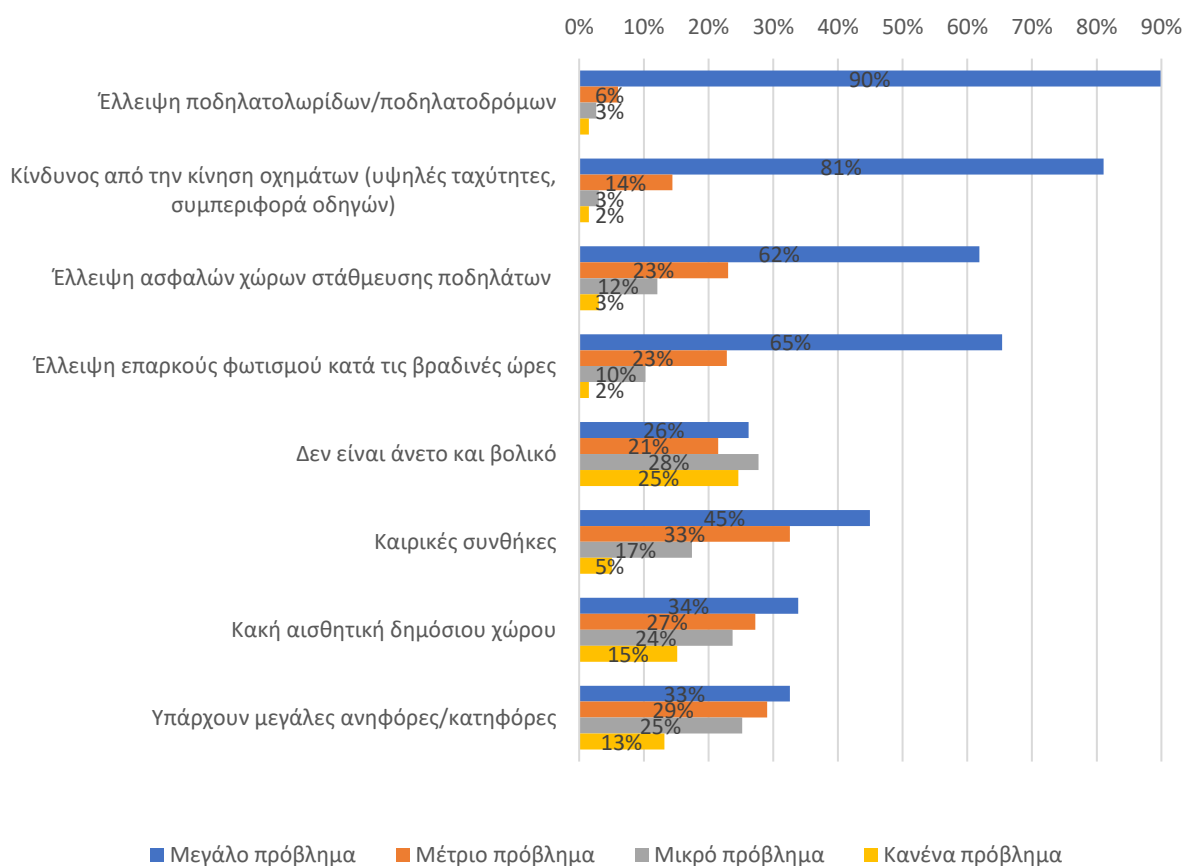
### Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε πεζή εντός της πόλης των Γρεβενών;

Από τα πιο σημαντικά προβλήματα για την πεζή μετακίνηση εντός οικισμού είναι η κατάληψη των πεζοδρομίων από οχήματα, τα ανύπαρκτα ή στενά πεζοδρόμια, ο κίνδυνος από την κίνηση των οχημάτων, η έλλειψη επαρκούς φωτισμού, η έλλειψη διαβάσεων.



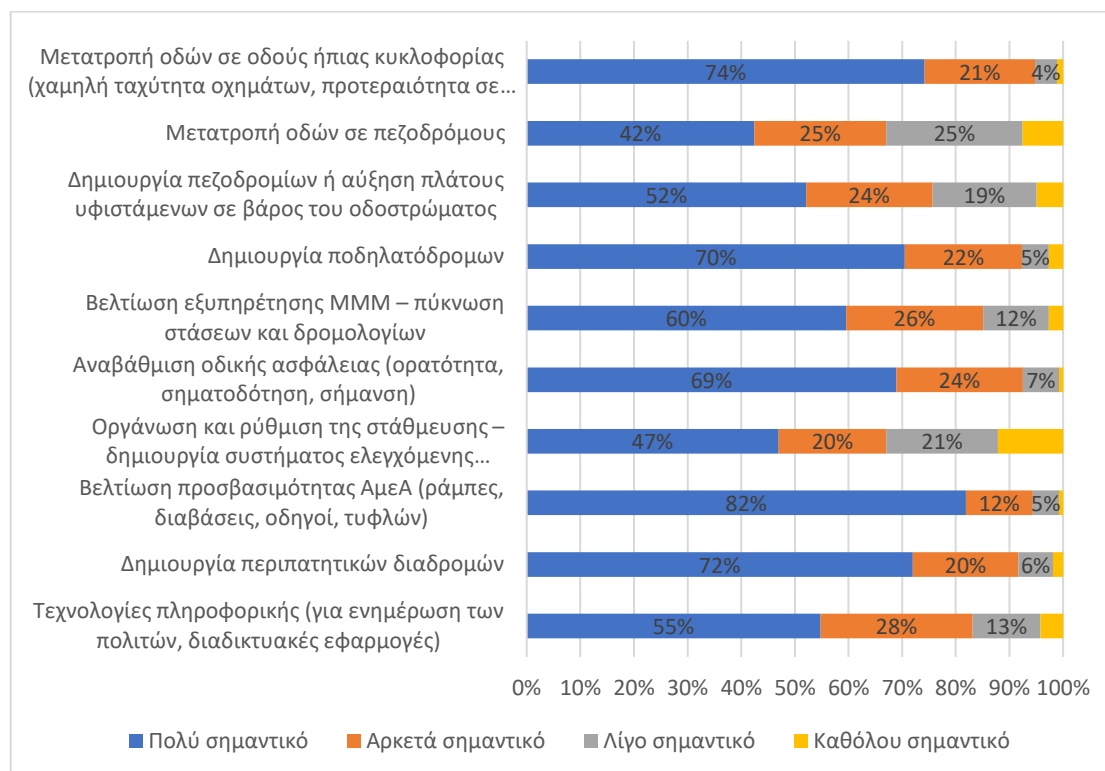
### Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε με ποδήλατο εντός της πόλης των Γρεβενών

Από τα πιο σημαντικά προβλήματα για τη μετακίνηση με ποδήλατο εντός οικισμού είναι η έλλειψη ποδηλατολωρίδων/ποδηλατοδρόμων, ο κίνδυνος από την κίνηση των οχημάτων, η έλλειψη επαρκούς φωτισμού κατά τις βραδινές ώρες, η έλλειψη ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων. Επίσης ως εμπόδια που σχετίζονται με τις ιδιαιτερότητες της περιοχής είναι οι δύσκολες καιρικές συνθήκες και οι μεγάλες κλίσεις του εδάφους.



### Πόσο σημαντική θεωρείτε την εφαρμογή των παρακάτω μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας/προσβασιμότητας στην πόλη των Γρεβενών

Ως πολύ σημαντικά μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας/προσβασιμότητας στην πόλη των Γρεβενών αναδείχθηκαν η βελτίωση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ (ράμπες, διαβάσεις, οδηγοί τυφλών), η μετατροπή οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, η δημιουργία περιπατητικών διαδρομών, η δημιουργία ποδηλατοδρόμων, η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας κλπ. Γενικά όλα τα μέτρα που παρουσιάστηκαν στο ερωτηματολόγιο κρίθηκαν ως πολύ σημαντικά.



Η 5η Ενότητα του ερωτηματολογίου διερευνά τις προτιμήσεις για την βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη των Γρεβενών

**Αναφέρετε τρεις οδούς ή διασταυρώσεις εντός του οικισμού, οι οποίες θεωρείται ότι έχουν τα σοβαρότερα προβλήματα και ποια είναι αυτά**

Από τις οδούς και διασταυρώσεις με τα περισσότερα προβλήματα αναδείχθηκαν η Κ. Ταλιαδούρη με 113 αναφορές, η διασταύρωση 13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου – Κ. Ταλιαδούρη στο ύψος των ΚΤΕΛ με 73 αναφορές και η 13<sup>η</sup> Οκτωβρίου με 64. Ακολουθούν οι Αγ. Κοσμά με 22 αναφορές και Μ. Αλεξάνδρου με 20 αναφορές.

Επιπλέον επισημάνθηκαν προβλήματα, κυρίως ασφάλειας και σήμανσης, στις ακόλουθες διασταυρώσεις:



Στον επόμενο πίνακα καταγράφονται τα κύρια προβλήματα ανά οδό ή διασταύρωση που επισημάνθηκε.

**Κ. Ταλιαδούρη**

- διπλοπαρκάρισμα
- υψηλές ταχύτητες

**13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου – Κ. Ταλιαδούρη (διασταύρωση ΚΤΕΛ)**

- παραβάσεις προτεραιότητας
- ελλιπής σήμανση
- συμφόρηση τις ώρες αιχμής
- επικίνδυνες διαβάσεις πεζών
- μεγάλα οχήματα - ΚΤΕΛ

**13<sup>η</sup> Οκτωβρίου**

- διπλοπαρκάρισμα
- υψηλές ταχύτητες
- ελλιπής φωτισμός

**Αγ. Κοσμά**

- έλλειψη χώρων στάθμευσης ΙΧ

**Μ. Αλεξάνδρου**

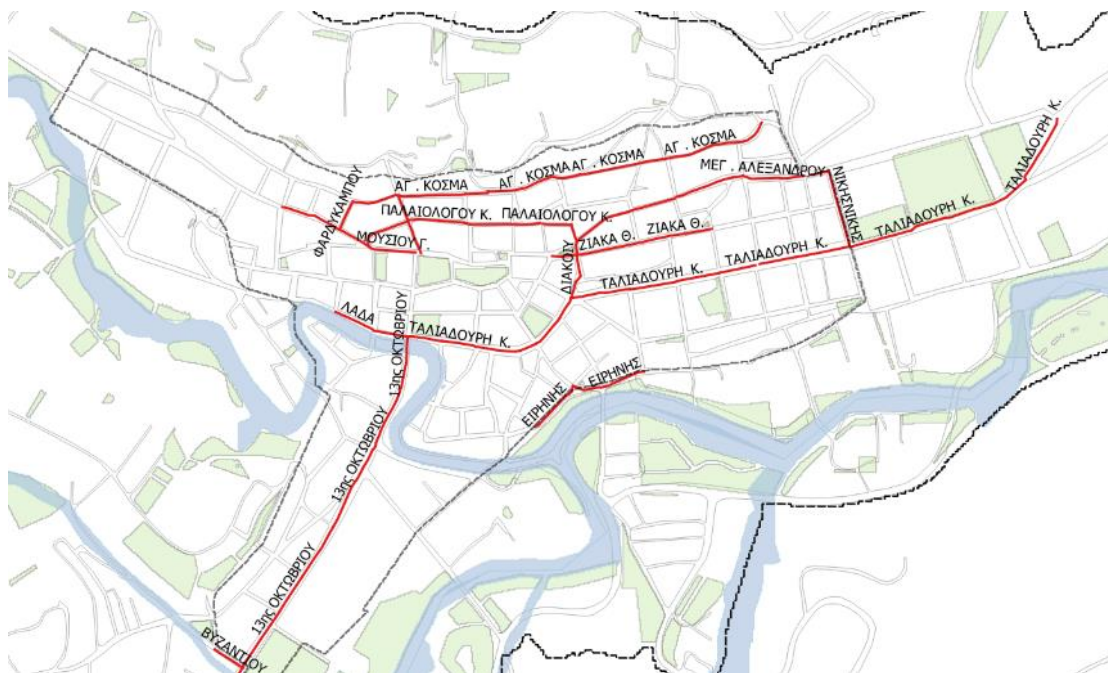
- Έλλειψη χώρων στάθμευσης ΙΧ

**Θ. Ζιάκα**

- παράνομη στάθμευση (διπλή, σε πεζοδρόμια)

**Θωμά Λαδά**

- Στενός διπλής κατεύθυνσης
- Σταθμός ΚΤΕΛ

**Χάρτης 13: Καταγραφή προβλημάτων οδών - διασταυρώσεων**

Πηγή: ίδια επεξεργασία

**Πρόταση για τη βελτίωση της κινητικότητας στον οικισμό των Γρεβενών.**

Στις προτάσεις των πολιτών για την βελτίωση της κατάστασης στον τομέα της κινητικότητας και του αστικού περιβάλλοντος στην πόλη των Γρεβενών καταγράφονται τα εξής:

Δημιουργία ποδηλατοδρόμων	Αστυνόμευση παραβάσεων	Συχνή αστική συγκοινωνία με μικρά λεωφορεία	Απομάκρυνση ΚΤΕΛ από αστικό ιστό
Απομάκρυνση λαϊκής από Κ. Ταλιαδούρη	Βελτίωση φωτισμού	Μεγαλύτερα πεζοδρόμια	Απελευθέρωση πεζοδρομίων από εμπόδια
	Φωτεινοί σηματοδότες	Χώροι στάθμευσης	

**8.2. Καταγραφή απόψεων φορέων**

Κατά την Α' Φάση της μελέτης αναγνωρίστηκαν οι εμπλεκόμενοι φορείς που αποτελούν το δίκτυο φορέων και περιλαμβάνει 11 φορείς, μαζί με το Δήμο Γρεβενών

1. Δήμος Γρεβενών
2. Επιμελητήριο Γρεβενών
3. Εμπορικός Σύλλογος Γρεβενών
4. ΚΤΕΛ Γρεβενών
5. Σύλλογος / Σωματείο Ιδιοκτητών Ταξί
6. Ένωση Ποδηλατιστών
7. Σύλλογος ΑΜΕΑ Γρεβενών «Νικητές Ζωής»
8. Αστυνομική Δ/ση Γρεβενών
9. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος - Τμήμα Δυτικής Μακεδονίας
10. Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας
11. Αποκεντρωμένη Διοίκηση Ηπείρου – Δυτικής Μακεδονίας

Στο πλαίσιο της λειτουργίας του Δικτύου ο Δήμος Γρεβενών διενήργησε διαβούλευσης με τους φορείς κατά την τρέχουσα Β' Φάση της μελέτης.

Στη διαβούλευση αυτή ανταποκρίθηκαν 3 από τους φορείς του Δικτύου, ήτοι ποσοστό 30%. Σκοπός της διαβούλευσης ήταν να προκύψουν οι προτάσεις και παρατηρήσεις των φορέων τόσο με τα προβλήματα και την υφιστάμενη κατάσταση όσο και με τις προκαταρκτικές προτάσεις μετέπειτα.

Συμπληρώθηκε	Δεν συμπληρώθηκε
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ΚΤΕΛ Γρεβενών</li> <li>• Σύλλογος ΑΜΕΑ</li> <li>• Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Επιμελητήριο Γρεβενών</li> <li>• Εμπορικός Σύλλογος Γρεβενών</li> <li>• Σωματείο ιδιοκτητών ταξί</li> <li>• Ένωση ποδηλατιστών</li> <li>• Αστυνομική Δ/ση Γρεβενών</li> <li>• ΤΕΕ - ΤΔΜ</li> <li>• Αποκεντρωμένη Διοίκηση</li> </ul>

Συνολικά οι φορείς που συμμετείχαν στη διαβούλευση θεωρούν την εξυπηρέτηση του συστήματος μεταφορών στην πόλη των Γρεβενών κάτω του μετρίου, ενώ αναλυτικά οι βαθμολογίες για την εξυπηρέτηση από κάθε υποσύστημα καταγράφηκαν ως εξής (με άριστα το 5):

Υποδομές για μετακίνηση με ΙΧ: 1,75 στα 5

Δημόσιες Συγκοινωνίες: 2,25 στα 5

Υποδομές για μετακίνηση πεζή: 1,75 στα 5

Υποδομές για μετακίνηση με ποδήλατο: 1 στα 5

Στην ερώτηση ποιο μέσο μετακίνησης πιστεύετε ότι πρέπει να χρησιμοποιείται από το μεγαλύτερο μέρος των κατοίκων των Γρεβενών την επόμενη 10ετία την πρώτη θέση καταλαμβάνει η πεζή μετακίνηση, την δεύτερη το ποδήλατο, την τρίτη θέση η δημόσια συγκοινωνία και την τέταρτη θέση το Ι.Χ. αυτοκίνητο.

Κατά μέσο όρο το μεγαλύτερο ποσό για κάθε 100€ που θα δαπανηθούν για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στα Γρεβενά, συγκεντρώνει η βελτίωση υποδομών πεζών, ποδηλάτων και ΑμεΑ, ενώ αρκετά υψηλά βρίσκεται και η βελτίωση του περιβάλλοντος (δημόσιου χώρου). Ακολουθεί η βελτίωση της Δημόσιας Συγκοινωνίας. Στη συνέχεια υπάρχει ισοκατανομή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και, την ανάπτυξη υποδομών οχημάτων.

Βελτίωση υποδομών πεζών, ποδηλάτων και ΑμεΑ	26,25€
Βελτίωση περιβάλλοντος (πράσινο, ελεύθεροι χώροι, αισθητικές παρεμβάσεις κλπ.)	22,5€
Βελτίωση Δημόσιας Συγκοινωνίας	18,75€
Βελτίωση οδικής ασφάλειας	11,25€
Ανάπτυξη υποδομών οχημάτων (δρόμοι, στάθμευση, κλπ.)	11,25€
Τεχνολογίες πληροφορικής (για ενημέρωση των πολιτών, διαδικτυακές εφαρμογές)	8,75€

## 9. Συνολική αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

### 9.1. Συμπεράσματα ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης

Ο Δήμος Γρεβενών είναι δήμος της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, ο οποίος συστάθηκε το 2011, από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Γρεβενών, Βεντζίου, Αγίου Κοσμά, Θεοδώρου Ζιάκα, Ηρακλειωτών και Γόργιανης και των κοινοτήτων Αβδέλλας, Δοτσικού, Μεσολουρίου, Περιβολίου, Σαμαρίνας, Σμίξης και Φιλιππαίων. Ο πληθυσμός του ανέρχεται σε 25.905 κατοίκους σύμφωνα με την τελευταία απογραφή πληθυσμού της ΕΛΣΤΑΤ, και χαρακτηρίζεται ως «γήρασμένος» καθώς ο δείκτης γήρανσης είναι 233,7 δηλαδή σε 100 άτομα ηλικίας 0-14 ετών αντιστοιχούν 233,70 άτομα ηλικίας 64+. Κυρίαρχος τομέας παραγωγής, όσον αφορά των αριθμό απασχολούμενων είναι ο τριτογενής.

Τα Γρεβενά, ως έδρα της Δ.Ε. Γρεβενών, εμφανίζουν τη μεγαλύτερη συγκέντρωση πληθυσμού (51% του Δήμου ή 13.137 περίπου), εμπορίου και υπηρεσιών (διοικητικών, δικαιοσύνης, τριτογενούς τομέα) και ως εκ τούτου επιλέχθηκε ως περιοχή παρέμβασης των προτεινόμενων από το ΣΒΑΚ παρεμβάσεων. Κατά την απογραφική εικοσαετία 1991-2011 ο οικισμός των Γρεβενών παρουσίασε μια σημαντική αύξηση της τάξη του 41%.

Γενικότερα, η πόλη αναπτύσσεται βόρεια από τον ποταμό Γρεβενίτη ενώ ένα τμήμα αναπτύσσεται κατά μήκος της επαρχιακής οδού Γρεβενών – Βοβούσα. Πρόκειται για μία συμπαγή, επιμήκη και μικρής διαμέτρου πόλη γεγονός που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος της έκτασης του οικισμού βρίσκεται εντός μιας ακτίνας 800m τόσο από το κεντροβαρικό σημείο των ορίων του παλαιού οικισμού όσο και της επέκτασης αυτού. Οι κεντρικές και εμπορικές χρήσεις βρίσκονται κατά μήκος των βασικών οδών της πόλης ενώ οι περισσότερες κοινωφελής υπηρεσίες, όπως τα σχολικά συγκροτήματα, το νοσοκομείο, οι αθλητικοί χώροι, τα γραφεία της Περιφερειακής Ενότητας, η Πυροσβεστική, η Σχολή Αστυφυλάκων είναι χωροθετημένα στις παρυφές της πόλης. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά είναι πολύ ενθαρρυντικά για την προώθηση της μη μηχανοκίνητης μετακίνησης.

Ο υπερκείμενος σχεδιασμός (ΠΠΧΣΑΑ) δίνει κατευθύνσεις για ολοκληρωμένες παρεμβάσεις που αφενός θα αναδεικνύουν τον αναπτυξιακό ρόλο των Γρεβενών και την εξυπηρέτηση της ευρύτερης περιοχής, αλλά και θα διασφαλίζουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων ιδίων με την βελτίωση της σχέσης της πόλης με το υδάτινο στοιχείο (Γρεβενίτης Ποταμός) καθώς και τη συνολική βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της εικόνας της πόλης.

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

- Υπάρχουν οδικά τμήματα που διατρέχουν τον οικισμό και δεν ανήκουν στο δημοτικό, αλλά αποτελούν κομμάτι είτε του εθνικού είτε του επαρχιακού δικτύου.
- Την πόλη των Γρεβενών διατρέχουν από ανατολικά προς δυτικά και από το νότο έως την κεντρική περιοχή δύο βασικές κύριες αρτηρίες (οδοί Ταλιαδούρη και 13ης Οκτωβρίου), οι οποίες ενώνονται με το λοιπό επαρχιακό δίκτυο.
- Το ποσοστό των τοπικών οδών είναι αρκετά υψηλό και οφείλεται στο μέγεθος και τα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης και τις ανάγκες για πραγματοποίηση

μετακινήσεων κυρίως τοπικού χαρακτήρα.

- Αδιάνοικτα τμήματα καταγράφονται στην περιοχή επέκτασης του οικισμού, ενώ στον παλαιό οικισμό τα κρισιμότερα αδιάνοικτα οδικά τμήματα εντοπίζονται στην περιοχή νοτίως του άξονα Ταλιαδούρη – Λαδά.
- Στο σύνολο του δικτύου ο αριθμός των λωρίδων κυκλοφορίας είναι 1 λωρίδα ανά κατεύθυνση, γεγονός που φανερώνει φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, ενώ υπάρχουν σημαντικές κατά μήκος κλίσεις στο βόρειο τμήμα του οικισμού που σε συνδυασμό με τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες που επικρατούν την χειμερινή περίοδο επηρεάζουν αισθητά τις κυκλοφοριακές συνθήκες πεζών και οχημάτων.
- Η κατάσταση του οδοστρώματος κρίνεται στο βασικό δίκτυο ικανοποιητική και μόνο σημειακά στο τοπικό δίκτυο παρατηρείται κακή κατάσταση.
- Εντοπίζονται πινακίδες κατακόρυφης σήμανσης προηγούμενης περιόδου, οι οποίες δεν ισχύουν πια, αλλά δεν έχουν αφαιρεθεί.
- Απουσία διαβάσεων για την ασφαλή κίνηση των πεζών στο μεγαλύτερο κομμάτι της περιοχής μελέτης.
- Χαμηλοί γενικά κυκλοφοριακοί φόρτοι.
- Ο μεγαλύτερος κυκλοφοριακός παρουσιάζεται στον κόμβο 13η Οκτωβρίου – Ταλιαδούρη, ο οποίος εξυπηρετεί τόσο τοπικές όσο και υπερτοπικές μετακινήσεις και κατά μήκος της οδού Ταλιαδούρη, η οποία λειτουργεί και ως κύρια αρτηρία.
- Δεν καταγράφονται σημεία κορεσμού στο δίκτυο.
- Κυρίαρχη θέση του Ι.Χ. αυτοκινήτου στις καθημερινές μετακινήσεις.
- Αυξημένα ποσοστά διέλευσης βαρέων οχημάτων στους κόμβους της αμιγούς κεντρικής περιοχής.

Η διερεύνηση των χαρακτηριστικών της στάθμευσης κατέδειξε τα εξής ευρήματα:

- Αρνητικό ισοζύγιο στάθμευσης στο πολεοδομικό κέντρο. Δείκτης κατάληψης 121%.
- Σε ποσοστό 31,2% η παράνομη στάθμευση οφείλεται σε μη τήρηση του ισχύον καθεστώτος στάθμευσης, ενώ σημαντικό ποσοστό (24,6%) αποτελεί και η παράνομη στάθμευση επί του πεζοδρομίου με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η ομαλή και ασφαλής πορεία των πεζών.
- Πολύ μικρός δείκτης εναλλαγής στάθμευσης.
- Μικρός αριθμός θέσεων στάθμευσης προς χρήση ΑμεΑ και μόλις τρεις (3) θέσεις για φορτοεκφόρτωση.
- Απουσία χώρων στάθμευσης δικύκλων και μεμονωμένες υποδομές για στάθμευση ποδηλάτων.

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

- Ελλιπείς υποδομές ΑμεΑ. Πλήρης απουσία οδηγών όδευσης τυφλών.
- Ύπαρξη εμποδίων στους πεζόδρομους που μειώνουν το ελεύθερο πλάτος όδευσης, ιδίως στους πιο εμπορικούς εξ αυτών.
- Στα θετικά καταγράφονται η επάρκεια φωτισμού και η καλή κατάσταση της υποδομής.

- Απουσία ποδηλατοδρόμων στην περιοχή μελέτης.

Σε σχέση με τα δημόσια μέσα μεταφοράς ο οικισμός των Γρεβενών, καθώς και οι λοιποί οικισμοί του Δήμου, εξυπηρετούνται από τα δρομολόγια του ΚΤΕΛ Νομού Γρεβενών. Η χάραξη των αστικών γραμμών ακολουθεί τις βασικές αρτηρίες του οικισμού συνδέοντας το κέντρο με τα προάστια και τις ειδικές χρήσεις γης (πχ Νοσοκομείο, ΤΕΙ κ.ά) και όσον αφορά την προσβασιμότητα στις στάσεις κρίνεται επαρκής. Παρόλα αυτά η συχνότητα των δρομολογίων είναι πολύ χαμηλή.

Όσον αφορά το επίπεδο της οδικής ασφάλειας ο συνολικός αριθμός των οδικών τροχαίων ατυχημάτων στην εξεταζόμενη τριετία 2016 – 2028 δεν κρίνεται ως ιδιαίτερα υψηλός. Υψηλό ποσοστό ατυχημάτων καταγράφεται την ημέρα της Παρασκευής γεγονός που πιθανόν να συσχετίζεται και με τη λειτουργία της λαϊκής αγοράς και την αυξημένη κίνηση που δημιουργείται λόγω αυτής στην κεντρική περιοχή. Επιπλέον, από το σύνολο των 313 οδικών τροχαίων ατυχημάτων που καταγράφησαν στην 3ετία 2016-2018 το 99,3% εξ αυτών αφορά ατυχήματα μόνο με υλικές ζημιές, ενώ μόλις το 0,7% αφορούν ατυχήματα με τραυματισμό. Στα περισσότερα δε συμβάντα τα εμπλεκόμενα οχήματα αφορούν Ι.Χ. οχήματα, ενώ σε ένα ποσοστό 31,9% που κρίνεται πολύ υψηλό για αστική περιοχή ένα από εμπλεκόμενα οχήματα αφορά βαρύ όχημα (φορτηγό ή λεωφορείο) γεγονός που καταδεικνύει ότι πρέπει να ληφθούν τα αντίστοιχα μέτρα.

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

- Η χωρική κατανομή των σημείων εμφάνισης των ατυχημάτων δεν μεταβάλλεται ουσιαστικά κατά το χρονικό διάστημα 2016-2018.
- Ατυχήματα εμφανίζονται σε μεγάλο τμήμα του δικτύου με τη μεγαλύτερη πυκνότητα συγκέντρωσης να καταγράφεται κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου.
- Τα οδικά ατυχήματα με εμπλοκή 3 ή και περισσότερων οχημάτων αυτά ακολουθούν τη γενικότερη χωρική κατανομή των ατυχημάτων.

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

- Στην πλειοψηφία τους τα νοικοκυριά διαθέτουν ΙΧ αυτοκίνητο (ένα ΙΧ το 65% και δύο ΙΧ το 32%).
- Το 87% των νοικοκυριών διαθέτουν ποδήλατο με το 60% αυτών να διαθέτουν από 2 ποδήλατα και άνω που σημαίνει ότι παρόλο την έλλειψη σε υποδομές αυτοί είναι εν δυνάμει χρήστες ποδηλάτου και ως εκ τούτου πρέπει να ληφθεί υπόψη στις προτεινόμενες παρεμβάσεις που θα πρέπει να στοχεύσουν εκτός των άλλων και στη βελτίωση των ποδηλατικών υποδομών.
- Το 61,8% των συμμετεχόντων σταθμεύει σε ελεύθερη θέση στάθμευσης παρά την οδό και μόνο το 4,9% σε χώρο στάθμευσης εκτός οδού δημόσιας χρήσης.
- Η εξυπηρέτηση του συνολικού συστήματος μεταφοράς κρίνεται ως πολύ χαμηλή από το 27% των συμμετεχόντων.

- Ως πιο δημοφιλές μέσο μετακίνησης αναδεικνύεται η πεζή μετακίνηση με τα υψηλότερα ποσοστά να καταγράφονται στις μετακινήσεις με σκοπό την ψυχαγωγία/εστίαση και την άθληση καθώς και τη συνοδεία των παιδιών στο σχολείο. Ακολουθεί η μετακίνηση με Ι.Χ. αυτοκίνητο, η οποία προκρίνεται στις μετακινήσεις με σκοπό την εργασία, τα ψώνια και τη συνοδεία των παιδιών στο σχολείο.
- Πάνω από το 50% των ερωτώμενων δηλώνει ότι κάνει μετακινήσεις με απόσταση από 0 - 2.000m, ενώ και όσον αφορά τη διάρκεια μετακίνησης στο σύνολο των μετακινήσεων για κάθε σκοπό μετακίνησης πάνω από το 40% στις μετακινήσεις δηλώνει ότι οι εν λόγω μετακινήσεις δεν ξεπερνούν τα 14 λεπτά.
- Η μετακίνηση των παιδιών από και προς το σχολείο γίνεται κυρίως με ΙΧ όχημα και πεζή με το ΙΧ όχημα να κερδίζει έδαφος με την επιδείνωση των καιρικών συνθηκών.
- Το 54,1% των ερωτηθέντων απάντησε ότι νιώθει ασφάλεια κατά τη μετακίνηση των παιδιών στο σχολείο, ενώ το 45,9% απάντησε αρνητικά, ενώ ως βασικές αιτίες για το αίσθημα ανασφάλειας προκρίνονται η στάθμευση πάνω στα πεζοδρόμια μπροστά από τα σχολεία, η υψηλή ταχύτητα των αυτοκινήτων έξω και πέρα των σχολείων και η έλλειψη ασφαλών διαβάσεων.
- Από τα σημαντικότερα προβλήματα για τη μετακίνηση με ΙΧ όχημα εντός της πόλης των Γρεβενών αναδείχθηκε η δυσκολία εξεύρεσης χώρου στάθμευσης, ο κίνδυνος από την κακή οδηγική συμπεριφορά των άλλων οδηγών και γενικά τη μειωμένη οδική ασφάλεια.
- Ως σημαντικά εμπόδια για τη μετακίνηση με Δημόσιες Συγκοινωνίες τόσο εντός όσο και εκτός της πόλης των Γρεβενών είναι η ανεπαρκής κάλυψη περιοχών και γειτονικών οικισμών / δήμων, τα μη βολικά προγράμματα / συχνότητα και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των στάσεων.
- Από τα πιο σημαντικά προβλήματα για την πεζή μετακίνηση εντός οικισμού είναι η κατάληψη των πεζοδρομίων από οχήματα, τα ανύπαρκτα ή στενά πεζοδρόμια, ο κίνδυνος από την κίνηση των οχημάτων, η έλλειψη επαρκούς φωτισμού, η έλλειψη διαβάσεων.
- Από τα πιο σημαντικά προβλήματα για τη μετακίνηση με ποδήλατο εντός οικισμού είναι η έλλειψη ποδηλατολωρίδων/ποδηλατοδρόμων, ο κίνδυνος από την κίνηση των οχημάτων, η έλλειψη επαρκούς φωτισμού κατά τις βραδινές ώρες, η έλλειψη ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων.
- Ως πολύ σημαντικά μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας/προσβασιμότητας στην πόλη των Γρεβενών αναδείχθηκαν η βελτίωση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ (ράμπες, διαβάσεις, οδηγοί τυφλών), η μετατροπή οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, η δημιουργία περιπατητικών διαδρομών, η δημιουργία ποδηλατόδρομων, η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας κλπ.

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

## 9.2. Συνοπτική αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

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

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

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

### Δείκτες Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Δείκτης	Τιμή	Υπολογισμός	Πηγή δεδομένων
Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους	0,0	0 ατυχήματα κατά μ.ο. έτη 2016, 2017, 2018 στον οικισμό Γρεβενών / 13,137πληθυσμός οικισμού Γρεβενών 2011	Αστυνομική Διεύθυνση Γρεβενών
Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα με εμπλεκόμενους ευάλωτους χρήστες ανά 1.000 κατοίκους	0,00	0 ατυχήματα κατά μ.ο. έτη 2016, 2017, 2018 στον οικισμό Γρεβενών/ 13137 πληθυσμός οικισμού. Γρεβενών 2011	Αστυνομική Διεύθυνση Γρεβενών
Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα περίξ σχολικών συγκροτημάτων ανά 1.000 κατοίκους	0,0.	Ατυχήματα περίξ σχολικών μονάδων, έτη 2026, 2017,2018 στον οικισμό Γρεβενών / 13137 πληθυσμός οικισμού Γρεβενών 2011	Αστυνομική Διεύθυνση Γρεβενών
Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι προσβάσιμα από χρήστες αμαξιδίων	76%	τμήματα με ράμπα σε σύνολο 224 τμημάτων στην περιοχή καταγραφής	Έρευνα πεδίου
Ποσοστό πεζοδρομίων όπου υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών	0%	τμήματα με οδηγό όδευσης σε σύνολο 224 τμημάτων στην	Έρευνα πεδίου

Δείκτης	Τιμή	Υπολογισμός	Πηγή δεδομένων
		περιοχή καταγραφής	
Πληθυσμιακή πυκνότητα (κάτοικοι / Ha)	19,66	668 Ha έκταση οικισμού / 13.137 πληθυσμός οικισμού 2011	ΓΠΣ Γρεβενών (μέτρηση GIS), ΕΛΣΤΑΤ
Αριθμός ΙΧ οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους	394	4.431 νοικοκυριά με 1 ΙΧ, 1.836 νοικοκυριά με 2+ ΙΧ, παραδοχή εξ'αυτών 85% έχει 2 και 15% 3 ΙΧ / 25.905 πληθυσμός Δ. Γρεβενών 2011	ΕΛΣΤΑΤ
Λόγος της προσφοράς προς την ζήτηση στάθμευσης (πολεοδομικό κέντρο)	0,82	835 θέσεις 1013 σταθμευμένα στην περιοχή καταγραφής	Έρευνα πεδίου
Αριθμός θέσεων στάθμευσης σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης ανά 1000 κατοίκους	21,6	380 θέσεις (κέντρο και παραποταμίας) / 17.610 πληθυσμός Δ.Ε. Γρεβενών 2011	Έρευνα πεδίου
Έκταση χώρων πρασίνου ανά κάτοικο (m2)	μ.δ.		
Ποσοστό μήκους του βασικού οδικού δικτύου με ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας τα 30 km/h	μ.δ.		
Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	5,29%	Οδοί που έχουν μετατραπεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Ίδια επεξεργασία
Ποσοστό έκτασης της πόλης που αντιστοιχεί σε χώρους πρασίνου/ κοινόχρηστους χώρους	μ.δ.	έκταση χώρων πρασίνου/ κοινόχρηστοι χώροι (m2) *100 / συνολική έκταση εντός των ορίων του οικισμού (m2)	ΓΠΣ Γρεβενών
Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζόδρομους	2,5%	Υλοποιημένοι πεζόδρομοι	Ίδια επεξεργασία
Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου όπου υφίσταται δίκτυο ποδηλατοδρόμων	0	Δεν υφίσταται θεσμοθετημένος ποδηλατόδρομος	Δήμος Γρεβενών, επιτόπια έρευνα
Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων	0	Δεν υφίσταται σύστημα	
Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση	91%	τμήματα με μέτρια/καλή κατάσταση δαπέδου σε σύνολο 244 τμημάτων στην περιοχή καταγραφής	Επιτόπια έρευνα
Ποσοστό πεζοδρομίων με μεικτό πλάτος που πληροί τις προδιαγραφές	35%	τμήματα με μεικτό πλάτος >1,5μ. σε σύνολο 170	Επιτόπια έρευνα

Δείκτης	Τιμή	Υπολογισμός	Πηγή δεδομένων
		τμημάτων στην περιοχή καταγραφής	
Ποσοστό παιδιών που μετακινούνται με ποδήλατο ή πεζή από/προς το σχολείο	53,5%	M.O. των χειμώνα και καλοκαίρι	Έρευνα ερωτηματολογίου
Ποσοστό γονέων που αισθάνονται ασφάλεια κατά τη μετακίνηση των παιδιών τους από/προς σχολείο	54%		Έρευνα ερωτηματολογίου
Αριθμός ηλεκτρονικών υπηρεσιών διακυβέρνησης που διατίθενται από τον Δήμο	0		Ιστοσελίδα Δήμου Γρεβενών
Ποσοστό δημοτικού στόλου οχημάτων που τροφοδοτούνται με ανανεώσιμες/εναλλακτικές πηγές ενέργειας	0		Δήμος Γρεβενών
Ποσοστό θέσεων ΑμεΑ στην οδό που προορίζονται για χρήση από ΑμεΑ	1%	10 θέσεις ΑμεΑ έχουν παραχωρηθεί από το Δήμο (σε σχέση με το σύνολο των νομίμων θέσεων στάθμευσης στο πολεοδομικό κέντρο)	Δήμος Γρεβενών
Αριθμός δημοτικός σταθμός φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	0		Δήμος Γρεβενών
Ποσοστό μήκος οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε βασικούς οδικούς άξονες	67%	Μήκος οδικού δικτύου που αντιστοιχεί στο βασικό οδικό δίκτυο (από κύρια αρτηρία έως δευτερεύουσα συλλεκτήρια) βάσει λειτουργικής ιεράρχησης	Ίδια επεξεργασία
Ποσοστό μετακινουμένων για εργασία οι οποίοι διανύουν καθημερινά αποστάσεις μεγαλύτερες των 10km	14%		Έρευνα ερωτηματολογίου

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

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

απόψεων/στάσεων σε φορείς και κατοίκους.

### Ανάλυση SWOT

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
Κομβικό σημείο σε οδικούς άξονες Δυτικής Μακεδονίας – Ηπείρου - Θεσσαλίας	Αυξανόμενη γήρανση του πληθυσμού	Χρηματοδότηση αστικών αναπλάσεων ΠΕΠ	Δυσμενείς καιρικές συνθήκες κατά τους χειμερινούς μήνες
Οικισμός 5 <sup>ου</sup> επιπέδου	Αυξανόμενο ποσοστό ανεργίας	Ύπαρξη σημαντικών φυσικών και πολιτιστικών πόλων	Περιορισμένοι δημοσιοοικονομικοί πόροι
Αύξηση του πληθυσμού στην περιοχή παρέμβασης	Οδικά τμήματα εντός του οικισμού που ανήκουν στο εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο	έλξης μετακίνησης διαπεριφερειακής εμβέλειας τόσο εντός όσο και πλησίον του οικισμού	Τάση αύξησης πωλήσεων ΙΧ με τη σταδιακή ανάκαμψη της οικονομίας
Πρόσφατα εγκεκριμένο ΓΠΣ	Μη εφαρμογή της πολεοδομικής μελέτης επέκτασης του οικισμού	Μεγάλο ποσοστό μετακινήσεων μικρού μήκους (<2.000μ)	Έλλειψη παιδείας των πολιτών όσον αφορά τον συμμετοχικό σχεδιασμό
Χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα	Διαμπερές ροές που διατρέχουν τον οικισμό	Δημοφιλέστερο μέσο μετακίνησης η πεζή μετακίνηση	Δυσκολία αλλαγής της νοοτροπίας και της συμπεριφοράς των μετακινουμένων προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας
Διάσχιση οικισμού από υδάτινο στοιχείο	Υψηλά ποσοστά βαρέων φορτηγών/λεωφορείων εντός αστικού ιστού	Υψηλός δείκτης κατοχής ποδηλάτου στα νοικοκυριά (77%)	
Μέτριο ποσοστό κατοχής ΙΧ (64% νοικοκυριών)	Φωτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου	Ύπαρξη τμήματος ΑΕΙ και σπουδαστών	
Αρκετά ικανοποιητικό επίπεδο οδικής ασφάλειας	Σημαντικές κλίσεις στο βόρειο τμήμα του οικισμού	Ύπαρξη αστικών γραμμών ΚΤΕΛ	
Μικροί κυκλοφοριακοί φόρτοι	Έλλειψη διαβάσεων και διαγραμμίσεων	Συμμετοχή σε δράσεις και μέτρα για την αλλαγή συμπεριφοράς των πολιτών (ευρωπαϊκή εβδομάδα κινητικότητας)	
Καλή σχετικά κατάσταση οδικού δικτύου	Αρνητικό ισοζύγιο στάθμευσης στο πολεοδομικό κέντρο		
Συμπαγής έκταση και μικρή διάμετρος οικισμού	Χαμηλό ποσοστό εναλλαγής στάθμευσης		
Μικρές αποστάσεις κεντρικών λειτουργιών και κοινωφελών χρήσεων εντός οικισμού	Έλλειψη αστυνόμευσης παραβάσεων στάθμευσης		
Καλή χωροθέτηση και προσβασιμότητα σε χρήσεις εκπαίδευσης	Μικρό ποσοστό πεζοδρόμων και οδών		
Καλή κατάσταση πεζοδρομίων στο πολεοδομικό κέντρο			
Επαρκής χωρική κάλυψη δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών			

	<p>ήπιος κυκλοφορίας</p> <p>Φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά πεζοδρομίων στο πολεοδομικό κέντρο</p> <p>Απουσία ποδηλατοδρόμων</p> <p>Ελλιπής υποδομές ΑμεΑ</p> <p>Αδυναμία των ΜΜΜ να έλθουν μετακινούμενους – Πολύ μικρή συχνότητα δρομολογίων</p>		
--	--	--	--

Η ανάλυση SWOT αξιοποιείται για την τροφοδότηση της διαμόρφωσης των εναλλακτικών σεναρίων ως προς την επιθυμητή εξέλιξη του συστήματος κινητικότητας των Γρεβενών. Θα αξιοποιηθούν τα ζεύγη δυνατών σημείων – ευκαιριών, αδύναμων σημείων – ευκαιριών και δυνατών σημείων – απειλών για τη διαμόρφωση, αντίστοιχα, πολιτικών προωθητικών, μεταστροφής και διαφοροποίησης.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ





Έντυπο διαβούλευσης φορέων



Φορέας:

Υπεύθυνος συμπλήρωσης εντύπου:

Θέση στον φορέα:

Στοιχεία επικοινωνίας: τηλ.

e-mail.

1. Βαθμολογείτε συνολικά το επίπεδο εξυπηρέτησης του συστήματος μεταφορών στην πόλη των Γρεβενών

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

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

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

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

Εμπόδια	Πολύ σημαντικό	Αρκετά σημαντικό	Λίγο σημαντικό	Καθόλου σημαντικό
Κυκλοφοριακή συμφόρηση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Δυσκολία εξεύρεσης χώρου στάθμευσης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ελλιπής συντήρηση οδικού δικτύου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επικίνδυνη οδηγική συμπεριφορά	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μειωμένη οδική ασφάλεια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μη επαρκής ορατότητα σε διασταυρώσεις	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. Τι βαθμολογία θα δίνετε στην ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών των Δημοσίων Συγκοινωνιών στο Δήμο Γρεβενών; (με άριστα το 5)

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

5. Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για τη μετακίνηση με Δημόσιες Συγκοινωνίες τόσο εντός όσο και εκτός της πόλης των Γρεβενών;

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

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

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

## 7. Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για την μετακίνηση πεζή στην πόλη των Γρεβενών;

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

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

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

## 9. Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε με ποδήλατο στην πόλη των Γρεβενών;

Εμπόδια	Πολύ σημαντικό	Αρκετά σημαντικό	Λίγο σημαντικό	Καθόλου σημαντικό
Έλλειψη ποδηλατολωρίδων/ποδηλατοδρόμων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κίνδυνος από την κίνηση οχημάτων (υψηλές ταχύτητες, συμπεριφορά οδηγών)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Έλλειψη ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Έλλειψη επαρκούς φωτισμού κατά τις βραδινές ώρες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δεν είναι άνετο και βολικό	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καιρικές συνθήκες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κακή αισθητική δημόσιου χώρου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Υπάρχουν μεγάλες ανηφόρες/κατηφόρες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

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

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

**11. Αναφέρετε τρεις οδούς ή διασταυρώσεις εντός της πόλης των Γρεβενών, οι οποίες θεωρείτε**

ότι έχουν τα σοβαρότερα προβλήματα και ποια είναι αυτά.

Οδός/διασταύρωση	Περιγραφή προβλήματος

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

.....

.....

.....

.....

.....

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

Ιεράρχηση	Μέσο
	I.X. αυτοκίνητο
	Ποδήλατο
	Πεζή μετακίνηση
	Δημόσια Συγκοινωνία

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

Δράση	Ποσό

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

*Σας ευχαριστούμε θερμά για τη συμβολή και τον χρόνο σας!*

Ερωτηματολόγιο μετακίνησης και διαβούλευσης κατοίκων

## Ερωτηματολόγιο διερεύνησης απόψεων και επιλογών μετακινήσεων στην πόλη των Γρεβενών



### ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΡΕΒΕΝΩΝ



Ο Δήμος Γρεβενών είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που εκπονεί Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Αντικείμενο αυτού του Σχεδίου είναι η υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, με απώτερο σκοπό την βελτίωση των μετακινήσεων κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου στην περιοχή της πόλης των Γρεβενών και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Στο πλαίσιο αυτό καταγράφονται τα βασικά χαρακτηριστικά (ανάγκες, συνήθειες, επιλογές, προβλήματα, δυνατότητες και ευκαιρίες) των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων, επισκεπτών και επαγγελματιών. Επίσης, μπορείς να επισημάνεις προβλήματα μετακίνησης που συναντάς, αλλά και να προτείνεις λύσεις και ιδέες για τη βελτίωση της περιοχής σου.

Με αυτό τον τρόπο συμβάλουμε όλοι στην επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων του Δήμου μας και στη βιώσιμη ανάπτυξη.

**Η διαδικασία συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου διαρκεί περί τα 5 λεπτά.**

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

Μπορείτε να συμπληρώσετε το ερωτηματολόγιο ηλεκτρονικά στο site του Δήμου ή στο <https://forms.gle/7ZUakPwaothzrb96> ή σκανάρωντας με το κινητό σας το **σύμβολο QR**.

### 1. Γενικά στοιχεία

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

.....

1.2 Ποια είναι η ηλικία σας;

15-24	<input type="radio"/>	25-34	<input type="radio"/>	35-44	<input type="radio"/>	45-54	<input type="radio"/>
-------	-----------------------	-------	-----------------------	-------	-----------------------	-------	-----------------------

55-64	<input type="radio"/>	Άνω των 65	<input type="radio"/>
-------	-----------------------	------------	-----------------------

**1.2 Φύλλο**

Γυναίκα	<input type="radio"/>	Άνδρας	<input type="radio"/>
---------	-----------------------	--------	-----------------------

**1.3 Τι επάγγελμα ασκείτε; (x σε μια επιλογή)**

Ελεύθερος επαγγελματίας	<input type="radio"/>	Ιδιωτικός υπάλληλος	<input type="radio"/>	Δημόσιος υπάλληλος	<input type="radio"/>	Σε αναζήτηση εργασίας	<input type="radio"/>
Σε άδεια κύησης	<input type="radio"/>	Συνταξιούχος	<input type="radio"/>	Φοιτητής	<input type="radio"/>	Μαθητής	<input type="radio"/>
Οικιακά	<input type="radio"/>	Άλλο	<input type="radio"/>				

**1.4 Πόσα οχήματα διαθέτει η οικογένεια/το νοικοκυριό σας;**

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

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

.....%

**1.6 Που σταθμεύετε συνήθως στην πόλη των Γρεβενών ;**

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

**1.7 Κατοικία: Οικισμός:.....****Οικισμός:.....****1.8 Εργασία:**

## 2. Στοιχεία μετακινήσεων

2.1 Βαθμολογείτε την εξυπηρέτηση του συστήματος μεταφορών και των επιμέρους υποδομών του στην πόλη των Γρεβενών:

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

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

(Επιλέξτε μόνο ένα μέσο για κάθε σκοπό μετακίνησης).

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

2.3 Πόσο συχνά πραγματοποιείτε την κάθε μετακίνηση;

Σκοπός μετακίνησης	Καθημερινά	Αρκετά συχνά (2-4 φορές την εβδομάδα)	Λίγες φορές μέσα στον μήνα (1 φορά την εβδομάδα)	Σπάνια (1-4 φορές τον μήνα)	Δε με αφορά
Εργασία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Συνοδεία των	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

παιδιών στο σχολείο					
Ψώνια/αγορές	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ψυχαγωγία / εστίαση (καφέ, εστιατόρια, μπαρ)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Άθληση, γυμναστική	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επισκέψεις σε φίλους/συγγενείς	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

#### 2.4 Πόση είναι συνήθως η απόσταση που μετακινείστε;

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

#### 2.5 Πόση είναι συνήθως η διάρκεια της μετακίνησής σας;

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

**3. Μετακίνηση παιδιών από και προς τις σχολικές μονάδες**

(η ενότητα συμπληρώνεται μόνο από όσους έχουν παιδιά)

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

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

	ΙΧ	Δίκυκλο	Δημόσια Συγκοινωνία / ΚΤΕΛ	Ταξί	Ποδήλατο	Πεζή
Με καλό καιρό	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Στη διάρκεια του χειμώνα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Στη διάρκεια του χειμώνα με πολύ κακό καιρό (βροχή, αέρας, χιόνι, κλπ.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**3.2 Σε ποιο σχολείο πηγαίνουν τα παιδιά σας;**

(Αν πηγαίνουν σε διαφορετικό σχολείο, δηλώστε περισσότερα από 1 σχολείο)

α).....

β).....

**3.3 Νιώθετε ασφάλεια κατά τη μετακίνηση των παιδιών σας στο σχολείο;**Ναι  Όχι **Αν ΟΧΙ, γιατί; Συμπληρώστε έως 3 σημαντικές αιτίες.**Η πρόσβαση είναι δύσκολη Σταθμεύουν αυτοκίνητα πάνω στα πεζοδρόμια Τα αυτοκίνητα κινούνται με υψηλή ταχύτητα έξω και πέριξ του σχολείου Δεν υπάρχουν πεζοδρόμια Δεν υπάρχουν ασφαλείς διαβάσεις 

Άλλο

.....  
.....)

#### 4. Απόψεις σχετικά με τις μετακινήσεις στην πόλη των Γρεβενών

##### 4.1 Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε με ΙΧ εντός της πόλης των Γρεβενών;

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

##### 4.2 Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε με Δημόσιες Συγκοινωνίες τόσο εντός όσο και εκτός της πόλης των Γρεβενών;

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

##### 4.3 Πόσο σημαντικά είναι τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε πεζή εντός της πόλης των Γρεβενών;

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

Κακή αισθητική δημόσιου χώρου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Πρόβλημα υγείας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Υπάρχουν μεγάλες ανηφόρες/κατηφόρες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

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

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

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

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

**4.6 Κατανομή πόρων:** Για κάθε 100€ που θα δαπανηθούν για τη βελτίωση του επιπέδου ζωής στην πόλη των Γρεβενών, πόσα θεωρείτε ότι θα πρέπει να διοχετευθούν στις παρακάτω δράσεις;

(το άθροισμα των ποσών θα πρέπει να είναι ίσο με 100€)

Δράση	Ποσό
7. Βελτίωση οδικής ασφάλειας	
8. Ανάπτυξη υποδομών οχημάτων (δρόμοι, στάθμευση, κλπ.)	
9. Βελτίωση υποδομών πεζών, ποδηλάτων και ΑμεΑ	
10. Βελτίωση περιβάλλοντος (πράσινο, ελεύθεροι χώροι, αισθητικές παρεμβάσεις κλπ.)	
11. Τεχνολογίες πληροφορικής (για ενημέρωση των πολιτών, διαδικτυακές εφαρμογές)	
12. Βελτίωση Δημόσιας Συγκοινωνίας	
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>100,0€</b>

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

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

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

*Σας ευχαριστούμε θερμά για τη συμβολή και τον χρόνο σας!*

Δημοσιότητα διαβούλευσης

21/10/2019

Δήμος Γρεβενών

The screenshot displays the official website of the Municipality of Grevena. At the top, there is a navigation menu with the following items: ΑΡΧΙΚΗ, Ο ΔΗΜΟΣ, ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΑΡΧΗ, ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ, ΑΝΟΙΚΤΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ, ΑΞΙΟΘΕΑΤΑ, and ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ. Below the navigation bar, the main content area is titled "Δήμος Γρεβενών".

The central part of the page features a portrait of the Mayor, Giorgos Dastanakis, with a welcome message in Greek. The message states: "Καλωσορίσατε στην επίσημη ιστοσελίδα του Δήμου Γρεβενών. Ως Δήμαρχος Γρεβενών σας καλωσορίζω στο δικτυακό τόπο του Δήμου μας. Από τον ηλεκτρονικό αυτό ιστότοπο, θα προσπαθήσουμε να ανοίξουμε ένα ακόμη κανάλι επικοινωνίας με τους δημότες και τους επισκέπτες μας. Σκοπός μας είναι η άμεση και συνεχής πληροφόρηση του πολίτη, σχετικά με τις υπηρεσίες του Δήμου Γρεβενών, καθώς επίσης η έγκαιρη και έγκυρη ενημέρωσή σας σχετικά με όλα τα τρέχοντα νέα, τις ανακοινώσεις, τα έργα και τις εκδηλώσεις που πραγματοποιούνται στο Δήμο μας. Στόχος μας είναι η καλύτερη δυνατή εξυπηρέτησή σας στα πλαίσια μιας συνεχούς επικοινωνίας και αλληλεπίδρασης. Σημαντική είναι προς αυτή την κατεύθυνση και η δική σας συμμετοχή και οι προτάσεις σας, τις οποίες και θα λαμβάνουμε σοβαρά υπόψη, για την ενίσχυση της λειτουργικότητας του διαδικτυακού μας τόπου. Καλή περιήγηση! Γιώργος Δασταμάνης Δήμαρχος Γρεβενών".

To the right of the main content, there are several promotional banners:
 

- A banner for the "ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ" (Sustainable Urban Mobility Plan) with the logo "ΔΗΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ ΟΡΕΒΕΥΑ".
- A banner for the "5<sup>ο</sup> ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΑΠΑΝΤΑΧΩΤΩΝ ΓΡΕΒΕΝΩΤΩΝ" (5th Meeting of Grevena Residents) held on August 17-19, 2018.
- A banner for the "Κέντρο Κοινότητας" (Community Center).
- A banner for "Η ΕΥΡΩΠΗ ΣΟΥ" (Europe is yours) featuring the European Union flag.

Below the main content, there is a "Δελτία Τύπου" (Press Releases) section. It includes:
 

- An announcement for a "Ερωτηματολόγιο ΣΒΑΚ Δήμου Γρεβενών" (Sustainable Urban Mobility Plan Survey) dated October 21, 2019, with a link to the survey form.
- A news item titled "Συνεδρίαση -- 27 2019 -- Δημοτικού Συμβουλίου" (Municipal Council Meeting -- 27 2019) dated October 18, 2019, regarding a decision on a specific article of the Municipal Code.
- An announcement for a "Πρόσκληση Συλλόγων σε ενημερωτική συνάντηση" (Invitation of Clubs to an informative meeting) dated October 17, 2019.

At the bottom left of the page, the website address "www.dimosgrevenon.gr" is visible, and at the bottom right, the page number "1/6" is shown.

21/10/2019

Έρευνα απόψεων και μετακινήσεων κατοίκων για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Γ...



**ΑΡΧΙΚΗ** **Ο ΔΗΜΟΣ** **ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΑΡΧΗ** **ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ** **ΑΝΟΙΚΤΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ** **ΑΣΙΟΒΕΑΤΑ** **ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ**

**Έρευνα απόψεων και μετακινήσεων κατοίκων για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Γρεβενών**

Δευτέρα, 21 Οκτωβρίου 2019 10:24



**ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ  
ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ  
ΔΗΜΟΥ ΓΡΕΒΕΝΩΝ**

Ο Δήμος Γρεβενών καλεί όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες της ευρύτερης περιοχής της πόλης των Γρεβενών να συμμετέχουν ενεργά στην εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας συμμετέχοντας στην έρευνα ερωτηματολογίου που θα πραγματοποιηθεί.

Το ερωτηματολόγιο αυτό έχει ως στόχο να καταγράψει τα βασικά χαρακτηριστικά (ανάγκες, συνήθειες, επιλογές, προβλήματα, δυνατότητες και ευκαιρίες) των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων, επισκεπτών, και επαγγελματιών του Δήμου στην πόλη των Γρεβενών. Επίσης, μέσα από αυτό το ερωτηματολόγιο δίνεται η δυνατότητα κατάθεσης απόψεων και ιδεών σχετικά με τα παρεχόμενα μέσα και τρόπους μεταφοράς.

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

<https://forms.gle/7ZUakPwaocthzrb96>

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

Η έρευνα θα διαρκέσει μέχρι την Δευτέρα 04 Νοεμβρίου 2019.

Attachments:

 Έρευνα απόψεων και μετακινήσεων κατοίκων για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Α... [ ] 56 Kb

ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ - ΔΕΛΤΙΑ ΤΥΠΟΥ



ΔΗΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ  
**Γρεβενιά**  
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ  
ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



2<sup>ο</sup> ΣΥΝΕΔΡΙΟ  
ΑΣΟΝΑΚΛΥΤΩΝ ΓΡΕΒΕΝΩΝ  
16-17-18-19  
Αύγουστος 2018  
ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΡΕΒΕΝΩΝ  
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ



**Κέντρο Κοινότητας**



Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΟΥ

1/11/2019

Γρεβενά: Ερωτηματολόγιο για το ΣΒΑΚ - erf.gr



Να συμμετέχουν ενεργά στην εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, καλεί ο Δήμος Γρεβενών όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες της ευρύτερης περιοχής της πόλης των Γρεβενών συμμετέχοντας στην έρευνα ερωτηματολογίου που θα πραγματοποιηθεί. Το ερωτηματολόγιο έχει ως στόχο να καταγράψει τα βασικά χαρακτηριστικά των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων, επισκεπτών, και επαγγελματιών στην πόλη των Γρεβενών. Επίσης, μέσα από αυτό το ερωτηματολόγιο δίνεται η δυνατότητα κατάθεσης απόψεων και ιδεών σχετικά με τα παρεχόμενα μέσα και τρόπους μεταφοράς. Οι πολίτες μπορούν να επισημάνουν προβλήματα μετακίνησης που συναντούν, αλλά και να προτείνουν λύσεις και ιδέες για τη βελτίωση της περιοχής.

Μοιράσου το άρθρο:



Ο ιστότοπος χρησιμοποιεί cookies για να απολαμβάνετε την καλύτερη δυνατή εμπειρία κατά την πλοήγησή σας. Επιλέγοντας ΑΓΙΟΔΟΧΗ συμφωνείτε να λαμβάνετε όλα τα cookies. Επιλέξτε ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ COOKIES αν θέλετε να αλλάξετε τις ρυθμίσεις σας. [ΜΠΟΡΕΙΤΕ ΝΑ ΕΝΗΜΕΡΩΘΕΙΤΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΣΑΣ ΕΔΩ.](#)

> Ρυθμίσεις Cookies

✓ Αποδοχή Cookies



<https://www.erf.gr/periferiakes-stathmoi/kozani/grevena-erotimatologio-gia-to-svak/>

1/1

1/11/2019

Γρεβενά: Ερωτηματολόγιο για το ΣΒΑΚ | AstraTV

## Γρεβενά: Ερωτηματολόγιο για το ΣΒΑΚ

ΑΡΧΙΚΗ ΤΟΠΙΚΑ ΝΕΑ ΕΛΛΑΔΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙΡΟΣ ▾ LIVE

ΤΟΠΙΚΑ

# Γρεβενά: Ερωτηματολόγιο για ΣΒΑΚ

Δημοσιεύτηκε 1 εβδομάδα πριν on 23 Οκτωβρίου 2019



Χρησιμοποιούμε cookies για να σας προσφέρουμε την καλύτερη δυνατή εμπειρία στη σελίδα μας. Εάν συνεχίσετε να χρησιμοποιείτε τη σελίδα, θα υποθέσουμε πως είστε ικανοποιημένοι με αυτό.

Εντάξει

Όροι χρήσης

<https://www.astratv.gr/2019/10/23/grevena-erotimatologio-gla-to-svak/>

1/3

🏠 Αρχική > Uncategorized > Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών



## Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών

👤 Δημιουργός site: e-ptolemeos team 📁 σε: Uncategorized 🕒 24/06/2019 | 10:03

<https://e-ptolemeos.gr/schedio-viosimis-astikis-kinitikotitas-toy-dimoy-grevenon/>

1/11/2019

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών - e-ptolemeos.gr

Ο Δήμος Γρεβενών είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Ο Δήμος, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, έχοντας θέσει ως στρατηγική κατεύθυνση την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, προωθεί την υλοποίηση στρατηγικού Σχεδίου για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα με στόχο την βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην αστική περιοχή του Δήμου και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Η διαδικασία για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ έχει ξεκινήσει, σε συνεργασία με εξωτερικό ανάδοχο, με διάρκεια από 22/04/2019 έως 21/06/2020.

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

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

Ο Δήμος Γρεβενών για την πληρέστερη ενημέρωση των ενδιαφερομένων θα δημιουργήσει ξεχωριστή ιστοσελίδα για το ΣΒΑΚ στο site του Δήμου όπου και θα αναρτάται όλο το απαραίτητο υλικό που θα προκύπτει κατά την κατάρτιση του Σχεδίου για την διευκόλυνση της συμμετοχής των πολιτών.

Με δημόσια συζήτηση και με τη συμμετοχή των κατοίκων η Δημοτική Αρχή σχεδιάζει με ανοικτές και συμμετοχικές διαδικασίες το μέλλον μας και σας καλεί να συμβάλουμε όλοι στην επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων του Δήμου μας και στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων

Χρηστος Τριγώνης

Με ετικέτες:

📧 Στείλε μας Φωτογραφίες, Μηνύματα και Καταγγελίες στο [ptolemeos@e-ptolemeos.gr](mailto:ptolemeos@e-ptolemeos.gr)

**DELIVERY**  
24630 22205  
Παλιό Αεράσιον 7, Παλιόβια

**Ψάχνω για...**

**ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ**

**ΙΣΑΑΚ ΝΙΚ. ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ**

ΠΟΛΥΝΤΑΙ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ  
■ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ  
■ ΓΚΑΡΑΖ  
■ ΜΑΓΑΖΙΑ

Παναγί Τσαλόρη 6, Παλιόβια  
τηλ: 2463024265 / κιν: 6976991575

Εκμεταλλεύεται την κρίση και επενδύει με αφοραρά!

**ΕΛΗΚΩΣΤΑΣ**  
ΑΝΤΙΛΑΜΒΑΝΤΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΙΑΠΩΝΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

**Δεληκώστας Μιχάλης**

## Φωτογραφική τεκμηρίωση

### Άποψη πόλης Γρεβενών



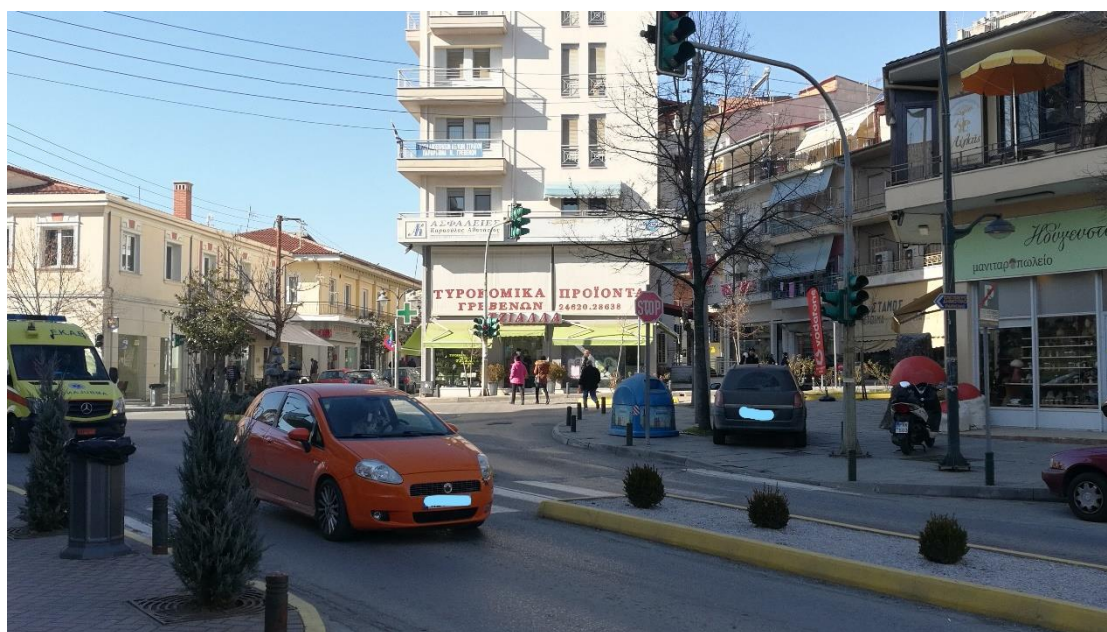
Πλατείες και πεζόδρομοι







Προβλήματα στάθμευσης





Διασταύρωση Ταλιαδούρη - 13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου



Ποταμός Γρεβενίτης εντός αστικού ιστού



Ποδήλατα στα Γρεβενά

