

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ

Εργαστήρι κύριων εμπλεκομένων
φορέων (Δίκτυο Φορέων)

20 Φεβ, 2020 – Το όραμα της πόλης για το μέλλον,
Προτεραιότητες & Μετρήσιμοι Στόχοι, Μέτρα & Πολιτικές

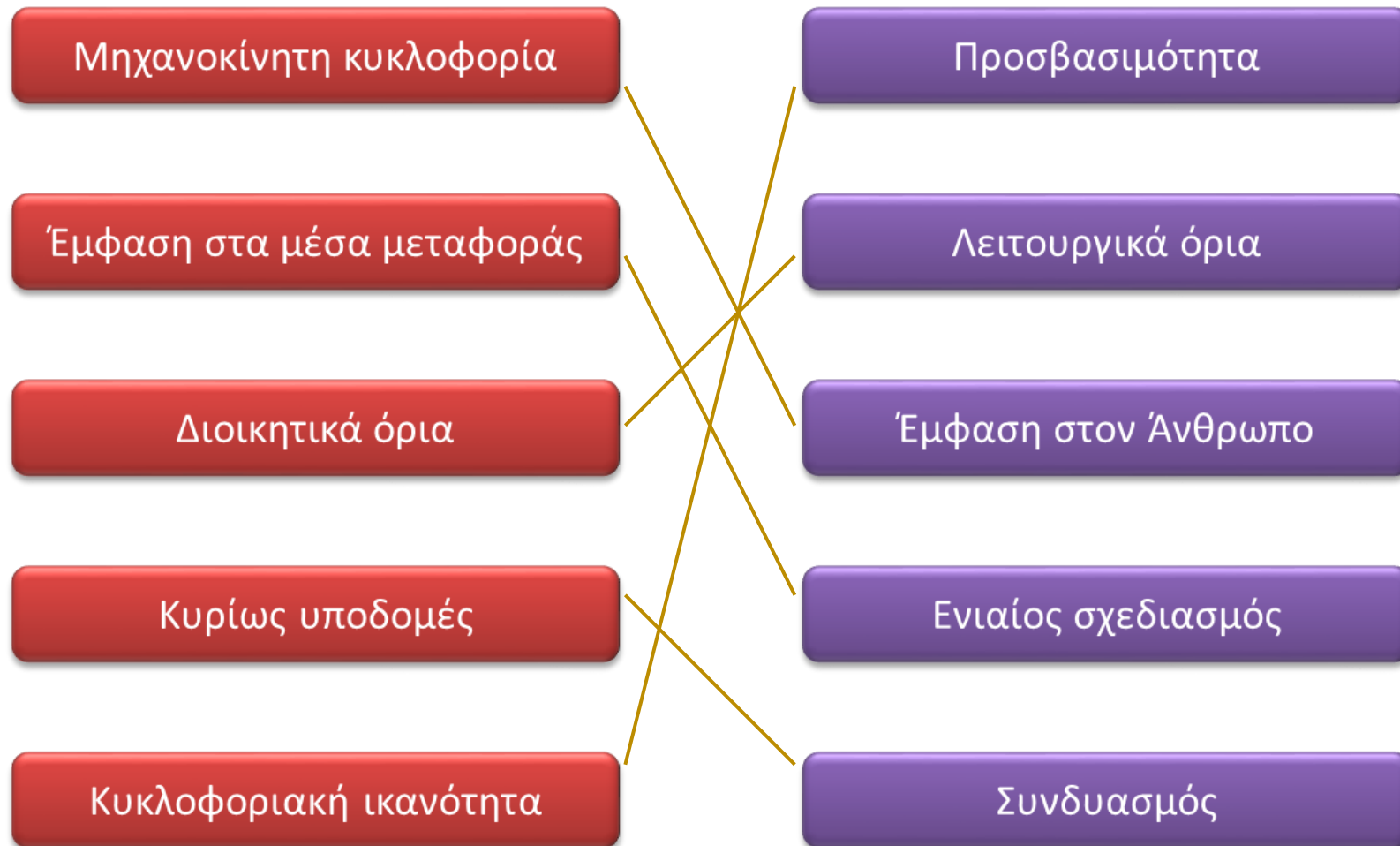
Βιώσιμη Κινητικότητα...

«... η κινητικότητα που ανταποκρίνεται στις ανάγκες της κοινωνίας να κινείται ελεύθερα, να ενισχύει την προσβασιμότητα, να επικοινωνεί, να επιχειρεί και να αναπτύσσει σχέσεις χωρίς να θυσιάζει άλλες βασικές ανθρώπινες και οικολογικές απαιτήσεις σήμερα και στο μέλλον»

Στόχος και Σκοπός ενός ΣΒΑΚ



Νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό της Αστικής Κινητικότητας, γιατί...



Η διαδικασία του ΣΒΑΚ Δ.Χανίων

- ΒΗΜΑ 1: Καθορισμός προοπτικών για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ
- ΒΗΜΑ 2: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου
- ΒΗΜΑ 3: Ανάλυση κατάστασης κινητικότητας (Do nothing)
- ΒΗΜΑ 4: Ανάπτυξη κοινού οράματος
- ΒΗΜΑ 5: Ορισμός προτεραιοτήτων & μετρήσιμων στόχων
- ΒΗΜΑ 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων
- ΒΗΜΑ 7: Συμφωνία σε σαφείς αρμοδιότητες & κατανομή πόρων
- ΒΗΜΑ 8: Σύστημα παρακολούθησης & αξιολόγησης του σχεδίου
- ΒΗΜΑ 9: Υιοθέτηση του ΣΒΑΚ
- ΒΗΜΑ 10: Κατάλληλη διαχείριση & επικοινωνία κατά την υλοποίηση
- ΒΗΜΑ 11: Άντληση διδαγμάτων

Συμμετοχικός Σχεδιασμός – Φάσεις ενεργού συμμετοχής εμπλεκόμενων φορέων & πολιτών

1. Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Χανίων



Πως βλέπετε την πόλη σας σε 20 χρόνια

Ποια στοιχεία πρέπει να

Συντηρηθούν...
Αυξηθούν...
Μειωθούν...

Συμμετοχικός Σχεδιασμός – Φάσεις ενεργού συμμετοχής εμπλεκόμενων φορέων & πολιτών

2. Καθορισμός προτεραιοτήτων και ιεράρχηση
3. Οριστικοποίηση του οράματος
4. Καθορισμός μετρήσιμων στόχων
5. Επιλογή της ατζέντας μέτρων και πολιτικών προς επίτευξη του οράματος και των στόχων
6. Οριστικοποίηση των μέτρων και πολιτικών στο πλαίσιο του επιλεγμένου βέλτιστου σεναρίου προς υλοποίηση

Μεθοδολογικά βήματα για τη διατύπωση του οράματος

Βήμα 1: Τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ & του ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

- Έρευνες, μετρήσεις, απογραφές
- Η άποψη φορέων & πολιτών
- Ανάλυση τάσεων - διάγνωση κινητικότητας στο μέλλον

Βήμα 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

- SWOT ανάλυση
- Αναγνώριση των προσδοκιών
- Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον

Βήμα 3: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (λειτουργικοί στόχοι)

- Ορισμός προτεραιοτήτων (λειτουργικών στόχων)
- Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

Βήμα 4: Οριστικοποίηση οράματος

- Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος
- Τελική διαμόρφωση & ψήφιση από το ΔΣ του Δήμου

Βήμα 5: Ποσοτικοποίηση του οράματος

- Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων στόχων
- Ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών)

Η συμμετοχή του Δικτύου Φορέων

ΒΗΜΑ1

Εντοπίζω τα προβλήματα του
ΣΗΜΕΡΑ & του ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

- **Ενημερώνομαι** στο σημερινό εργαστήριο

ΒΗΜΑ2

Κοινή κατανόηση της
αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

- **Συμμετέχω** στο σημερινό εργαστήριο

ΒΗΜΑ3

Ιεράρχηση προτεραιοτήτων
(λειτουργικών στόχων)

- **Συμμετέχω** στο σημερινό εργαστήριο

ΒΗΜΑ4

Οριστικοποίηση οράματος

- **Συμμετέχω** στο σημερινό εργαστήριο

ΒΗΜΑ5

Ποσοτικοποίηση του οράματος

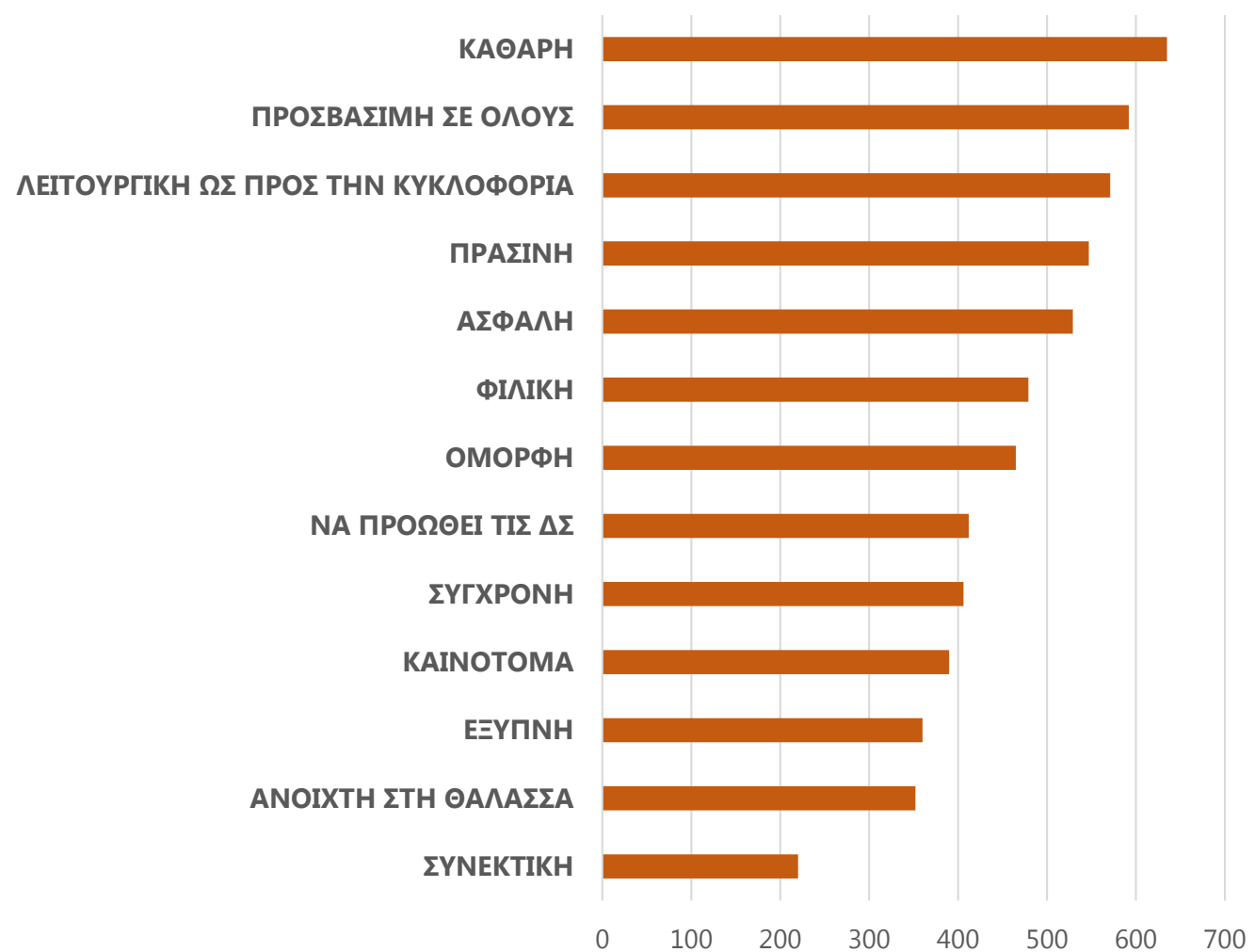
- **Ενημερώνομαι** σε επόμενο στάδιο της μελέτης

Εντοπίζω τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ (ΒΗΜΑ1) – Η ΑΠΟΨΗ ΦΟΡΕΩΝ & ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΟΡΑΜΑ

Η ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΧΑΝΙΩΝ ΣΗΜΕΡΑ

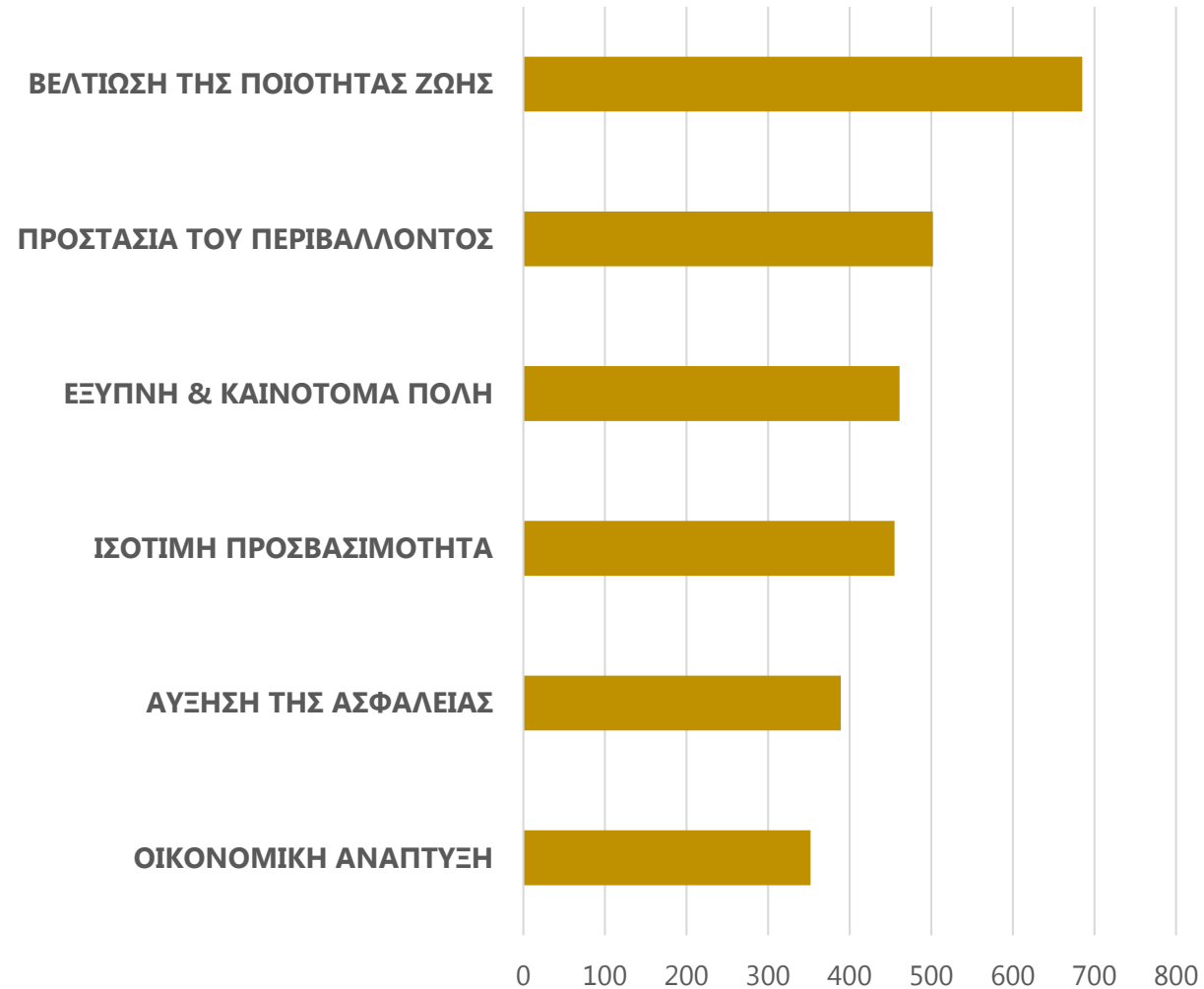


Η ΠΟΛΗ ΠΟΥ ΕΠΙΘΥΜΩ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

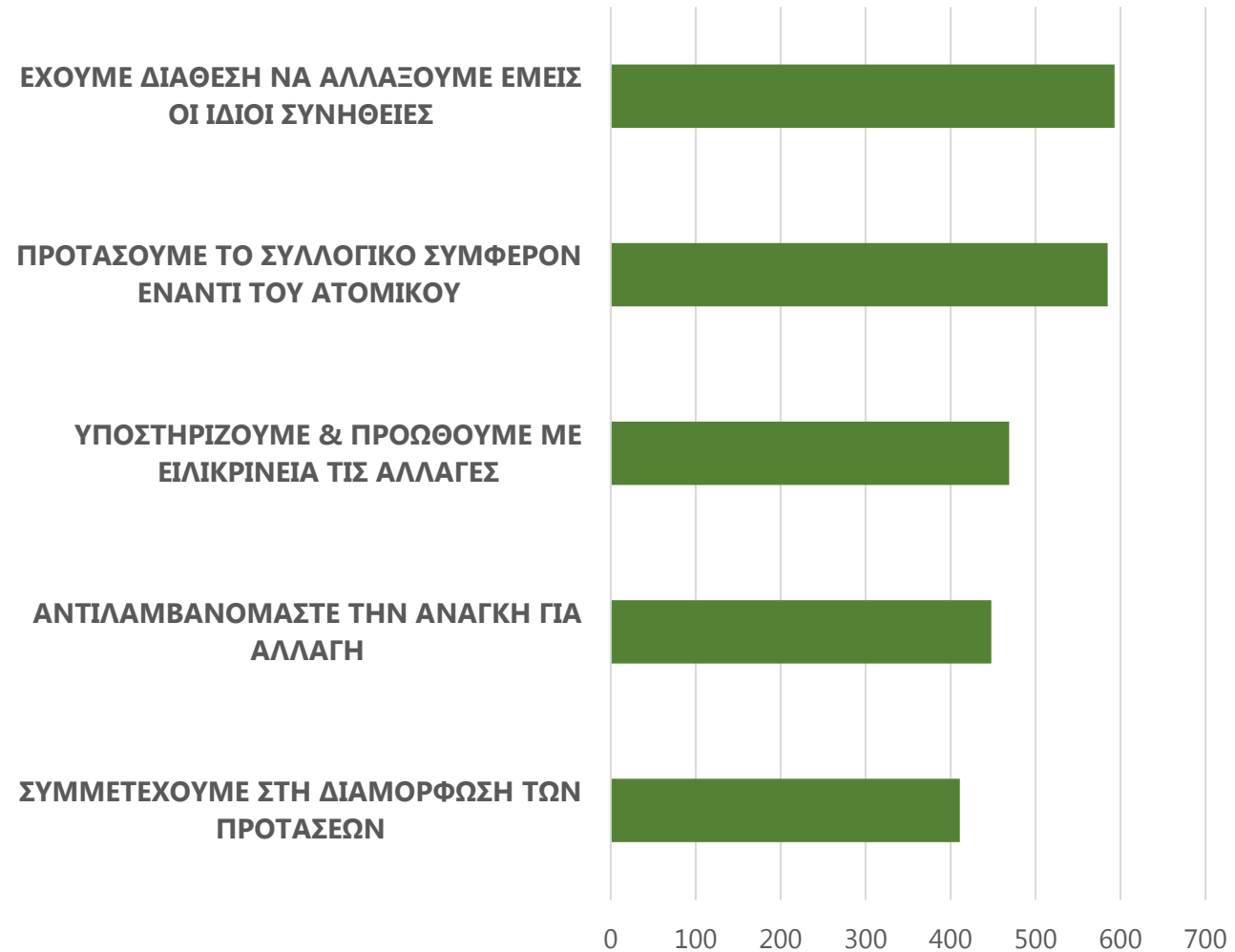


Εντοπίζω τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ (ΒΗΜΑ1) – Η ΑΠΟΨΗ ΦΟΡΕΩΝ & ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΟΡΑΜΑ

ΘΕΛΩ ΜΙΑ ΤΕΤΟΙΑ ΠΟΛΗ ΓΙΑΤΙ ΕΠΙΘΥΜΩ



ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟ ΝΑ ΑΛΛΑΞΟΥΜΕ



Τι ζητούν οι πολίτες αξιολογώντας το σύστημα μεταφορών...

- Μεγάλα και άνετα πεζοδρόμια (χωρίς εμπόδια και παράνομες κατασκευές)
- Αυστηρή επιτήρηση της παράνομης στάθμευσης
- Δενδροφύτευση
- Βελτίωση των ΔΣ
- Οδική ασφάλεια
- Χώρος για τα ποδήλατα
- Δήμος δεν είναι μόνον η πόλη των Χανίων..
- «.....Χανιώτες, θα μπορούσατε να γίνετε Μονακό. Έχετε μια πανέμορφη πόλη. Και έτσι καλοί είστε. Αλλά πραγματικά είναι σαν να έχετε στα χέρια σας μια φεράρι και να την πάτε με 30 χλμ την ώρα. Τα Χανιά αν φτιάξουν πεζοδρόμους και δυτικών προτύπων συγκοινωνίες δεν θα έχουν ταβάνι στην ομορφιά και την ανάπτυξη.....»

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2)



ΤΑ ΧΑΝΙΑ ΣΗΜΕΡΑ

ΤΑ ΧΑΝΙΑ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ



Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) - ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (+)



- **Ιστορική & πολιτιστική κληρονομιά**
- **Φυσική ομορφιά**
- **Ήπιες καιρικές συνθήκες**
- **Περιορισμένη περιβαλλοντική ρύπανση**
- **Τουρισμός (μεγάλη διάρκεια τουριστικής περιόδου)**
- **Οικονομικές δραστηριότητες με έμφαση στο τουριστικό κεφάλαιο υψηλών προδιαγραφών (πολλαπλασιαστής 2.65)**
- **ΑΕΙ υψηλού προφίλ που παράγουν και προάγουν την καινοτομία**
- **Κέντρο υπερτοπικής εμβέλειας στην παροχή υπηρεσιών, γνώσης & τεχνολογίας**
- **Πολιτική σύγκλιση στην επίτευξη των στόχων βιωσιμότητας για το μέλλον και τη διαμόρφωση κοινού οράματος για την πόλη, για στόχους και προτεραιότητες**
- **Διάθεση για αλλαγή νοοτροπίας από τους πολίτες υπέρ του συλλογικού συμφέροντος**
- **???**
- **???**
- **???**

Βήμα 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

- **SWOT ανάλυση**
- Αναγνώριση των προσδοκιών
- Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) - ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (–)



- Υψηλή συγκέντρωση εμπορικών χρήσεων, διοίκησης, αναψυχής & κοινωνικών εξυπηρετήσεων στην κεντρική περιοχή της πόλης και ταύτιση με το παραδοσιακό κέντρο της
- Περιορισμένες δυνατότητες του ΚΟΔ (μικρά πλάτη οδών)
- Περιορισμένα πλάτη πεζοδρομίων
- Παρουσία εμποδίων στην κίνηση των πεζών στα πεζοδρόμια – Εξασφάλιση της ελεύθερης όδευσης πεζών σε μικρό σχετικά μήκος του δικτύου
- Ανύπαρκτο δίκτυο ποδηλατοδρόμων
- Απόλυτη κυριαρχία της χρήσης ΙΧ
- Λειτουργία οδικού δικτύου στις διασταυρώσεις σε κατάσταση κορεσμού
- Ικανοποιητικό πλήθος προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης παρόλα αυτά εκτεταμένο το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης
- Προβληματική λειτουργία των πεζοδρόμων/ δρόμων ήπιας κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη
- Προβλήματα στην λειτουργία των ΔΣ παρά το ικανοποιητικό σχετικά επίπεδο στοιχείων υποδομής
- Επισήμανση από τους πολίτες της ανάγκης σημαντικών βελτιωτικών μέτρων για το σύστημα μεταφορών της πόλης
- Θεσμική ετοιμότητα
- ???

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) - ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (+)



- Κρουαζιέρα (home port)
- Συνεισφορά του τουρισμού στο ΑΕΠ της Περιφέρειας Κρήτης στο 47% έναντι 70-90% στις Περιφέρειες Ιονίων και Νοτίου Αιγαίου – Με εξαίρεση την Αττική, η Κρήτη έχει το 2ο υψηλότερο κατά κεφαλήν εισόδημα στη χώρα
- Το υφιστάμενο 70-80% του τουριστικού φόρτου σε 2 τρίμηνα μπορεί να διευρυνθεί
- Ανάδειξη της πόλης σε κέντρο υπερτοπικής εμβέλειας στην παροχή υπηρεσιών, γνώσης & τεχνολογίας
- Έργα ολοκλήρωσης του ΒΟΑΚ – Δυνατότητες να χρηματοδοτηθούν συμπληρωματικά έργα βελτίωσης για τη διασύνδεση αστικών και περιαστικών δικτύων (missing links)
- Η επιβολή αυστηρών κανόνων για τις εκπομπές ρύπων θα αναγκάσουν τη χώρα να στραφεί με μεγαλύτερη ένταση στη βιώσιμη κινητικότητα
- Εμφαση στην ηλεκτροκίνηση – χωροθέτηση σταθμών φόρτισης
- ???
- ???
- ???

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) - ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

ΚΙΝΔΥΝΟΙ (–)



- Υψηλός ποσοστό χρήσης μηχανοκίνητων οχημάτων
- Περιορισμένη χρήση ήπιων μέσων μετακίνησης (ΔΣ, πεζή, ποδήλατα)
- Ιδιαίτερα αυξημένος τουριστικός φόρτος τη θερινή περίοδο
- Η διεύρυνση του τουριστικού φόρτου σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα θα έχει αρνητικές συνέπειες
- Οικονομική κρίση σε Εθνικό επίπεδο (αδυναμία χρηματοδότησης του σχεδίου υλοποίησης)
- Γεωστρατηγική αναταραχή της ευρύτερης περιοχής με επιπτώσεις στον τουρισμό
- Κλιματική αλλαγή / φυσικές καταστροφές - Χαμηλή ανθεκτικότητα των υποδομών
- Αδυναμία σύγκλισης και συγχρονισμού πολεοδομικών και συγκοινωνιακών παρεμβάσεων
- Εσωτερικός ανταγωνισμός μεταξύ χρηματοδότησης έργων ΣΒΑΚ και έργων υποδομής (νέοι δρόμοι)
- ???
- ???
- ???

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) – ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΡΟΣΔΟΚΙΩΝ

Βήμα 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

- SWOT ανάλυση
- Αναγνώριση των προσδοκιών
- Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον



Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ



**Οικονομική
αποδοτικότητα
των δικτύων
μεταφορών για την
διακίνηση
ανθρώπων &
αγαθών**

Θέλω οικονομική αποδοτικότητα των δικτύων μεταφορών μέσω:

- Της βελτιστοποίησης της λειτουργίας των δικτύων ιδιωτικών και δημοσίων μέσων μεταφοράς (π.χ. μείωση του χρόνου ταξιδιού)
- Της βελτίωσης της αποδοτικότητας από πλευράς κόστους των δικτύων ιδιωτικών και δημοσίων μέσων μεταφοράς (π.χ. μείωση του λειτουργικού κόστους)
- Της μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης
-
-
-
-
-
-

Βήμα 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

- SWOT ανάλυση
- Αναγνώριση των προσδοκιών
- Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ



**Περιβαλλοντική βιωσιμότητα
μέσω της συστηματικής
μείωσης ατμοσφαιρικών
ρύπων που σχετίζονται με
την κυκλοφορία**

Θέλω την προστασία του περιβάλλοντος κυρίως από:

- Την αλόγιστη χρήση των Ι.Χ. οχημάτων εντός του αστικού κέντρου
- Τους ρύπους που παράγει η επιχειρηματικότητα
- Φορτηγά οχήματα με χαμηλά επίπεδα πληρότητας
- Την κυκλοφορία παλαιάς τεχνολογίας μεταφορικών μέσων (κίνητρα και υποδομές για προώθηση της ηλεκτροκίνησης)
- Την ηχητική ρύπανση από την κυκλοφορία των οχημάτων
-
-
-

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ



**Προσβασιμότητα
για όλους μέσω
της διάθεσης
εναλλακτικών
τρόπων
μετακίνησης**

Θέλω ισότιμη προσβασιμότητα μέσω:

- Εύκολης και γρήγορης πρόσβασης σε όλες τις χρήσεις γης της πόλης (εναλλακτικά μέσα, μείωση χρόνων διαδρομής, μείωση της συμφόρησης)
- Ενίσχυσης του συστήματος των ΔΣ (δημιουργία προσβάσιμων στάσεων, λεωφορειο-λωρίδων, κεντρικού σταθμού & πιθανά σταθμών P&R, προσβάσιμος στόλος οχημάτων, βελτίωση χρονο-προγραμματισμού, κλπ.)
- Ανάπτυξη συστήματος ΔΣ σύμφωνα με το προφίλ της ζήτησης (Public Transport on Demand)
- Σεβασμού των ιδιαιτεροτήτων κάθε πολίτη και ισότιμη παροχή ελεύθερου και προσβάσιμου χώρου (υποδομές προσβασιμότητας σε ΑμεΑ, ράμπες, επαρκές πλάτος πεζοδρομίου, υποδομές για τυφλούς, ειδικές θέσεις στάθμευσης, κ.α.)
- Απόδοσης διαθέσιμης χωρητικότητας οδών με τρόπο ισόνομο στους χρήστες του (πεζοί, ποδηλάτες, μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς)
- Απρόσκοπτης πρόσβασης στο παραλιακό μέτωπο
-
-

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ



**Οδική ασφάλεια
κατά τη χρήση &
λειτουργία του
συστήματος μεταφορών**

Θέλω αύξηση της ασφάλειας με:

- Μείωση οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα
- Μείωση ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτα άτομα (πεζοί, ποδηλάτες, ΑμεΑ)
- Μείωση ατυχημάτων όπου εμπλέκονται μαθητές
-
-
-

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ (ΒΗΜΑ2) – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ



**Ποιότητα
ζωής μέσω της
βελτίωσης του
αστικού χώρου**

Θέλω βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσω:

- Ευρείας πεζοδρόμησης του κέντρου της πόλης
- Απαγόρευσης και/ ή εγκατάστασης εκτενούς συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, με παράλληλη δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης
- Δημιουργίας εκτεταμένου δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας
- Προστασίας των γειτονιών με δίκτυο οδών χαμηλών ταχυτήτων
- Απόδοσης δημόσιου χώρου στους πολίτες – Δημιουργία ελεύθερων χώρων για χρήση από τους πολίτες και ανάδειξη πολιτισμικής κληρονομιάς
- Δημιουργίας των απαραίτητων συνθηκών και υποδομών για την ενθάρρυνση μετακινήσεων μικρών και μεσαίων αποστάσεων με εναλλακτικά μέσα (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση)
- Ανάπτυξης & ανάδειξης ενός ενιαίου παραλιακού μετώπου (συνεκτική & όχι άναρχη ανάπτυξη της πόλης)
-
-

Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (ΒΗΜΑ3) – ΟΡΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ



ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

- Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης
- Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς



ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ

- Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία
- Μείωση της ηχορύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία
- Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας
- Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)



ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

- Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς
- Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)
- Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς
- Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ

Βήμα 3: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (λειτουργικοί στόχοι)

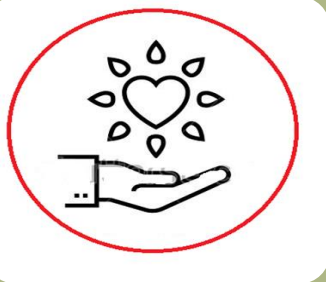
- **Ορισμός προτεραιοτήτων (λειτουργικών στόχων)**
- Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (ΒΗΜΑ3) – ΟΡΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ



ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

- Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα
- Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτα άτομα



ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

- Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος
- Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή του οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)

Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (ΒΗΜΑ3) – ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

Βήμα 3: Ιεράρχηση
προτεραιοτήτων (λειτουργικοί
στόχοι)

- Ορισμός προτεραιοτήτων
(λειτουργικών στόχων)
- Ιεράρχηση
προτεραιοτήτων



Οριστικοποίηση οράματος (ΒΗΜΑ4) – ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΦΡΑΣΕΩΝ ΟΡΑΜΑΤΟΣ

Βήμα 4: Οριστικοποίηση οράματος

- **Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος**
- Τελική διαμόρφωση & ψήφιση από το ΔΣ του Δήμου



Το όραμα είναι μια σημαντική περιγραφή της επιθυμίας μας για την μορφή που θέλουμε να έχει η πόλη μας στο μέλλον

Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (ΒΗΜΑ3) – ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

ΘΕΤΩ ΤΙΣ ΔΙΚΕΣ ΜΟΥ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος

Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα

Μείωση της ηχορύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία

Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης

Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)

Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ

Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς

Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας

Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς

Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς

Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτα άτομα

Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία

Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς

Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)

Οριστικοποίηση οράματος (ΒΗΜΑ4) – ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΦΡΑΣΕΩΝ ΟΡΑΜΑΤΟΣ

ΓΡΑΨΕ ΤΟ ΟΡΑΜΑ



ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ;

Βήμα 4: Οριστικοποίηση οράματος

- Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος ✓
- **Τελική διαμόρφωση & ψήφιση από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου**

Βήμα 5: Ποσοτικοποίηση του οράματος

- Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων στόχων
- Ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών)

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΔΕΙΚΤΩΝ & ΜΕΤΡΗΣΙΜΩΝ ΣΤΟΧΩΝ



ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Οικονομική Αποδοτικότητα Δικτύων

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης

ΔΕΙΚΤΗΣ: Πλήθος οχηματοχιλιομέτρων

ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ: -20%



ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Περιβαλλοντική βιωσιμότητα

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Μείωση των ρύπων

ΔΕΙΚΤΗΣ: Εκπομπές CO₂

ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ: -40%



ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Προσβασιμότητα

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Βελτίωση των υπηρεσιών ΔΣ

ΔΕΙΚΤΗΣ: Μερίδιο χρήσης ΔΣ

ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ: 10%



ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Οδική Ασφάλεια

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Μείωση των ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα

ΔΕΙΚΤΗΣ: Πλήθος ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα

ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ: -50%



ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Ποιότητα Ζωής

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: Ισόρροπη κατανομή δημόσιου χώρου σε μηχανοκίνητα & βιώσιμα μέσα

ΔΕΙΚΤΗΣ: Μήκος νέων πεζοδρόμων

ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ: 10χλμ.

ΑΤΖΕΝΤΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ (ΜΕΤΡΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ)

Βελτίωση της μορφής & δομής του δικτύου ΔΣ

- Διαφορετικά επίπεδα τύπου γραμμών (πρωτεύουσες, δευτερεύουσες, τροφοδοτικές, ανταποκρινόμενες στη ζήτηση)
- Χωροθέτηση ενός κεντρικού σταθμού
- Δημιουργία σταθμών Park & Ride
-

Αναβάθμιση των υπηρεσιών ΔΣ

- Αύξηση της συχνότητας
- Δημιουργία λεωφορείο-λωρίδων
- Αναβάθμιση του στόλου οχημάτων (προσβασιμότητα)
- Εξασφάλιση προσβάσιμων στάσεων
- Αναπροσαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής
-

Αποθάρρυνση της χρήσης ΙΧ σε ευαίσθητες περιοχές

- Δίκτυο μονοδρόμων
- Εκτεταμένη πεζοδρόμηση
- Επιβολή χαμηλών ορίων ταχύτητας
- Αρμονική συνύπαρξη οχημάτων & πεζών/ποδηλατιστών
- Κίνητρα για την χρήση των σταθμών Park & Ride
- Αυστηρή αστυνόμευση
- Ελεγχόμενη στάθμευση με υψηλό τέλος στην κεντρική περιοχή
-

Αύξηση του δημόσιου χώρου στους πολίτες

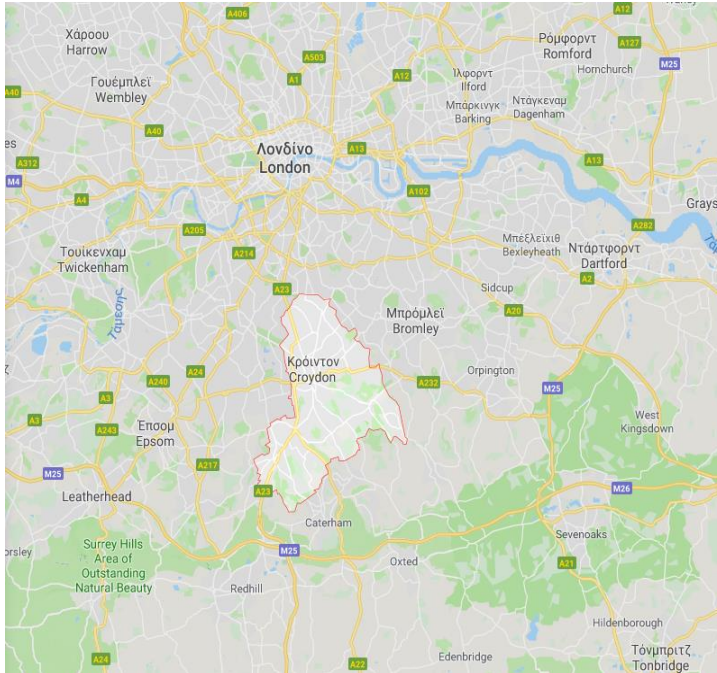
- Βελτίωση της υποδομής πεζής μετακίνησης
- Πεζοδρόμηση εμπορικών δρόμων με υψηλά επίπεδα κίνησης πεζών
- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων
- Πεζοδρόμηση και/ή μετατροπή οδών σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας σε περιοχές με οδικό δίκτυο μειωμένων γεωμετρικών χαρακτηριστικών και/ή προς τουριστική ανάπτυξη

Αύξηση της οδικής ασφάλειας & της προσβασιμότητας

- Δημιουργία ζωνών προστασίας γύρω από σχολεία
- Μέτρο «λεωφορείου περπατήματος» προς/ από τα σχολεία
- Δημιουργία αφαλών διασταυρώσεων
- Δημιουργία προσβάσιμων διαδρόμων προς/ από σημεία ενδιαφέροντος της πόλης για ΑμεΑ
-

ΚΑΛΕΣ
ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ
ΕΥΡΩΠΗ &
ΕΛΛΑΔΑ

Ηνωμένο Βασίλειο: Απαγόρευση κυκλοφορίας στους δρόμους γύρω από τα σχολεία



ΔΗΜΟΣ ΚΡΟΙΝΤΟΝ (CROYDON) του Λονδίνου

- Βρίσκεται στο νότιο τμήμα του Λονδίνου
- Έχει πληθυσμό 384.837 κατοίκους (ένας από τους μεγαλύτερους δήμους της πόλης)
- Έχει συνολικά 90 σχολεία
- Το 22,2% του πληθυσμού εκτιμάται ότι είναι κάτω των 15 ετών (στο σύνολο του Λονδίνου το αντίστοιχο ποσοστό 20,5%)

Ηνωμένο Βασίλειο: Απαγόρευση κυκλοφορίας στους δρόμους γύρω από τα σχολεία

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

- Μηχανές αυτοκινήτων σε αναμονή (ποιότητα ατμόσφαιρας, θόρυβος)
- Εμπλοκές (οδική ασφάλεια)
- Επικίνδυνο πάρκινγκ (οδική ασφάλεια)
- Διαμαρτυρίες γονέων, κατοίκων, εκπαιδευτικών, αστυνομίας

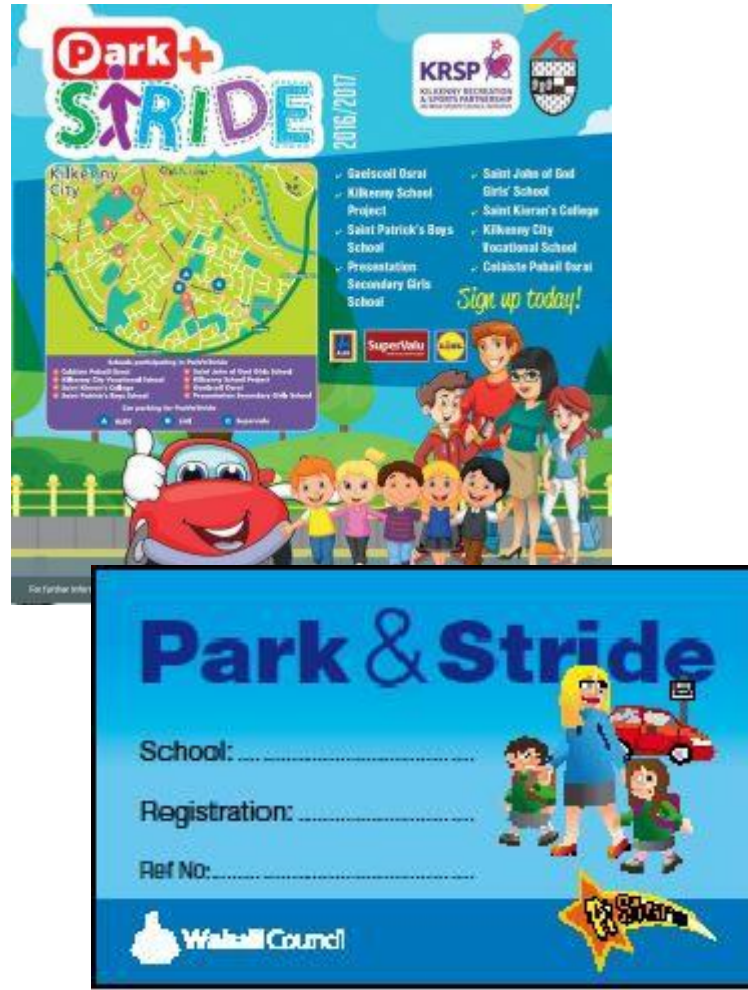
ΟΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

- Τον πρώτο μήνα, οι παραβάτες έλαβαν προειδοποιητικές ειδοποιήσεις
- Μετά την περίοδο αυτή, εκδόθηκαν ειδοποιήσεις επιβολής κυρώσεων (£ 130 ή £ 65 εάν καταβληθεί το πρόστιμο εντός 14 ημερών)

Η ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ

- Απαγόρευση της κυκλοφορίας στους δρόμους γύρω από 3 επιλεγμένα σχολεία κατά τις ώρες λειτουργίας των σχολείων
 - πιλοτική εφαρμογή, Σεπτέμβριος 2017 - Μάιο 2018
 - Δευτέρα έως Παρασκευή, 8 π.μ. έως 9:30 π.μ., 2 μ.μ. ή 2:30 μ.μ. έως 4 μ.μ.
- Εγκατάσταση τεχνολογίας CCTV και αυτόματης αναγνώρισης πινακίδων κυκλοφορίας (ANPR)
- Ενθάρρυνση του "park & stride"
- Ελεύθερη κίνηση ποδηλάτων, οχημάτων ασφαλείας, οχημάτων με ειδικές άδειες (π.χ. κάτοικοι, εκπρόσωποι σχολείων, γονείς με απαλλαγή, κλπ.)

Ηνωμένο Βασίλειο: Απαγόρευση κυκλοφορίας στους δρόμους γύρω από τα σχολεία



Park and Stride car sticker

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ PARK & STRIDE

- Επιτρέπει στους γονείς/ κηδεμόνες να αφήσουν το αυτοκίνητό τους σε προκαθορισμένη θέση και να περπατήσουν την υπόλοιπη απόσταση (συνήθως 5-15 λεπτά)
- Τα σχολεία αναγνωρίζουν ένα χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων (π.χ. σούπερ μάρκετ, εκκλησία, κλπ.) σε μικρή απόσταση από το σχολείο και λαμβάνουν άδεια από τον ιδιοκτήτη της γης για τη χρήση της
- Προωθείται το πρόγραμμα & ξεκινά ένας επίσημος ιστότοπος Park & Stride
- Γίνονται εγγραφές & οι γονείς παίρνουν ειδικό αυτοκόλλητο εξουσιοδοτημένου χρήστη

Ηνωμένο Βασίλειο: Απαγόρευση κυκλοφορίας στους δρόμους γύρω από τα σχολεία



ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

- Βελτιωμένο περιβάλλον γύρω από το σχολείο με λιγότερη κίνηση, ρύπανση και θόρυβο
- Προώθηση των ενεργών μέσων μεταφοράς – αύξηση του επιπέδου άσκησης στα παιδιά
- Τα παιδιά μαθαίνουν βασικές δεξιότητες πεζών
- Οι γονείς εξοικονομούν χρόνο αποφεύγοντας τη συμφόρηση γύρω από το σχολείο
- Ευκαιρίες στα σχολεία να συνεργαστούν με την τοπική κοινότητα κατά τη φάση δημιουργίας του προγράμματος

ΠΟΙΑ Η ΤΥΧΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΣΗΜΕΡΑ

- Η πιλοτική εφαρμογή αποδείχτηκε επιτυχής
- Επέκταση του προγράμματος:
 - Σε άλλα 3 σχολεία μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2019
 - Σε 5 ακόμη το 2020

Λεωφορείο περπατήματος – Walking Bus



Πρώτη εμφάνιση στην Ιαπωνία
το 1990
Ιδιαίτερα δημοφιλής πρακτική
στη Μεγάλη Βρετανία – πρώτη
εισαγωγή το 1998

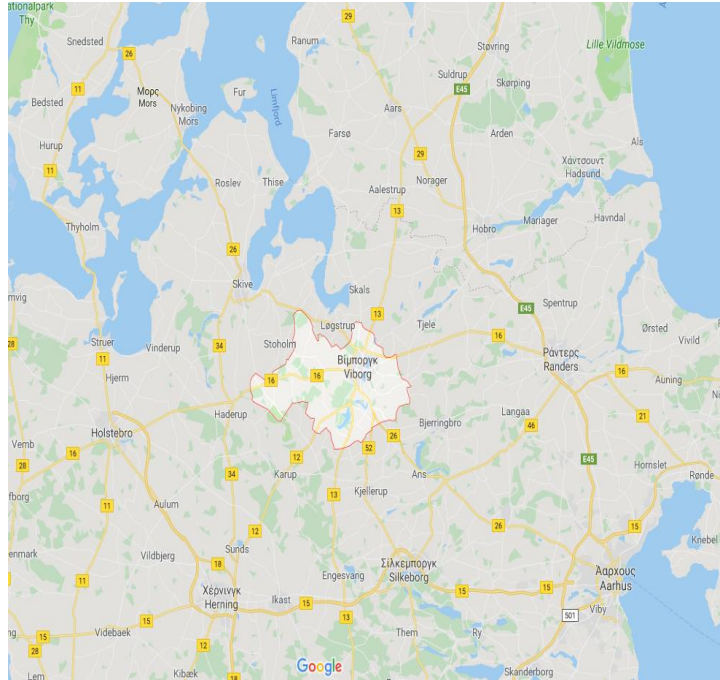
ΤΙ ΕΙΝΑΙ;

- Είναι μια ομάδα παιδιών που περπατούν στο σχολείο με έναν ή περισσότερους ενήλικες
- Είναι σαν ένα carpool - χωρίς το αυτοκίνητο
- Δομημένη διαδρομή με συγκεκριμένα σημεία συνάντησης, μήκους συνήθως 1,5 χλμ.
- Συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα (πόσο συχνά λειτουργεί)
- Τακτικά κυλιόμενο πρόγραμμα εκπαιδευμένων εθελοντών / συνοδών
- Απαιτούνται: εθελοντές, συντονισμός, ευθύνη, εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας

ΠΟΙΑ ΤΑ ΟΦΕΛΗ

- Ενθάρρυνση της σωματικής δραστηριότητας & κοινωνικοποίηση
- Βελτίωση δεξιοτήτων ασφαλούς περπατήματος
- Αύξηση της ανησυχίας για το περιβάλλον – μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ρύπανσης & της ταχύτητας κοντά στα σχολεία

Δανία: Αρμονική συνύπαρξη ιστορίας και προσβασιμότητας



ΔΗΜΟΣ ΒΙΜΠΟΡΓΚ (VIBORG)

- Μία από τις παλαιότερες πόλεις της Δανίας - χρονολογείται από το 900 π.Χ.
- Περιβάλλεται από πολλές λίμνες και βουνά – κυριολεκτική μετάφραση «ιερό βουνό»
- Έχει πληθυσμό που υπερβαίνει τους 50.000 κατοίκους
- Αντιμετωπίζει μια σύγκρουση ανάμεσα στη διατήρηση των ιστορικών χαρακτηριστικών της πόλης και την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων της σημερινής εποχής
- Η ύπαρξη των πολιτιστικών χαρακτηριστικών καθιστά την πρόσβαση στην πόλη μια πρόκληση για άτομα με μειωμένη κινητικότητα

Δανία: Αρμονική συνύπαρξη ιστορίας και προσβασιμότητας

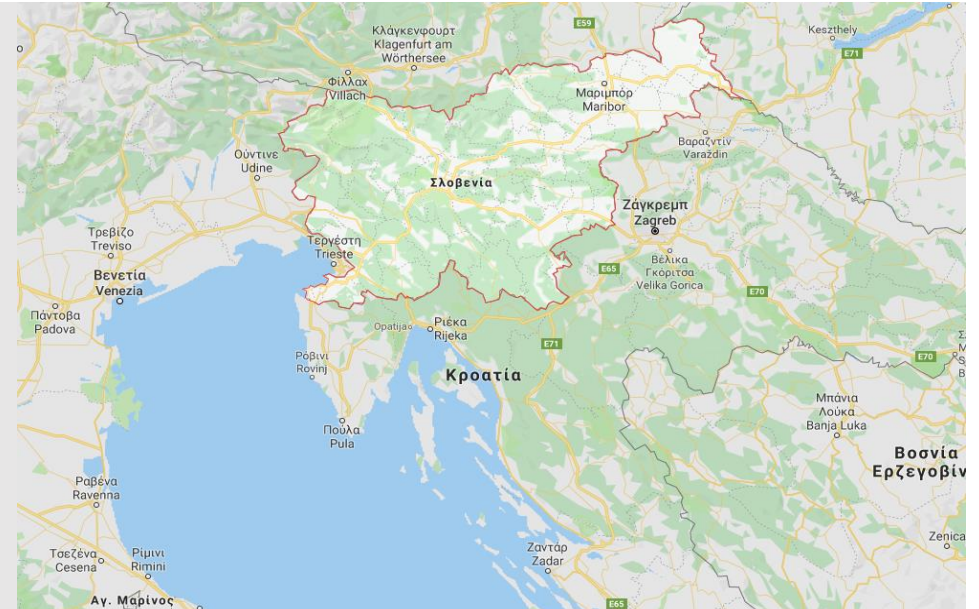


ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «Προσβασιμότητα στο ιστορικό κέντρο της πόλης - νέοι τρόποι για την ενίσχυση της πολιτιστικής κληρονομιάς»

- Οργανισμοί συνεργάστηκαν για τη δημιουργία μίας ισχυρής εταιρικής σχέσης δημόσιου – ιδιωτικού τομέα
- Με κοινό όραμα: βελτίωση προσβασιμότητας, ενίσχυση ελκυστικότητας, προσέλκυση τουριστικής κίνησης, διατήρηση πολιτιστικής κληρονομιάς και αρχιτεκτονικής της πόλης
- Υποστήριξη από μια στρατηγική επικοινωνίας, που υπογράμμισε την ανάγκη αλλαγής του τρόπου λειτουργίας των πόλεων
- Μεγάλη έμφαση στην κινητήρια δύναμη της καινοτομίας
- Αναπτύχθηκε εφαρμογή για τον εντοπισμό προσβάσιμων περιπάτων και παροχή ηχητικών περιγραφών της ιστορίας της πόλης
- Δημιουργήθηκε 3D μοντέλο της πόλης που επιτρέπει σε άτομα με προβλήματα όρασης να έχουν πρόσβαση σε κείμενο με χρήση μπράιγ

Σλοβενία: Πρωτοπόρος στον σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην ΝΑ Ευρώπη

- Την τελευταία 10ετία, τα ΣΒΑΚ καθιερώθηκαν ως ένα πολύ γνωστό εργαλείο που χρησιμοποιείται ευρέως
- Προώθηση τους από τη Σλοβενική Κυβέρνηση και το Ινστιτούτο Πολεοδομικού Σχεδιασμού
- Δεν αποτελούν υποχρεωτική πράξη βάσει του σλοβενικού νόμου
- Έτσι, η παροχή χρηματοδοτικής στήριξης ως ο καλύτερος τρόπος για την ενθάρρυνση ανάπτυξης και εφαρμογής των ΣΒΑΚ
- Μέχρι το τέλος του 2018, πάνω από 77 πόλεις (το 1/3 δηλ. όλων των δήμων της χώρας και τα 2/3 του συνολικού αριθμού αστικών περιοχών άνω των 5.000 κατοίκων) υιοθέτησαν ένα ΣΒΑΚ
- Μόνο οι πόλεις με εγκεκριμένο ΣΒΑΚ ήταν επιλέξιμες για χρηματοδότηση



- Κεντρικά προσδιορίσθηκαν οι δείκτες παρακολούθησης (στόχοι) προς επίτευξη:
 - Μερίδιο μεταφορικών μέσων
 - Μετακινήσεις στα σχολεία
 - Υποδομή ποδηλασίας & περπατήματος
 - Στάσεις ΔΣ και σταθμοί Park & Ride
 - Μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας

Σλοβενία: Πρωτοπόρος στον σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην ΝΑ Ευρώπη



ΒΑΣΙΚΑ ΒΗΜΑΤΑ ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

- **Ανάπτυξη δικτύου πιστοποιημένων συμβούλων για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ στο Υπουργείο Υποδομών** – Διοργάνωση σεμιναρίων από το Υπουργείο με την υποστήριξη του Ινστιτούτου Πολεοδομικού Σχεδιασμού
- **Δημιουργία εθνικής πλατφόρμας ΣΒΑΚ** – δημοσιεύσεις, ειδήσεις, κατάρτιση, σεμινάρια, ΒΔ εμπλεκόμενων φορέων (τοπική & περιφερειακή διοίκηση, Υπουργεία, κυβερνητικές υπηρεσίες και οργανώσεις, επαγγελματίες κινητικότητας και σχεδιασμού)

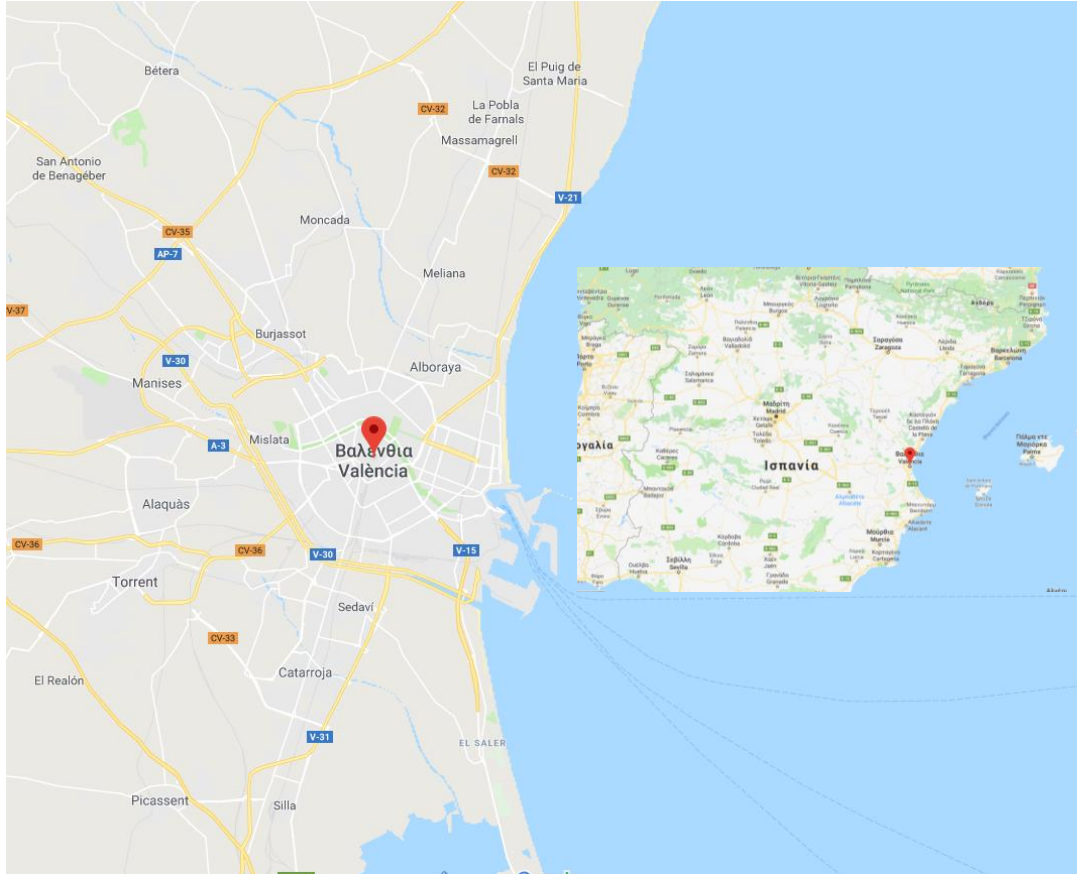
Σλοβενία: Πρωτοπόρος στον σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην ΝΑ Ευρώπη



ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ – ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΕΠΙΛΥΣΗ

- Έλλειψη τεχνογνωσίας σε επίπεδο πόλης (κατά περίπτωση)
 - Η ανάπτυξη των ΣΒΑΚ εκλήφθηκε ως ευκαιρία πρόσβασης στη χρηματοδότηση, αντί να υιοθετήσει την έννοια της βιώσιμης κινητικότητας και του βελτιωμένου σχεδιασμού μεταφορών
 - Απουσία ενός εργαλείου για την αξιολόγηση της ποιότητας ενός ΣΒΑΚ
 - Η κατανόηση ότι η εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ είναι εξίσου σημαντική με την υιοθέτησή του, εξακολουθεί να λείπει σε πολλές πόλεις
-
- Απαιτείται ισχυρή πολιτική στήριξη για τη βιώσιμη κινητικότητα – φραγμός η έλλειψη πόρων (κύριες πηγές εθνικά ή ευρωπαϊκά κονδύλια, οι προϋπολογισμοί των περιφερειακών αρχών υποβάλλονται σε πιέσεις)

Ισπανία: Προσβάσιμος και χωρίς αποκλεισμούς δημόσιος χώρος



Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

- Προσβάσιμος και χωρίς αποκλεισμούς δημόσιος χώρος, προσβάσιμος σε όλα τα μέσα μεταφοράς και σε όλους τους τομείς της ζωής
- Παραβλέπει την παραδοσιακή εστίαση του σχεδιασμού στα ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα
- Δίνει μεγαλύτερη έμφαση στους πεζούς, τους ποδηλάτες και τις δημόσιες συγκοινωνίες

ΒΑΛΕΝΘΙΑ: Η φιλική πόλη

Ισπανία: Προσβάσιμος και χωρίς αποκλεισμούς δημόσιος χώρος



ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ έχουν επιτευχθεί:

- 145 χλμ. ποδηλατοδρόμων & 11 χλμ. δρόμων με όριο ταχύτητας τα 30km/h (με προτεραιότητα στους ποδηλάτες)
 - Βελτιώσεις στην υποδομή ποδηλασίας με προτεραιότητα στην παλιά πόλη και στην περιφερειακή οδό (στην πλειοψηφία τους εκτός μηχανοκίνητης κυκλοφορίας)
 - Εγκατάσταση προγράμματος ανταλλαγής ποδηλάτων (2.750 ποδήλατα διανέμονται σε 275 σταθμούς σε στρατηγικά σημεία της πόλης)
 - Ίδρυση ειδικού φορέα για τον συντονισμό και την εφαρμογή πολιτικών ποδηλασίας (με έμφαση στην ασφάλεια και προώθηση του ποδηλάτου)
-
- Δημιουργία πλατφόρμας διαβούλευσης «Στρογγυλή Τράπεζα Κινητικότητας» πολιτών, ομάδων συμφερόντων, τοπικών αρχών και επιχειρήσεων

Η ΛΑΡΙΣΑ ΣΗΜΕΡΑ – ΟΔΟΣ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ



Η ΛΑΡΙΣΑ ΣΗΜΕΡΑ – ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ – ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ



Η ΛΑΡΙΣΑ ΣΗΜΕΡΑ – ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ



Η ΛΑΡΙΣΑ ΣΗΜΕΡΑ – ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ



Η ΛΑΡΙΣΑ ΣΗΜΕΡΑ – ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ



Η ΛΑΡΙΣΑ ΣΗΜΕΡΑ – ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ

