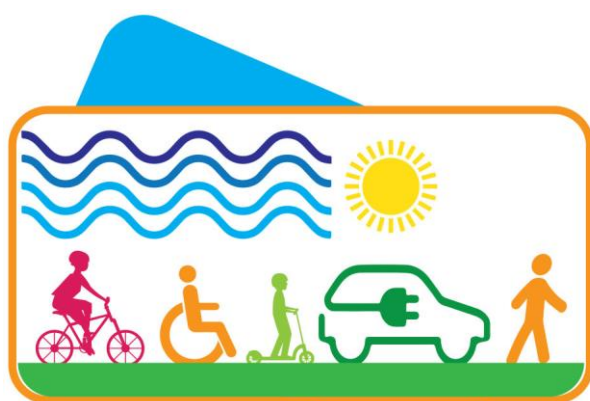
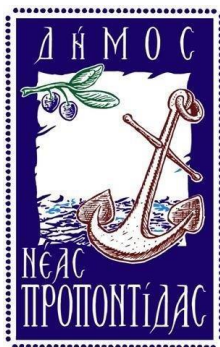




ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ

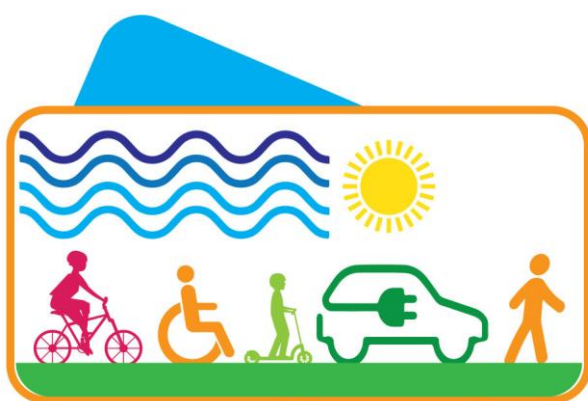
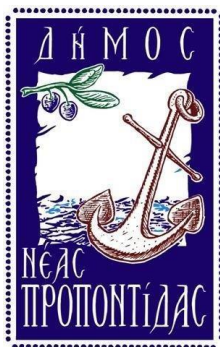
Μετακινήσου Αλλιώς

ΣΤΑΔΙΟ 3:
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ
ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

C O N S O R T I S

Θεσσαλονίκη, Φεβρουάριος 2024



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ

Μετακινήσου Αλλιώς

ΣΤΑΔΙΟ 3:
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ
ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

Για τον Οικονομικό Φορέα

Γεώργιος Τσακούμης

Ο Νόμιμος Εκπρόσωπος

Θεσσαλονίκη, Φεβρουάριος 2024

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

C O N S O R T I S

Γεώργιος Τσακούμης

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Νικόλαος Αντωνίου

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Σταύρος Οικονομίδης

Έργων Υποδομής ΤΕ

Ανδρέας Καραβασίλης

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Χαρίκλεια Κυριακίδου

Αρχιτέκτων Μηχανικός

Ελένη Βεράνη

Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης-Συγκοινωνιολόγος

Δρ. Αλέξανδρος Σδουκόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Αναστασία Νικολαΐδου

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Γεώργιος Δεληβόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Αλέξανδρος Ντούλας

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Δρ. Αντώνιος Χατζηγιάνης

Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΒΑΚ

Ειρήνη Ταβλαδάκη (Επιβλέπων Μελέτης – Συντονιστής της Ομάδας Εργασίας)

Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ, υπάλληλος της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών, Προϊσταμένη Τμήματος Έργων
Αποχέτευσης

Βασιλική Τσαβλή

Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ, υπάλληλος της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών

Αστέριος Παπαστεργίου

Γεωπόνος ΠΕ, Προϊστάμενος Δ/σης Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής

Δημήτριος Λιασκόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός ΤΕ, υπάλληλος της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών, Προϊστάμενος Τμήματος
Συγκοινωνιακών Έργων

Πολυχρόνης Λαυκίδης με αντικαταστάτρια την Ευφροσύνη Χατζηαντωνίου,

Υπάλληλοι της Δ/σης Λιμενικής Πολιτικής της Γ.Γ. Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών
Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Πίνακας Περιεχομένων

1. Εισαγωγή	5
1.1. Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου	5
1.2. Χρονοδιάγραμμα Έργου	9
2. Κοινό Όραμα, Προτεραιότητες και Ειδικοί Στόχοι Βιώσιμης Κινητικότητας	11
2.1 Προσδιορισμός προτεραιοτήτων	11
2.2 Διαμόρφωση τελικού κοινού οράματος.....	17
2.3 Δόμηση συστήματος δεικτών και επιμέρους στόχων	27
6. Επίλογος – Επόμενα βήματα.....	35
Παράρτημα Ι.....	37

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.1: Παραδείγματα διαμόρφωσης οράματος.....	17
Πίνακας 2.2: Τελικοί συντελεστές βαρύτητας & ιεράρχηση βάσει βαθμολογιών της ΟΕΣ	21
Πίνακας 2.3: Τελικοί συντελεστές βαρύτητας & ιεράρχηση προτεραιοτήτων βάσει βαθμολογιών εμπλεκόμενων φορέων & πολιτών	25
Πίνακας 2.4: Ενδεικτικές φράσεις που συλλέχθηκαν αναφορικά με το κοινό όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας	26
Πίνακας 2.5: Προτεινόμενο σύστημα δεικτών του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας.....	29
Πίνακας 2.6: Διεξοδική περιγραφή των 32 δεικτών του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας	31
Πίνακας 2.7: Συσχέτιση δεικτών με τις εκτιμώμενες τάσεις εξέλιξης των εναλλακτικών στρατηγικών κινητικότητας του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας	32

Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 1.1 Επικαιροποιημένο Χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας	10
Σχήμα 2.1 Ιεραρχικά επίπεδα οργάνωσης ΣΒΑΚ Δ. Νέας Προποντίδας	11
Σχήμα 2.2 Σύνδεση των τριών πυλώνων της οικονομίας, του περιβάλλοντος και της κοινωνίας με διάφορους σκοπούς στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.....	12
Σχήμα 2.3 Σύνδεση πυλώνων βιωσιμότητας με τους εννέα σκοπούς του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας	15
Σχήμα 2.4 Σύνδεση προτεραιοτήτων και σκοπών του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας με τον πυλώνα της κοινωνικής βιωσιμότητας.....	15
Σχήμα 2.5 Σύνδεση προτεραιοτήτων και σκοπών του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας με τον πυλώνα της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας.....	16
Σχήμα 2.6 Σύνδεση προτεραιοτήτων και σκοπών του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας με τον πυλώνα της οικονομικής βιωσιμότητας	16
Σχήμα 2.7 Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας.....	18
Σχήμα 2.8 Παράμετροι για την ανάπτυξη του αρχικού κοινού οράματος ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας	19
Σχήμα 2.9 Αρχική έκδοση κοινού οράματος.....	21
Σχήματα 2.10-2.27 Βαθμολόγηση προτεραιοτήτων εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών	25
Σχήμα 2.28 Τελική έκδοση κοινού οράματος	26

1. Εισαγωγή

1.1. Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου

Η αποτελεσματική και αποδοτική οργάνωση της κινητικότητας με συνθήκες ασφάλειας και άνεσης, αποτελεί αναφαίρετο δικαίωμα όλων των πολιτών. Λαμβανομένου υπόψη ότι στο προσεχές μέλλον το 80% των Ευρωπαίων θα ζουν σε πόλεις, η κινητικότητα πρέπει, να προωθεί την πρόσβαση όλων, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, στο σχολείο, στην εργασία, στον πολιτισμό, στην ψυχαγωγία και στην υγεία. Ωστόσο, η αστική κινητικότητα βιώνεται συχνά ως αντιξοότητα που έχει τις ρίζες της στη μαζική χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου, το οποίο κινείται με συμβατικά καύσιμα. Πράγματι, η μετάβαση σε πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς πραγματοποιείται με πολύ αργούς ρυθμούς καθώς το Ι.Χ. αυτοκίνητο παραμένει το κύριο μέσο μεταφοράς αντιστοιχώντας στο 43% των χιλιομέτρων που διανύονται παγκοσμίως και στα ¾ των μετακινήσεων στην Ευρώπη. Η εξάρτηση από το αυτοκίνητο με λογικό επακόλουθό της την κυκλοφοριακή συμφόρηση, της οποίας το κόστος εκτιμάται σε 80 δις ευρώ για το σύνολο των ευρωπαϊκών πόλεων, καθιστά τους πολίτες δέσμιους μιας κινητικότητας την οποία υφίστανται χωρίς να την επιλέγουν. Από την άλλη πλευρά, η δυνατότητα ανάπτυξης νέων μεταφορικών υποδομών είναι ως επί το πλείστον πεπερασμένη λόγω του περιορισμένου ελεύθερου χώρου, ενώ η έλλειψη ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού σχεδιασμού οδηγεί στην αδυναμία ουσιαστικής και μακροπρόθεσμης αντιμετώπισης της κατάστασης. Επιπρόσθετα, η συμφόρηση κεντρικών περιοχών και βασικών οδικών αξόνων οδηγεί σε καθυστερήσεις και περιορισμό της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος προκαλώντας πολύπλευρες πιέσεις στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον και εν γένει στην ποιότητα ζωής των πολιτών.

Στο πλαίσιο αυτό η ευρωπαϊκή στρατηγική προωθεί ένα νέο εργαλείο σχεδιασμού, το οποίο θεωρείται ικανό να διαχειριστεί τις προκλήσεις και τα προβλήματα συγκοινωνιακού σχεδιασμού σε αστικές περιοχές με αποδοτικό και βιώσιμο τρόπο, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Τα ΣΒΑΚ βασίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και εμπνέονται από τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες κινητικότητας και μετακινήσεων των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στην πόλη και την περίμετρό της. Τα ΣΒΑΚ στοχεύουν στη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος αστικών συγκοινωνιών και μετακινήσεων που εξασφαλίζει την προσβασιμότητα των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους, βελτιώνει την προστασία και την ασφάλεια των μετακινούμενων, μειώνει την ρύπανση, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας, αυξάνει την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων, ενισχύει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

Εν συγκρίσει με τις παραδοσιακές μελέτες συγκοινωνιακού σχεδιασμού, τα ΣΒΑΚ δίνουν έμφαση στη συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων, στον συντονισμό μεταξύ πολιτικών διαφορετικών τομέων (συγκοινωνιακού σχεδιασμού, χρήσεων γης, περιβαλλοντικού σχεδιασμού, κοινωνικής πολιτικής, υγείας κ.λπ.) και μεταξύ των διαφόρων αρχών σχεδιασμού, προάγουν τον μακροχρόνιο σχεδιασμό και υιοθετούν ένα ενιαίο αποδεκτό μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε έναν Δήμο, καλύπτοντας όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς (δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές, μηχανοκίνητες και μη), καθώς και τη συμπεριφορά στις μετακινήσεις και τη στάθμευση.

Στάδιο 3

Στο πλαίσιο αυτό, η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο Νέας Προποντίδας, προέκυψε από την ανάγκη επίλυσης ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων άμεσα συνυφασμένων με την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης της ευρύτερης περιοχής. Στα όρια του Δήμου εντοπίζεται μια σειρά θεμάτων που αφορούν στον τρόπο της χωρικής ανάπτυξης, σε προβληματικές μετακινήσεις προσώπων και αγαθών είτε πεζή είτε με μηχανοκίνητα μέσα, σε ασυνέχειες του υπάρχοντος οδικού δικτύου, σε έλλειψη συνεχούς πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού, στη λήψη αποσπασματικών μέτρων και ενεργειών από τους εκάστοτε αρμόδιους φορείς. Παράλληλα η γεινιάσή του με το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης που «γεννάει» καθημερινές μετακινήσεις (commuting), η θέση του ως κομβικού σημείου στην είσοδο για τις παραθεριστικές ζώνες της Κασσάνδρας και της Σιθωνίας, το γεγονός ότι αποτελεί δημοφιλή τουριστικό προορισμό με τον πληθυσμό του να αυξάνεται σημαντικά τη θερινή περίοδο, οι αντιθέσεις παραλιακής ζώνης και ενδοχώρας, η ανάπτυξη β' κατοικίας και η σύγκρουση χρήσεων με τη γεωργική γη στην παραλιακή ζώνη, καθώς και η αυθαίρετη δόμηση έχουν δημιουργήσει μια σειρά από κυκλοφοριακά ζητήματα και πιέσεις όσον αφορά την κινητικότητα.

Επιχειρώντας λοιπόν μια συνοπτική επισήμανση των προβλημάτων που εντοπίζονται στον Δήμο Νέας Προποντίδας και ειδικότερα στις μεγαλύτερες αστικές συγκεντρώσεις του Δήμου (Νέα Μουδανιά, Νέα Καλλικράτεια & Νέα Τρίγλια), και τα οποία είναι έμμεσα ή άμεσα συσχετισμένα με την κινητικότητα επισημαίνονται τα εξής:

- Φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης σε οικισμούς με υψηλή συγκέντρωση δραστηριοτήτων, τα οποία εντείνονται κατά την περίοδο αιχμής της τουριστικής δραστηριότητας. Τα φαινόμενα αυτά έχουν σημαντικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην περιοχή.
- Η υψηλή έλξη μετακινήσεων στα κέντρα των οικισμών του Δήμου, συνδυαστικά με την σχεδόν καθολική χρήση του Ι.Χ. για την πραγματοποίησή τους και την ελλιπή διαχείριση της στάθμευσης δυσκολεύουν κατά πολύ τις προσπάθειες διευθέτησης του κυκλοφοριακού ζητήματος.
- Απουσία μεγάλων χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
- Έλλειψη ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού - έλλειψη επαρκών δημόσιων χώρων και χώρων πρασίνου (πάρκων, πλατειών, ανοιχτών χώρων).
- Έλλειψη αστικών αναπλάσεων τόσο στις πυκνοδομημένες κεντρικές περιοχές, όσο και στις υποβαθμισμένες περιοχές των συνοικιών.
- Περιορισμένο ποσοστό χρήσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης: ποδήλατο και πεζή μετακίνηση.
- Περιορισμένη χρήση ΜΜΜ με μόνο μέσο εξυπηρέτησης την υπεραστική συγκοινωνία ΚΤΕΛ.
- Έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρόμων – ποδηλατοδρόμων που θα συνδέει τους τόπους ειδικούς ενδιαφέροντος και σημεία έλξης μεγάλου αριθμού μετακινήσεων.
- Έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας κυρίως σε ευαίσθητες περιοχές και σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων για την εξυπηρέτηση της συνεχούς, ασφαλούς και χωρίς εμπόδια κυκλοφορίας τόσο των πεζών και ποδηλατών, όσο και των ΑμεΑ.
- Ελλιπής διαχείριση του συστήματος φορτοεκφόρτωσης (Φ/Ε).
- Έλλειψη συντονισμού των φορέων που εμπλέκονται άμεσα και έμμεσα στη βιώσιμη ανάπτυξη.
- Έλλειψη επαρκούς ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Ανάγκη εφαρμογής καινοτόμων και πρακτικών λύσεων, όπως δρομολόγηση ευέλικτων ηλεκτροκίνητων mini-bus με σκοπό τη μείωση της χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων.

Στάδιο 3

- Ανάγκη βελτίωσης της πρόσβασης σε τουριστικούς προορισμούς του Δήμου (αλλά και σε χώρους γενικότερου ενδιαφέροντος όπως ναοί, μοναστήρια, αρχαιολογικοί χώροι κ.λπ.) των οποίων η ανάδειξή είναι περιορισμένη.

Η μελέτη του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας» εντάσσεται στο Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα “Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου – Άξονας 4: “Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα” και η σύμβαση χρηματοδοτείται (α) από το ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (αρ. αποφ. 114.6/2016 ΑΔΑ:7Τ3546Ψ844-ΠΔΘ) με το ποσό των 65.000€ και (β) από ιδίους πόρους με το ποσό των 174.359,23 € και υπόκειται στις νόμιμες κρατήσεις, περιλαμβανομένης της κράτησης ύψους 0,07 % υπέρ των λειτουργικών αναγκών της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 3 του Ν 4013/201147, καθώς και της κράτησης ύψους 0,06 % υπέρ των λειτουργικών αναγκών της Αρχής Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών, σύμφωνα με το άρθρο 350 παρ. 3 του ν. 4412/2016.

Η εκπόνησή του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας ξεκίνησε στις 30/05/2022 σύμφωνα με την από 30-05-2022 σύμβαση με ΑΔΑΜ 22ΣΥΜΝ010653020 2022-05-30 από τον Οικονομικό Φορέα «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΤΣΑΚΟΥΜΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ε.Ε. (δ.τ. CONSORTIS)», με Νόμιμο Εκπρόσωπο τον κ. Τσακούμη Γεώργιο, Αγρονόμο & Τοπογράφο Μηχανικό.

Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας ακολουθείται μια δομημένη μεθοδολογία που αποτελείται από ένα σύνολο τεσσάρων σταδίων (3 στάδια εκπόνησης και 1 υλοποίησης), τα οποία περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

- Καθορισμό της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του Σχεδίου.
- Καλή προετοιμασία με ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και συλλογή όλων των απαραίτητων δεδομένων που θα καθορίσουν τις ελλείψεις της περιοχής μελέτης, τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα, αλλά και τις ευκαιρίες που υπάρχουν και δεν πρέπει να μείνουν ανεκμετάλλετες.
- Ανάπτυξη στρατηγικών μελλοντικών εξελίξεων.
- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος και καθορισμός προτεραιοτήτων για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.
- Θέσπιση και ιεράρχηση λογικών στόχων που ο Δήμος Νέας Προποντίδας θέλει να πετύχει.
- Προσδιορισμό των τελικών πακέτων μέτρων που θα υλοποιηθούν για την εξυπηρέτηση του κοινού οράματος.
- Σύνθεση του τελικού ΣΒΑΚ με ανάθεση ευθυνών, κατανομή χρηματοδότησης, ετοιμασία του σχεδίου δράσης και του εκτιμώμενου προϋπολογισμού, ενσωμάτωση παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου και τελική υιοθέτηση (εγκεκριμένο/ολοκληρωμένο έγγραφο ΣΒΑΚ).
- Εφαρμογή ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση κι εμπλοκή πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων.

Στόχος είναι να επανεξεταστεί ο τρόπος με τον οποίο οργανώνονται και πραγματοποιούνται οι μετακινήσεις εντός των οικισμών του Δήμου, αλλά και μεταξύ αυτών, ως προς τη μεταφορά απόμων, αλλά και εμπορευμάτων. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, είναι επιτακτική ανάγκη να εξεταστούν όλοι οι τρόποι μετακίνησης υπό το πρίσμα της βιώσιμης ανάπτυξης. Η παραπάνω θεώρηση εξειδικεύεται σε ένα πακέτο στρατηγικών στόχων:

Στάδιο 3

- Αναζήτηση της ισορροπίας μεταξύ των κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών επιπτώσεων των μεταφορών, καθώς και την ισόρροπη ικανοποίηση των αναγκών των πάσης φύσεως μετακινούμενων εντός του Δήμου Νέας Προποντίδας.
- Κατάθεση πρότασης μέτρων με καθορισμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, η οποία θα περιλαμβάνει παρεμβάσεις που συμβάλουν στην βελτίωση συγκεκριμένων τομέων κινητικότητας όπως είναι η πεζή μετακίνηση, τα ποδήλατα, η διαχείριση στάθμευσης και η οργάνωση της κυκλοφορίας.
- Διασφάλιση της απρόσκοπτης προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ μέσω κατάλληλων υποδομών και παρεμβάσεων (πεζόδρομων, διαπλατυσμένων πεζοδρομίων, οδών ήπιας κυκλοφορίας), οι οποίοι να μην παρεκκλίνουν από τις προδιαγραφές και να εμφανίζουν μια συνέχεια.
- Ανάπτυξη της ποδηλατικής μετακίνησης με δημιουργία δικτύου ασφαλούς υποδομής.
- Κατάλληλη ρύθμιση και οργάνωση της οδικής υποδομής με σκοπό να διατηρείται η εύρυθμη λειτουργία της και μια ικανοποιητική στάθμη εξυπηρέτησης κατά την διάρκεια του έτους και να μην υποβαθμίζεται τη θερινή περίοδο εξαιτίας του μεγάλου όγκου επισκεπτών.
- Βελτίωση του επιπέδου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των χρηστών ΜΜΜ τόσο ως προς τις υφιστάμενες όσο και τις μελλοντικές υποδομές.
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας μέσω παρεμβάσεων σήμανσης και διαμόρφωσης κόμβων.
- Οργάνωση της εφοδιαστικής αλυσίδας με θέσπιση κανονισμών και διασφάλιση της ασφαλούς και αποδοτικής διενέργειας των εμπορευματικών μεταφορών.
- Αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης τόσο στην οδό όσο και εκτός οδού, μέσω διευθέτησης χώρων, καθιέρωση δίκαιης τιμολογιακής πολιτικής και εύρεση εναλλακτικών λύσεων στάθμευσης / Καθορισμός και διευθέτηση ειδικών θέσεων-χώρων στάθμευσης.
- Αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών του Δήμου.
- Δημιουργία και επέκταση των υφιστάμενων αστικών και περιαστικών χώρων πρασίνου (πάρκα, πλατείες, άλση) με δημιουργία διαδρομών περιπάτου ή δικτύου προσβασιμότητας-δρόμων ήπιας κυκλοφορίας.
- Ολική ενίσχυση της ταυτότητας του Δήμου (city-branding) και δημιουργία χαρακτηριστικών τοπόσημων της πόλης.

Το έργο εκπονείται σε τρεις (3) διαδοχικές Φάσεις και οχτώ (8) Στάδια, όπως περιγράφεται στο ΤΤΔ της προκήρυξης:

Στη **Φάση Α'** εντάσσονται οι δράσεις προετοιμασίας ΣΒΑΚ (δημιουργία Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ, συγκρότηση δικτύου φορέων & υπογραφή συμφώνου συμμετοχής, χρονοπρογραμματισμός όλων των εργασιών, σύνταξη του σχεδίου εμπλοκής φορέων και πολιτών). Επιπλέον, κατά τη Φάση Α' λαμβάνουν χώρα οι αρχικές δράσεις ενημέρωσης του κοινού και προβολής του έργου. Παράλληλα, πραγματοποιείται καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης χρήσεων γης, κυκλοφορίας, στάθμευσης και εξυπηρέτησης των μετακινούμενων και την ανάδειξη των σχετικών προβλημάτων και προοπτικών με σκοπό την ανάπτυξη του κοινού οράματος. Επιπλέον, στο 1^ο Στάδιο εντάσσονται η 1^η Φάση Διαβούλευσης φορέων και πολιτών με σκοπό τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας στην περιοχή μελέτης.

Στη **Φάση Β'**, με βάση τα στοιχεία και τα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, διαμορφώνεται ένας αριθμός εναλλακτικών σχεδίων οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας της περιοχής μελέτης, ενώ παράλληλα αναπτύσσεται το κοινό όραμα και τίθενται οι προτεραιότητες, ενώ

Στάδιο 3

επιπλέον πραγματοποιείται και η σύνθεση των ειδικών στόχων κατά προτεραιότητα. Τέλος, λαμβάνουν χώρα και δράσεις που αφορούν την ενεργή συμμετοχή φορέων και πολιτών.

Στη **Φάση Γ'** του έργου, ακολουθεί μια λεπτομερέστερη ανάλυση των προκαταρκτικών προτεινόμενων δράσεων, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα των διαβουλευτικών διαδικασιών. Οι προτάσεις/ αλλαγές αυτές λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία προσομοίωσης από το κυκλοφοριακό μοντέλο οπότε και διατυπώνεται η οριστική πρόταση βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας. Τέλος, η Φάση ολοκληρώνεται με τη σύνταξη του Σχεδίου Δράσης. Στο στάδιο αυτό εντάσσεται και η 2^η Φάση Διαβούλευσης με σκοπό να καταγραφεί και να ληφθεί υπόψη η γνώμη φορέων και πολιτών σχετικά με τις προτεινόμενες από το ΣΒΑΚ παρεμβάσεις έτσι ώστε να διαμορφωθεί το οριστικό σχέδιο κυκλοφοριακής οργάνωσης.

1.2. Χρονοδιάγραμμα Έργου

Ως ημερομηνία έναρξης των εργασιών της μελέτης ορίζεται η ημερομηνία υπογραφής του συμφωνητικού (30/05/2022). Η συνολική προθεσμία για την περαίωση του αντικειμένου της μελέτης, έπειτα από την τμηματική παράταση της σύμβασης¹ (Φάση Α') ορίζεται σε είκοσι έξι (26) μήνες από την υπογραφή του συμφωνητικού (μη συμπεριλαμβανομένου του χρόνου των εγκρίσεων-διοικητικών πράξεων) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 4 της σύμβασης.

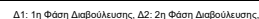
Η μελέτη εκπονείται σε τρεις (3) Φάσεις, οι επιμέρους προθεσμίες των οποίων ορίζονται ως ακολούθως (άρθρο 5 σύμβασης):

- Φάση Α' – ολοκλήρωση εντός έντεκα (11) μηνών από την υπογραφή της σύμβασης.
- Φάση Β' – ολοκλήρωση εντός έξι (6) μηνών από την παραλαβή της Φάσης Α' και την εντολή έναρξης από την Διευθύνουσα Υπηρεσία.
- Φάση Γ' – ολοκλήρωση εντός εννέα (9) μηνών από την παραλαβή της Φάσης Β' και την εντολή έναρξης από την Διευθύνουσα Υπηρεσία.

Το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας απεικονίζεται στο **Σχήμα 1.1** που ακολουθεί.

¹ Σχέτ. Αρ. Απόφασης 84/2023 Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Νέας Προποντίδας

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΑΛΛΙΩΣ



Σχήμα 1.1 Επικαιροποιημένο Χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας

2. Κοινό Όραμα, Προτεραιότητες και Ειδικοί Στόχοι Βιώσιμης Κινητικότητας

2.1 Προσδιορισμός προτεραιοτήτων

Η πορεία προς την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας διέρχεται από τον προσδιορισμό ενός φιλόδοξου κοινού οράματος και τον καθορισμό συγκεκριμένων προτεραιοτήτων. Οι προτεραιότητες, σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Κατευθυντήριες Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας², υποδεικνύουν σε ποιες κοινωνικές, περιβαλλοντικές ή οικονομικές βελτιώσεις στοχεύουμε, αναφέροντας τι χρειάζεται να «μειωθεί», να «αυξηθεί» ή να «διατηρηθεί». Οι προτεραιότητες συνιστούν στην ουσία τον απώτερο σκοπό του ΣΒΑΚ (πχ. βελτίωση των ΔΑΣ), ενώ τα μέτρα (πχ. αύξηση της συχνότητας δρομολογίων) αποτελούν τα μέσα για την επίτευξή τους.

Έχοντας ως στόχο τη δόμηση ενός αποτελεσματικού, προσαρμοσμένου στις τοπικές συνθήκες της περιοχής του Δ. Νέας Προποντίδας, και συνάμα συνεκτικού συνόλου προτεραιοτήτων, λήφθηκαν υπόψη τόσο τα βασικά ευρήματα που προέκυψαν από την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης όσο και εκτενείς βιβλιογραφικές έρευνες που έχουν εκπονήσει μέλη του αναδόχου. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας συνολικά αναγνωρίστηκαν 18 προτεραιότητες, οι οποίες τέθηκαν υπό τους εννέα σκοπούς που περιγράφει ο Ν. 4784/2021 για τα ΣΒΑΚ και τους τρεις πυλώνες της βιωσιμότητας/ βιώσιμης ανάπτυξης, δηλαδή το περιβάλλον, την κοινωνία και την οικονομία. Κατ' αυτόν τον τρόπο, δομήθηκε ένα συνεκτικό σύστημα τριών επιπέδων, το οποίο απεικονίζεται στο **Σχήμα 2.1**.

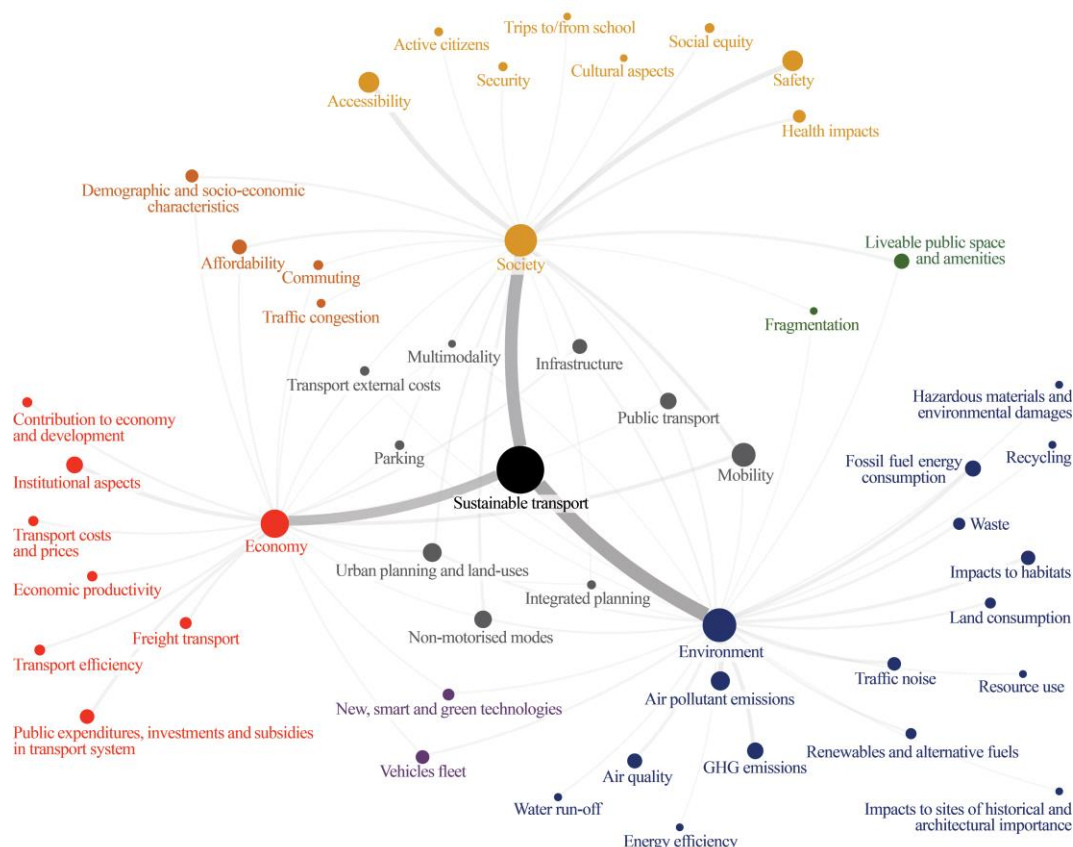


Σχήμα 2.1 Ιεραρχικά επίπεδα οργάνωσης ΣΒΑΚ Δ. Νέας Προποντίδας

Η αντιστοίχιση των τριών πυλώνων βιωσιμότητας με τους εννέα σκοπούς βασίστηκε στα ευρήματα σχετικής βιβλιογραφίας, με το **Σχήμα 2.2** που ακολουθεί να αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτών. Το σχήμα αυτό προέκυψε από την εξέταση 78 μεθοδολογικών προσεγγίσεων οι οποίες είναι δημοσιευμένες σε διεθνή επιστημονικά περιοδικά και παραδοτέα ερευνητικών έργων και παρουσιάζει τη σχέση/ σύνδεση των τριών πυλώνων βιωσιμότητας με τους διάφορους σκοπούς. Εδώ οφείλει να σημειωθεί ότι οι σκοποί που βιβλιογραφικά εντοπίστηκαν άλλοτε να σχετίζονται με το έναν και άλλοτε με άλλον πυλώνα, συνδέθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας –χάριν απλότητας– με τον πυλώνα που εμφανιζόταν με μεγαλύτερη συχνότητα στη βιβλιογραφία.

² Rupprecht Consult (εκδ.). (2019). Κατευθυντήριες Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δεύτερη Έκδοση.

Στάδιο 3



Σχήμα 2.2 Σύνδεση των τριών πυλώνων της οικονομίας, του περιβάλλοντος και της κοινωνίας με διάφορους σκοπούς στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας³

Όπως προκύπτει και από τη θεώρηση του **Σχήματος 2.3** το οποίο απεικονίζει τις 18 προτεραιότητες, τους εννέα σκοπούς και τους τρεις πυλώνες βιωσιμότητας που εντάχθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας, κάτω από τον πυλώνα της **κοινωνικής βιωσιμότητας** εντάχθηκαν οι σκοποί της «προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)», της «εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της προστασίας», και της «προαγωγής της οδικής ασφάλειας».

Αναφορικά με τον πρώτο σκοπό, τόσο η μετακίνηση πεζή όσο και το ποδήλατο και οι υπόλοιπες λύσεις μικροκινητικότητας, αποτελούν ακρογωνιαίο λίθο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας λόγω των σημαντικών ωφελειών που αποφέρουν τόσο σε ατομικό (πχ. στη βελτίωση της σωματικής και ψυχικής υγείας των μετακινουμένων) όσο και σε κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Αναγνωρίζοντας τη σημαντική πρόοδο που οφείλει να επιτευχθεί στην περιοχή του Δ. Νέας Προποντίδας για την προώθηση των μετακινήσεων πεζή, του ποδηλάτου και των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΕΠΗΟ), στο πλαίσιο του πρώτου αυτού σκοπού ορίστηκαν δύο προτεραιότητες, οι οποίες είναι η «**βελτίωση των υποδομών περπατήματος & η ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της μετακίνησης πεζή**» και η «**δημιουργία ποδηλατικών υποδομών**».

Όσον αφορά τον δεύτερο σκοπό, η εξάλειψη των διακρίσεων και των αποκλεισμών, η εξασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης και πρόσβασης σε όλους, και η δημιουργία ενός ασφαλούς και ελκυστικού αστικού περιβάλλοντος βρίσκονται στον πυρήνα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Δεδομένου ότι η περιοχή του

³ Sdoukopoulos, A., Pitsiava-Latinopoulou, M., Basbas, S., & Papaioannou, P. (2019). Measuring progress towards transport sustainability through indicators: Analysis and metrics of the main indicator initiatives. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 67, 316-333.

Στάδιο 3

Δ. Νέας Προποντίδας, όπως εξάλλου όλες οι ελληνικές πόλεις, χαρακτηρίζεται από πληθώρα «εμποδίων» και «κωλυμάτων» που εν πολλοίς ακυρώνουν στην πράξη «τον σχεδιασμό για όλους», καθώς και από ένα αστικό περιβάλλον που φέρει μεγάλα περιθώρια βελτίωσης, κάτω από αυτόν τον σκοπό «στοιχήθηκαν» οι προτεραιότητες της *«βελτίωσης της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού»* και της *«βελτίωσης της ελκυστικότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας του αστικού περιβάλλοντος»*.

Σχετικά με τον τρίτο σκοπό, η δημιουργία ασφαλών αστικών συστημάτων μεταφορών και η βελτίωση του πραγματικού και του αντιληπτού επιπέδου οδικής ασφάλειας στις αστικές περιοχές συνιστούν ένα καθοριστικό στοιχείο για τη δημιουργία «ζωντανών» και υγιών πόλεων. Επιπλέον, η οδική ασφάλεια βρίσκεται στο επίκεντρο του βιώσιμου σχεδιασμού, όπως εξάλλου υποδηλώνεται και από τους υποστόχους 3.6 και 11.2 των Ηνωμένων Εθνών για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη, σε τέτοιο βαθμό ώστε να αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την προώθηση των βιώσιμων προτύπων κινητικότητας. Λαμβάνοντας υπόψη τα περιθώρια βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας που υφίστανται στην περιοχή του Δ. Νέας Προποντίδας, στο πλαίσιο του τρίτου αυτού σκοπού εντάχθηκαν οι προτεραιότητες της *«μείωσης του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα»*, και της *«αύξησης της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού»*.

Συνεχίζοντας με τον επόμενο πυλώνα, κάτω από τον πυλώνα της **περιβαλλοντικής βιωσιμότητας** εντάχθηκαν οι σκοποί της *«ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς»*, της *«μείωσης της κυκλοφορίας των Ι.Χ. αυτοκινήτων»*, και της *«προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων»*.

Αναφορικά με τον πρώτο σκοπό του δεύτερου πυλώνα, στο μακρύ και γεμάτο προκλήσεις «ταξίδι» που συνιστά η πορεία προς τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, η ενθάρρυνση της χρήσης των ΔΑΣ αποτελεί δίχως αμφιβολία έναν από τους πλέον σημαντικούς και επιβεβλημένους «σταθμούς». Όπως είναι ευρέως αποδεκτό, οι ΔΑΣ διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στη δημιουργία βιώσιμων πόλεων, καθώς επιδρούν καίρια στην περιβαλλοντική ακεραιότητα, την κοινωνική ευημερία και την οικονομική ανάπτυξη των αστικών περιοχών. Λαμβάνοντας υπόψη τα σημαντικά περιθώρια βελτίωσης των ΔΑΣ που υφίστανται στην περιοχή του Δ. Νέας Προποντίδας, κάτω από αυτόν τον σκοπό «στοιχήθηκαν» οι προτεραιότητες της *«βελτίωσης της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας μεταξύ των οικισμών»*, και της *«βελτίωσης της σύνδεσης του Δήμου με το ΠΣΘ και τους όμορους Δήμους»*.

Όσον αφορά τον δεύτερο σκοπό, η συμπεριφορική αλλαγή και η στροφή των μετακινούμενων από το Ι.Χ. αυτοκίνητο προς τους ήπιους τρόπους μετακίνησης και τις ΔΑΣ αποτελεί εκ των ων ουκ άνευ για τη δημιουργία μιας βιώσιμης πόλης. Δεδομένης της αυξημένης εξάρτησης και χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου που παρατηρείται στην περιοχή του Δ. Νέας Προποντίδας και των αυξημένων τουριστικών ροών που παρατηρούνται κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες, στο πλαίσιο του δεύτερου αυτού σκοπού εντάχθηκαν οι προτεραιότητες της *«μείωσης του μεριδίου Ι.Χ. αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο μέσω της αύξησης της χρήσης των κοινόχρηστων οχημάτων (car sharing, συνεπιβατισμός)»*, και της *«μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης κατά την τουριστική περίοδο»*.

Σχετικά με τον τρίτο σκοπό, η πρόσφατη στρατηγική της ΕΕ για την έξυπνη, πράσινη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη προβλέπει την προώθηση της χρήσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και των εναλλακτικών καυσίμων, καθώς και του εξηλεκτρισμού του τομέα της αστικής κινητικότητας, ως μέτρο για τη σταδιακή απομάκρυνση από τον άνθρακα. Λαμβάνοντας υπόψη τα σοβαρά βήματα προόδου που οφείλουν να καταγραφούν και στην περιοχή του Δ. Νέας Προποντίδας, κάτω από αυτόν τον σκοπό

Στάδιο 3

«στοιχήθηκαν» οι προτεραιότητες της *«ανανέωσης του στόλου με οχήματα νέας τεχνολογίας φιλικά προς το περιβάλλον»*, και της *«μείωσης των εκπομπών αερίων ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου»*.

Τέλος, κάτω από τον πυλώνα της **οικονομικής βιωσιμότητας** εντάχθηκαν οι σκοποί της *«βελτίωσης της διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής»*, της *«οργάνωσης της στάθμευσης»*, και της *«αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου»*.

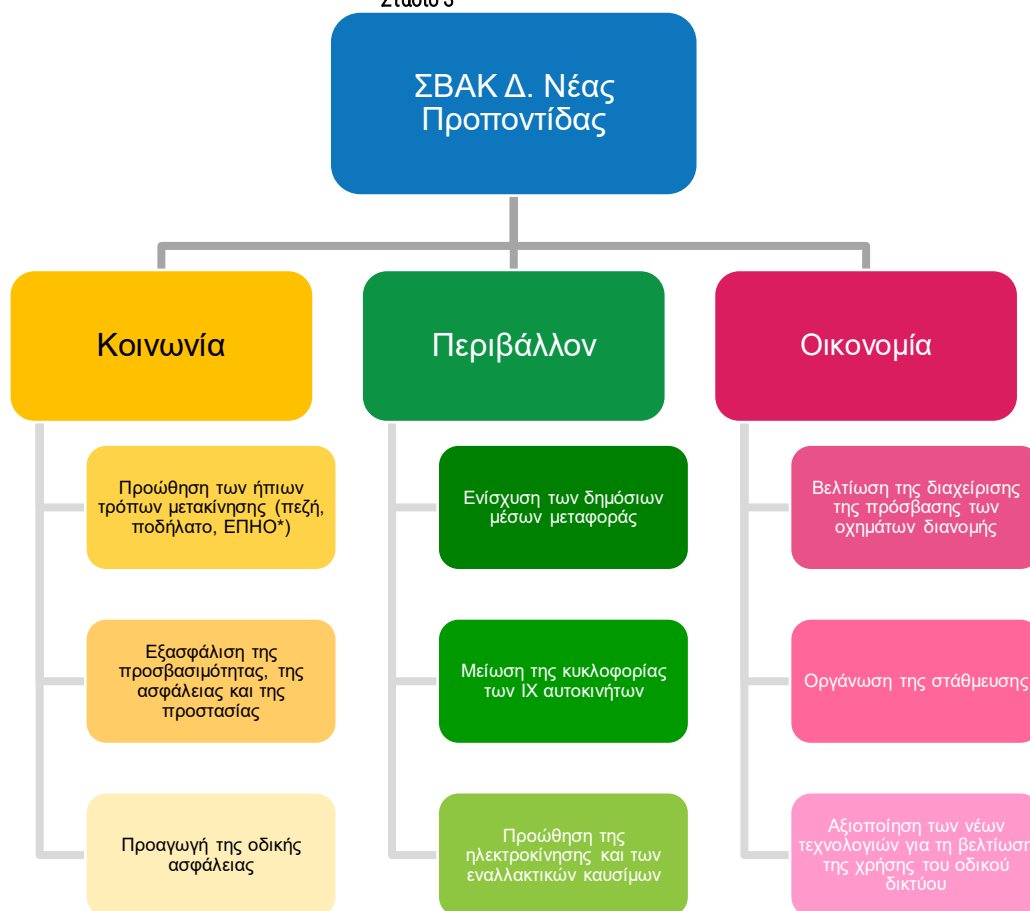
Αναφορικά με τον πρώτο σκοπό, οι εμπορευματικές μεταφορές είναι αυτές που καθιστούν διαθέσιμα τα αγαθά στον τελικό καταναλωτή, είναι απαραίτητες για την οικονομική ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα των αστικών περιοχών, συμβάλλουν στην εξυπηρέτηση των εμπορικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων, ενώ συνιστούν και έναν σημαντικό πάροχο θέσεων εργασίας. Από την άλλη πλευρά, οι εμπορευματικές μεταφορές είναι υπεύθυνες για το 25% των εκπομπών CO₂ που παράγονται από τις αστικές μετακινήσεις, αποτελούν μια από τις σημαντικότερες πηγές κυκλοφοριακού θορύβου και οπτικής όχλησης στο αστικό περιβάλλον, ενώ οξύνουν και το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης συμβάλλοντας στην αύξηση των επιπέδων κυκλοφοριακής συμφόρησης. Λαμβάνοντας υπόψη τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζουν οι εμπορευματικές μεταφορές στην περιοχή του Δ. Νέας Προποντίδας –πρωτίστως για την εξυπηρέτηση της επιχειρηματικότητας και των τουριστικών αναγκών–, αλλά και τα μεγάλα περιθώρια βελτίωσης που υπάρχουν στον τρόπο της λειτουργίας τους, στο πλαίσιο του πρώτου αυτού σκοπού εντάχθηκαν οι προτεραιότητες της *«διευκόλυνσης της επιχειρηματικότητας & της εξυπηρέτησης των τουριστικών αναγκών»*, και του *«περιορισμού της όχλησης στη λειτουργία των οικισμών από τα οχήματα διανομής»*.

Όσον αφορά τον δεύτερο σκοπό, η στάθμευση διαδραματίζει αναμφίβολα καθοριστικό ρόλο στην εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών. Η οργάνωση της στάθμευσης αποτελεί κομβικό στοιχείο των σύγχρονων πολιτικών αστικού σχεδιασμού και αναγκαία συνθήκη για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Δεδομένου ότι τόσο η συνιστώσα της στάθμευσης στην οδό όσο και η συνιστώσα της στάθμευσης σε χώρους δημοσίας χρήσης εκτός οδού χρήζουν σημαντικών βελτιώσεων στην περιοχή του Δ. Νέας Προποντίδας, στο πλαίσιο του δεύτερου αυτού σκοπού εντάχθηκαν οι προτεραιότητες της *«βελτίωσης της οργάνωσης και της "ευταξίας" της στάθμευσης επί της οδού»*, και της *«δημιουργίας νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού»*.

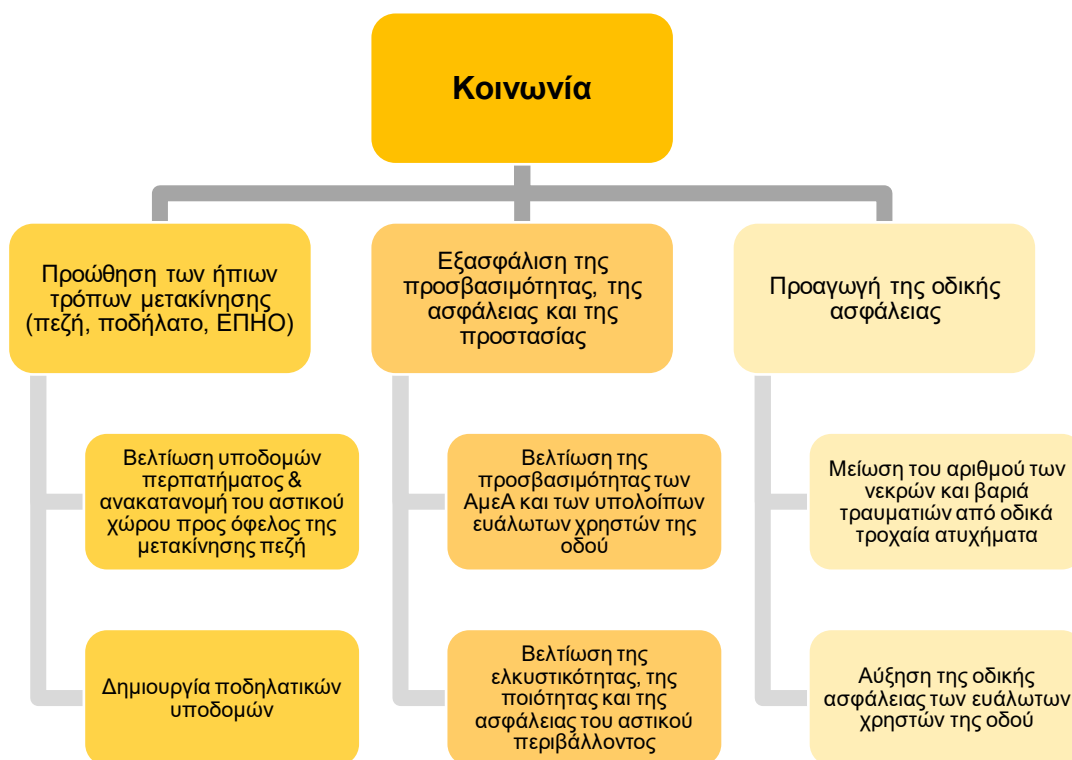
Τέλος, αναγνωρίζοντας τον καθοριστικό, πολύπλευρο ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν οι νέες τεχνολογίες στη βελτιστοποίηση της χρήσης του οδικού δικτύου του Δ. Νέας Προποντίδας, στο πλαίσιο του τρίτου αυτού σκοπού εντάχθηκαν οι προτεραιότητες της *«αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών στις υποδομές του συστήματος μεταφορών»*, και της *«ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης των πολιτών σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα μέσω νέων τεχνολογιών/ εφαρμογών»*.

Οι 18 προτεραιότητες που εντάχθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας, και η σύνδεσή τους με τους εννέα σκοπούς και τους τρεις πυλώνες βιωσιμότητας απεικονίζονται στα **Σχήματα 2.3-2.6** που ακολουθούν.

Στάδιο 3

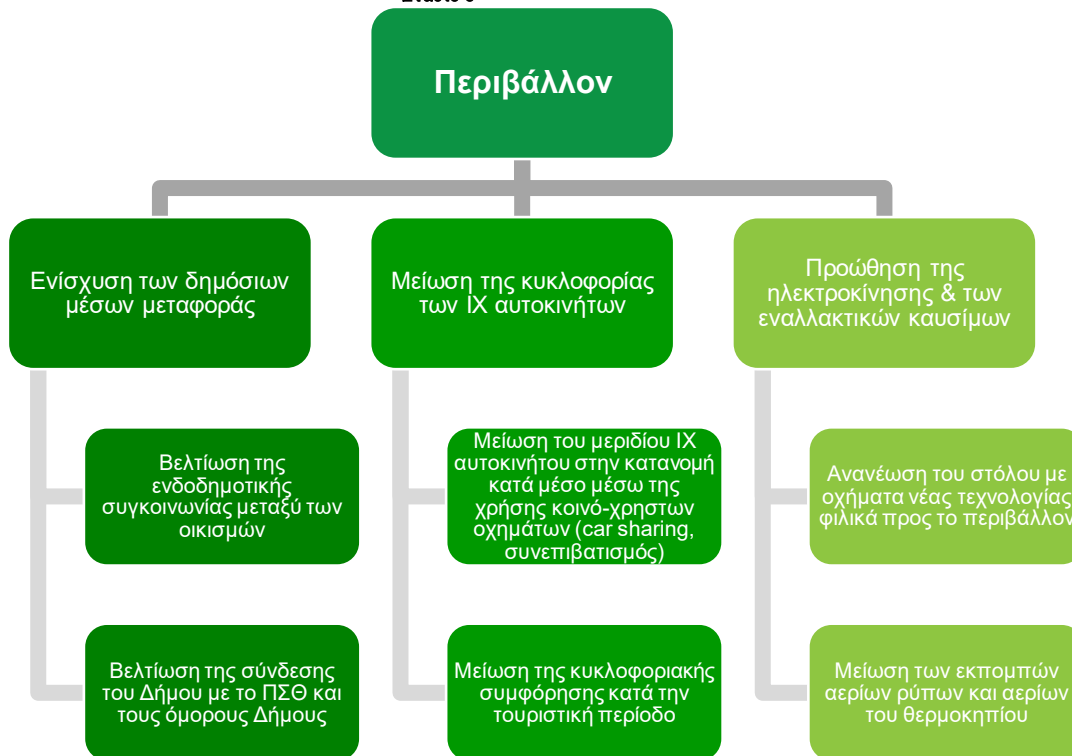


Σχήμα 2.3 Σύνδεση πυλώνων βιωσιμότητας με τους εννέα σκοπούς του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας



Σχήμα 2.4 Σύνδεση προτεραιοτήτων και σκοπών του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας με τον πυλώνα της κοινωνικής βιωσιμότητας

Στάδιο 3



Σχήμα 2.5 Σύνδεση προτεραιοτήτων και σκοπών του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας με τον πυλώνα της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας



Σχήμα 2.6 Σύνδεση προτεραιοτήτων και σκοπών του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας με τον πυλώνα της οικονομικής βιωσιμότητας

2.2 Διαμόρφωση τελικού κοινού οράματος

Σύμφωνα με τις *Κατευθυντήριες Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δεύτερη Έκδοση, 2019*, μία από τις οχτώ (8) κοινά αποδεκτές κατευθυντήριες αρχές⁴ στις οποίες βασίζεται η προσέγγιση του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ο καθορισμός μακροπρόθεσμου οράματος και σαφούς σχεδίου υλοποίησης. Ειδικότερα, τα ΣΒΑΚ βασίζονται σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για την ανάπτυξη των μεταφορών και της κινητικότητας σε επίπεδο λειτουργικής αστικής περιοχής, το οποίο καλύπτει όλους τους τρόπους και τις μορφές μεταφορών: δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατών και εμπορευμάτων, μηχανοκίνητων και μη μηχανοκίνητων μέσων, κινούμενων και σταθμευμένων. Περιλαμβάνει επίσης την υποδομή και τις υπηρεσίες.

Το όραμα είναι ουσιαστικά μια ποιοτική περιγραφή της επιθυμητής μελλοντικής εξέλιξης της υπό μελέτης περιοχής, που χρησιμεύει στο να καθοδηγήσει την ανάπτυξη προτεραιοτήτων, στρατηγικών δεικτών και μετρήσιμων στόχων και την επιλογή κατάλληλων μέτρων καθ' όλη τη διαδικασία του ΣΒΑΚ. Έχει συνήθως έναν μακροπρόθεσμο ορίζοντα - που μπορεί ακόμα και να υπερβεί το χρονικό πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προβλέποντας την εξέλιξη της εξεταζόμενης περιοχής μετά από 20-30 χρόνια.

Αποτελεί το σημείο εκκίνησης για την ορθή ολοκλήρωσή ενός ΣΒΑΚ και μπορεί να γίνει ο οδηγός του, εφόσον αυτό καταστεί ευρέως αποδεκτό τόσο από τους πολίτες όσο και από τους εμπλεκόμενους φορείς. Για το λόγο αυτό το βασικό ερώτημα που τίθεται σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς είναι σε τι είδους τόπο θέλουμε να ζήσουμε και με ποιον τρόπο θα διαφέρει ο τόπος, στον οποίο ζούμε, από τους υπόλοιπους.

Στον ακόλουθο Πίνακα δίδονται παραδείγματα διαμόρφωσης οράματος από τον ευρωπαϊκό και ελληνικό χώρο.

Πίνακας 2.1: Παραδείγματα διαμόρφωσης οράματος

Περιοχή μελέτης	Διατύπωση οράματος
Μάλμο, Σουηδία	Το περπάτημα, η ποδηλασία και οι Δημόσιες Συγκοινωνίες να είναι οι πρώτες επιλογές μετακίνησης για αυτούς που εργάζονται, ζουν ή επισκέπτονται το Μάλμο. Αυτές οι επιλογές μετακίνησης, μαζί με αποδοτικές και περιβαλλοντικά φιλικές αστικές και εμπορευματικές μεταφορές θα πρέπει να αποτελούν τη βάση του συστήματος μεταφορών στην πυκνοκατοικημένη και βιώσιμη πόλη μας - ένα μεταφορικό σύστημα σχεδιασμένο για την πόλη και τους ανθρώπους της
Δήμος Θέρμης	Να καταστεί ο Δήμος μια περιοχή εύκολα προσπελάσιμη για όλους τους πολίτες με την ανάπτυξη ολοκληρωμένων και ασφαλών δικτύων μετακινήσεων με ήπια μέσα στο εσωτερικό των οικισμών και τη βελτίωση της συνδεσιμότητας των οικισμών του με το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης με μέσα μαζικής μεταφοράς.
Δήμος Θερμαϊκού	Ένας υπέροχος τόπος να ζεις, όπου οι κάτοικοι συμβιώνουν, δημιουργούν και κινούνται σε αρμονία με το θαλάσσιο μέτωπο και με τις φυσικές ομορφιές και με ένα βιώσιμο σύστημα κινητικότητας που θέτει ως προτεραιότητα τον άνθρωπο και τις ανάγκες
Δήμος Χαλκηδόνος	Ένας σύγχρονος Δήμος που σέβεται το σύνολο των πολιτών όντας προσβάσιμος από όλους, ένας Δήμος που προωθεί τη συνδεσιμότητα των διαφόρων μέσων μεταφοράς, τις νέες τεχνολογίες, την ήπια κινητικότητα ενώ παράλληλα παρέχει αυξημένα επίπεδα

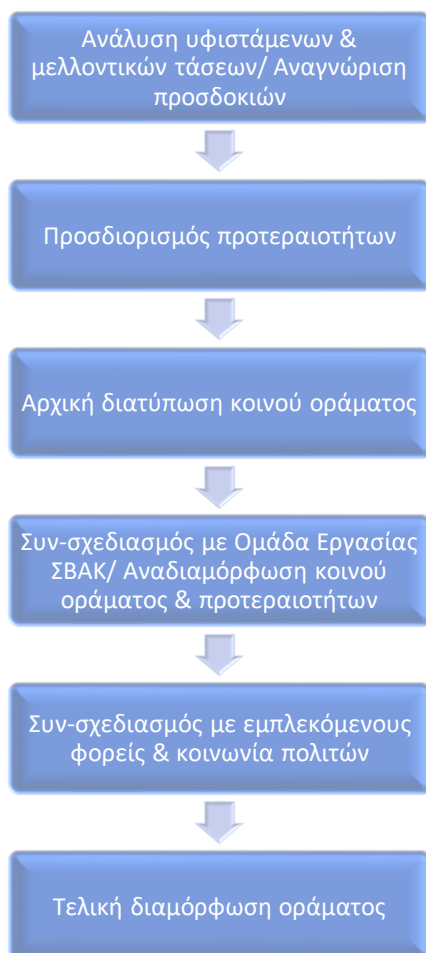
⁴ 1. Σχεδιασμός βιώσιμης κινητικότητας στη «λειτουργική αστική περιοχή», 2. Συνεργασία μεταξύ όλων των αρμόδιων θεσμών, 3. Συμμετοχή πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων, 4. Αξιολόγηση υφιστάμενων και μελλοντικών επιδόσεων, 5. Καθορισμός μακροπρόθεσμου οράματος και σαφούς σχεδίου υλοποίησης, 6. Ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης, 7. Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης, 8. Διασφάλιση ποιότητας

Στάδιο 3

Περιοχή μελέτης	Διατύπωση οράματος
	οδικής ασφάλειας και δημόσιους χώρους υψηλής αισθητικής και περιβαλλοντικής αξίας, με απώτερο στόχο την ισόρροπη πολυκεντρική ανάπτυξη και την ανάπτυξη της υπαίθρου

Έτσι, το όραμα θα πρέπει να αναπτυχθεί λαμβάνοντας υπόψη όλες τις προοπτικές πολιτικής που επιδιώκει να συγκεράσει, ιδίως εκείνες των υφιστάμενων γενικών οραμάτων για την πόλη ή των στρατηγικών σχεδίων, του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, της οικονομικής ανάπτυξης, του περιβάλλοντος, της κοινωνικής ένταξης, της ισότητας των φύλων, της υγείας και της ασφάλειας, ενώ παράλληλα για να δημιουργηθεί ευαισθητοποίηση και ευρεία αποδοχή, το κοινό θα πρέπει να συμμετέχει ενεργά στη διαδικασία διαμόρφωσης του οράματος και στα αποτελέσματά της.

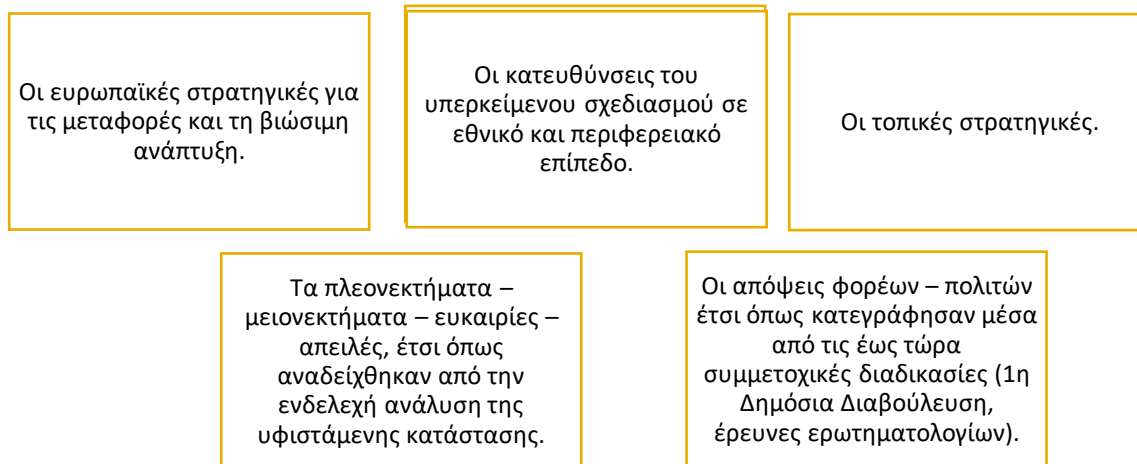
Στο πλαίσιο αυτό, για τον καθορισμό του κοινού οράματος στο ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας ακολουθήθηκαν τα παρακάτω βήματα (**Σχήμα 2.7**).



Σχήμα 2.7 Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας

Συνεπώς, για την ανάπτυξη του αρχικού κοινού οράματος στο ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας λήφθηκαν υπόψη τόσο οι ευρωπαϊκές στρατηγικές όσο και οι κατευθύνσεις υπερκείμενου σχεδιασμού και οι τοπικές στρατηγικές, καθώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής και οι απόψεις φορέων και πολιτών (**Σχήμα 2.8**).

Στάδιο 3



Σχήμα 2.8 Παράμετροι για την ανάπτυξη του αρχικού κοινού οράματος ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στα κείμενα στρατηγικής που λήφθηκαν υπόψη εντάσσονται τα ακόλουθα:

- Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά (2020)
- Ευρωπαϊκό Όραμα Μηδέν,
- Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα (2019),
- Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021-2030,
- Εθνική Στρατηγική για το Περπάτημα,
- Οδηγός Δημόσιας Πολιτικής για το Ποδήλατο,
- Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ανθρώπων με Αναπηρία,
- Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα,
- Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (2020),
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νέας Προποντίδας, 2015-2019,
- Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Νέας Προποντίδας (2015),
- Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Νέας Προποντίδας (2022).

Έτσι σημειώνεται ότι η τρέχουσα ευρωπαϊκή στρατηγική (2020) επισημαίνει ότι η πιο σοβαρή πρόκληση που αντιμετωπίζει ο τομέας των μεταφορών είναι να μειώσει σημαντικά τις εκπομπές του και να καταστεί πιο βιώσιμος. Λαμβανομένου δε υπόψη της εκτίμησης ότι σύντομα των 80% των ευρωπαίων πολιτών θα ζουν σε αστικές περιοχές, οι πόλεις είναι και θα πρέπει να παραμείνουν στην πρώτη γραμμή της μετάβασης σε μεγαλύτερη βιωσιμότητα. Σύμφωνα με λοιπόν με το σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030, η αύξηση του μεριδίου των μαζικών μεταφορών, του περπατήματος και της ποδηλασίας, καθώς και η αύξηση της αυτοματοποιημένης, συνδεδεμένης και πολυτροπικής κινητικότητας, θα μειώσουν δραστικά τη ρύπανση και την κυκλοφοριακή συμφόρηση που οφείλονται στις μεταφορές, ιδίως στις πόλεις, και θα βελτιώσουν την υγεία και την ευημερία των πολιτών. Επιπλέον, το 2018 η Ε.Ε. θέτει ως στόχο τη μείωση κατά 50% των θανάτων από τροχαία ατυχήματα —και, για πρώτη φορά, για μείωση και των σοβαρών τραυματισμών— έως το 2030 με απώτερο πάντα στόχο έως το 2050 να μην σημειώνεται κανένας θάνατος από τροχαία ατυχήματα («Όραμα μηδενικών απωλειών»).

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας είναι μια περιοχή στην οποία καταγράφονται έντονες πληθυσμιακές διακυμάνσεις μέσα στο έτος λόγω σημαντικής τουριστικής έλξης. Η γεωγραφική του θέση και ο τουριστικός

Στάδιο 3

του χαρακτήρα σε συνδυασμό με την εγγύτητα με την πόλη της Θεσσαλονίκης, έχουν σαν αποτέλεσμα τους καλοκαιρινούς μήνες η επισκεψιμότητα να φτάνει σε επίπεδο δεκαπλάσιο του πληθυσμού. Παράλληλα δε με την τουριστική δυναμική που έχει το παραλιακό μέτωπο, τα δύο μεγαλύτερα αστικά του κέντρα, τα Νέα Μουδανιά και η Νέα Καλλικράτεια παρουσιάζουν ιδιαίτερη πληθυσμιακή και οικονομική ανάπτυξη. Τα Νέα Μουδανιά, εκτός από δημοφιλή τουριστικό προορισμό, αποτελούν και εμπορικό κέντρο της Π.Ε. της Χαλκιδικής με ανεπτυγμένο πρωτογενή τομέα παραγωγής αφού διαθέτουν την μεγαλύτερη ιχθυόσκαλα της βόρειας Ελλάδας και μια από τις μεγαλύτερες στην Μεσόγειο.

Επιπλέον, στην περιοχή υπάρχουν και άλλοι οικισμοί που παρά το γεγονός ότι ο μόνιμος πληθυσμός τους είναι σχετικά μικρός, τους καλοκαιρινούς μήνες, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης ή της πολιτιστικής κληρονομιάς τους παρουσιάζουν σημαντικά αυξημένες ροές επισκεπτών. Ενδεικτικά παραδείγματα είναι οι παραλιακοί οικισμοί Φλογητά, Νέα Πλάγια, Βεργιά και Νέα Ηράκλεια, ενώ σημαντική επισκεψιμότητα παρουσιάζει ο οικισμός των Πετραλώνων λόγω του Ανθρωπολογικού Μουσείου και του σπηλαίου που βρίσκεται στην περιοχή.

Στο πλαίσιο αυτό, το όραμα του Δήμου Νέας Προποντίδας για την πενταετία 2015- 2019, έτσι όπως εκφράζεται μέσα από το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, συνοψίζεται ως εξής: *Όραμα της Δημοτικής Αρχής είναι η εξέλιξη του Δήμου σε πόλο τουριστικής και επιχειρηματικής ανάπτυξης με αναβάθμιση και επέκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους πολίτες.*

Έχοντας λοιπόν ως αφετηρία την ανάλυση των προβλημάτων και των προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο τομέας της κινητικότητας στην περιοχή του Δήμου Νέας Προποντίδας, έτσι όπως αυτές καταγράφηκαν μέσα από την ενδελεχή διερεύνηση σε προηγούμενο στάδιο του έργου, καθώς και την αναγνώριση των προσδοκιών έτσι όπως αυτές αναδείχθηκαν μέσα από τις έως τώρα συμμετοχικές διαδικασίες, ο προσδιορισμός των προτεραιοτήτων ολοκληρώθηκε λαμβανομένου υπόψη επιπροσθέτως τις τοπικές στρατηγικές και τις κατευθύνσεις υπερκείμενων ευρωπαϊκών, εθνικών και περιφερειακών κειμένων στρατηγικών, καθώς και εκτενείς βιβλιογραφικές έρευνες που έχουν εκπονηθεί από μέλη της ομάδας έργου σε υφιστάμενα ΣΒΑΚ (βλ. Ενότητα 3.1).

Έτσι, οι 18 προτεραιότητες βαθμολογήθηκαν αρχικά από την ομάδα έργου του ΣΒΑΚ και ως εκ τούτου η αρχική έκδοση του κοινού οράματος επιχείρησε να ενσωματώσει και να «αντανακλά» όσο το δυνατόν περισσότερες από τις 18 προτεραιότητες.

Η πρωτόλεια αυτή έκδοση του κοινού οράματος παρουσιάστηκε στα μέλη της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας σε ειδικό εργαστήριο που οργανώθηκε στα γραφεία της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών. Το εν λόγω εργαστήριο τροφοδότησε την ομάδα έργου με χρήσιμα σχόλια και στοιχεία τόσο για την ιεράρχηση και αναδιαμόρφωση των προτεραιοτήτων και την ανάπτυξη του κοινού οράματος όσο και για τις εναλλακτικές στρατηγικές ανάπτυξης. Έτσι, κατά τη διάρκεια του εργαστηρίου μοιράστηκαν στους παρευρισκόμενους ειδικά έντυπα όπου οι συμμετέχοντες κλήθηκαν αφενός να διατυπώσουν τη δική τους εκδοχή για το κοινό όραμα και αφετέρου να αξιολογήσουν τη βαρύτητα των διαφόρων προτεραιοτήτων σε μια πενταβάθμια κλίμακα Linkert. Στην εν λόγω κλίμακα το ένα (1) υποδήλωνε μια καθόλου σημαντική προτεραιότητα, ενώ το πέντε (5) αντίθετα μια απολύτως σημαντική.

Οι διάφορες απόψεις και προτάσεις που συλλέχθηκαν αναφορικά με το αρχικό κοινό όραμα, καθώς και τα αποτελέσματα των βαθμολογιών των διαφόρων προτεραιοτήτων (**Πίνακας 2.2**) οδήγησαν σε μια πρώτη αναδιαμόρφωση του αρχικού κοινού οράματος (**Σχήμα 2.9**). Με βάση τα στοιχεία του ακόλουθου πίνακα γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι οι συμμετέχοντες τοποθετούν υψηλότερα στην ιεραρχία την οδική ασφάλεια, την προσβασιμότητα και την ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της πεζής μετακίνησης.

Στάδιο 3

Πίνακας 2.2: Τελικοί συντελεστές βαρύτητας⁵ & ιεράρχηση βάσει βαθμολογιών της ΟΕΣ

Προτεραιότητα	Συντελεστής βαρύτητας
Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της μετακίνησης πεζή	4,75
Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών	4,5
Βελτίωση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού	5
Βελτίωση της ελκυστικότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας του αστικού περιβάλλοντος	3,25
Μείωση του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα	5
Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού	5
Βελτίωση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας μεταξύ των οικισμών	4
Βελτίωση της σύνδεσης του Δήμου με το ΠΣΘ και τους όμορους Δήμους	4
Μείωση μεριδίου ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο (π.χ. car sharing, συνεπιβατισμός)	3,25
Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης κατά την τουριστική περίοδο	4,75
Ανανέωση του στόλου με οχήματα νέας τεχνολογίας φιλικά προς το περιβάλλον	3,75
Μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου	4,25
Διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας & εξυπηρέτηση των τουριστικών αναγκών	3,25
Περιορισμός της όχλησης στην λειτουργία των οικισμών από τα οχήματα διανομής	3,25
Βελτίωση της οργάνωσης και της "ευταξίας" της στάθμευσης επί της οδού	3,75
Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	4
Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών σε υποδομές	3
Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση σχετικά με την βιώσιμη κινητικότητα μέσω νέων τεχνολογιών/εφαρμογών	3,5

Η Προποντίδα σχεδιάζει ... και αλλάΖΕΙ!

Ένας Δήμος με αναβαθμισμένες αστικές οδικές υποδομές, ανθεκτικός στην κλιματική αλλαγή που σχεδιάζει με επίκεντρο τον άνθρωπο ανακαταθέτοντας τον κοινόχρηστο χώρο υπέρ των ήπιων τρόπων μετακίνησης, ενοποιώντας το παραλιακό μέτωπο και υιοθετώντας καινοτόμες τεχνολογίες. Ένας Δήμος συνεκτικός, προσβάσιμος απ' όλους, άμεσα συνδεδεμένος με την ευρύτερη περιοχή και συγχρόνως ανταγωνιστικός στις οικονομικές προκλήσεις όπου κάτοικοι και επισκέπτες συμβιώνουν αρμονικά. Ένας Δήμος που αξίζει να ζεις και να επισκέπτεσαι!

Σχήμα 2.9 Αρχική έκδοση κοινού οράματος

Όπως προαναφέρθηκε, το όραμα και οι προτεραιότητες μπορούν να αποτελούν κατευθυντήριο στοιχείο μόνο εάν είναι ευρέως αποδεκτά μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Έτσι η διατύπωση του κοινού οράματος που προέκυψε από τη ζύμωση μεταξύ ομάδας έργου και ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ τέθηκε σε ανοιχτή δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση μέσω διαδικτυακής πλατφόρμας όπου φορείς και πολίτες είχαν τη δυνατότητα αφενός να διατυπώσουν τη δική τους εκδοχή για το κοινό όραμα και αφετέρου να αξιολογήσουν κατ' αντιστοιχία τη βαρύτητα των διαφόρων προτεραιοτήτων σε μια πενταβάθμια κλίμακα Linkert. Σημειώνεται δε ότι σε μια προσπάθεια για τη συμμετοχή και την έκφραση ολοένα και περισσότερων πολιτών και απόψεων η ανακοίνωση για την ηλεκτρονική διαβούλευση αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, στην επίσημη ιστοσελίδα καθώς και στον επίσημο λογαριασμό κοινωνικής δικτύωσης στο Facebook

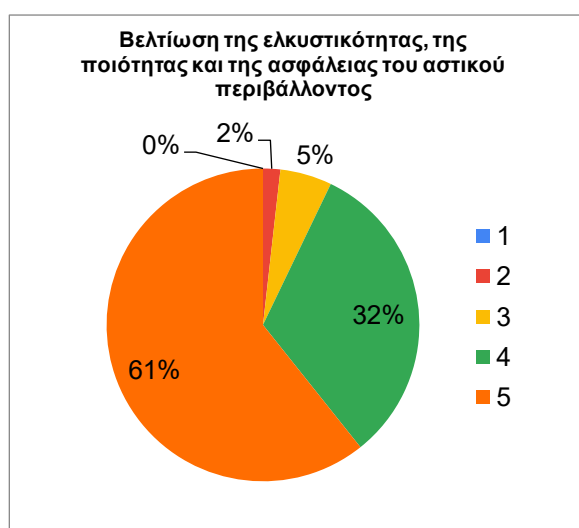
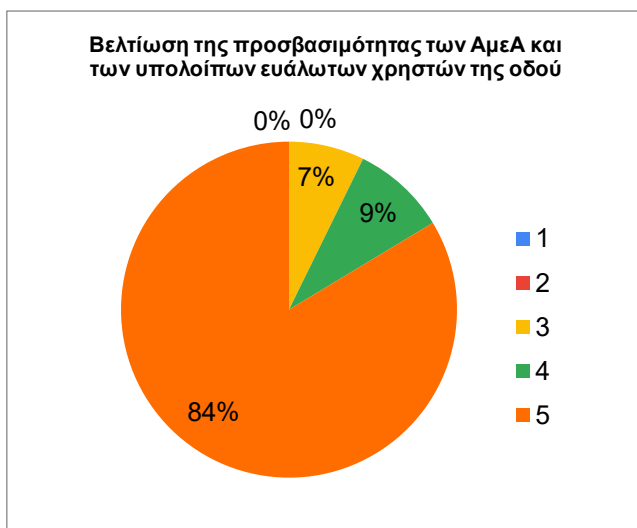
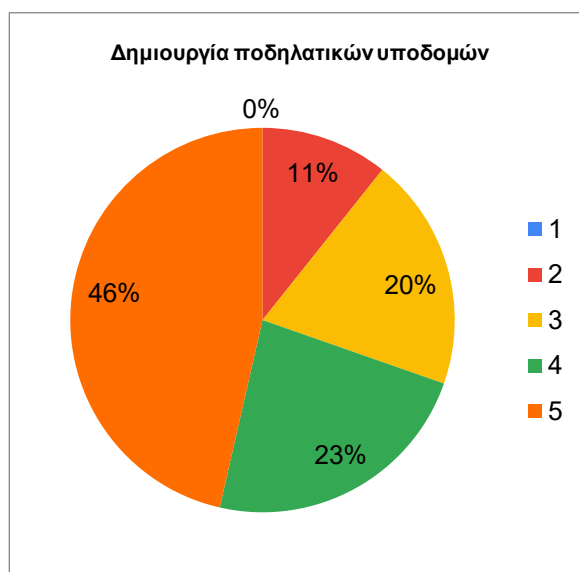
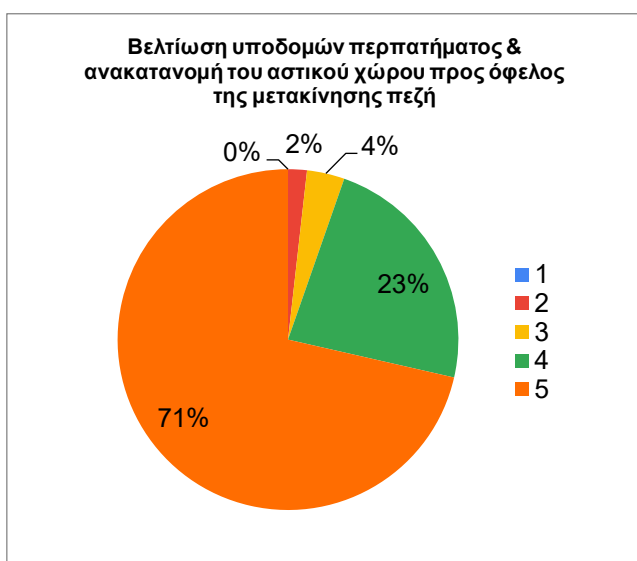
⁵ Οι τελικοί συντελεστές βαρύτητας υπολογίστηκαν ως μέσος όρος των βαθμολογιών των διαφόρων συμμετεχόντων στο εργαστήριο.

Στάδιο 3

του Δήμου Νέας Προποντίδας, ενώ σχετικό δελτίο τύπου απεστάλη στον τοπικό έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο (**Παράρτημα Ι**).

Ακολούθως, παρουσιάζονται διαγραμματικά τα αποτελέσματα της έρευνας (**Σχήματα 2.10-2.27**), ενώ στον **Πίνακα 2.3** καταγράφεται η τελική ιεράρχηση των προτεραιοτήτων⁶. Τα αποτελέσματα καταδεικνύουν ότι οι πολίτες τοποθετούν υψηλότερα στην ιεραρχία την οδική ασφάλεια και την προσβασιμότητα και ακολουθούν βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών βαδισιμότητας και η ανακατανομή του κοινόχρηστου χώρου προς όφελος της πεζής μετακίνησης, καθώς και η δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

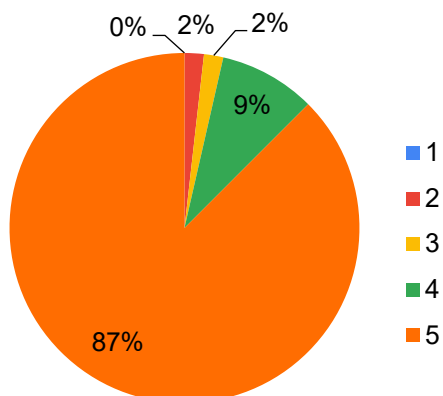
Επιπλέον, στον **Πίνακα 2.4** δίδονται ενδεικτικά κάποιες προτάσεις αναφορικά με το κοινό όραμα. Σημειώνεται ότι το 87% των συμμετεχόντων στην έρευνα συμφωνεί με τη διατύπωση του κοινού οράματος και μόνο το 4% διαφωνεί, ενώ υπάρχει και ένα 9% που ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί.



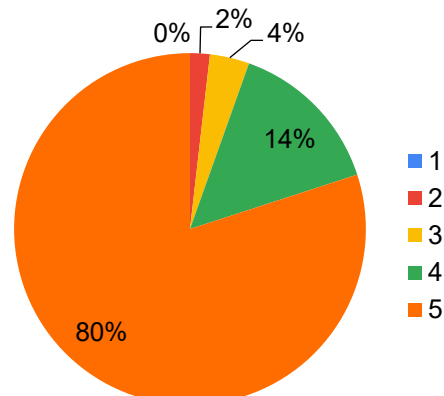
⁶ Η ιεράρχηση των προτεραιοτήτων πραγματοποιήθηκε μέσω των τελικών συντελεστών βαρύτητας, οι οποίοι υπολογίστηκαν ως μέσος όρος των βαθμολογιών των διαφόρων συμμετεχόντων στην έρευνα.

Στάδιο 3

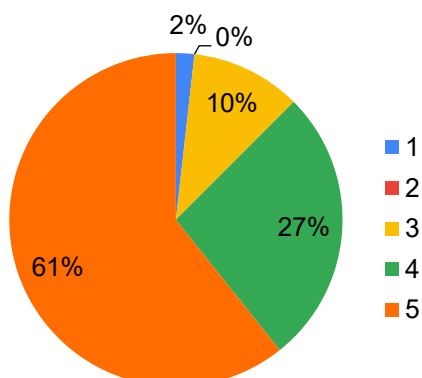
Μείωση του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα



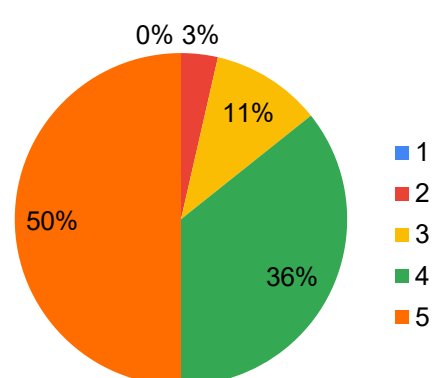
Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού



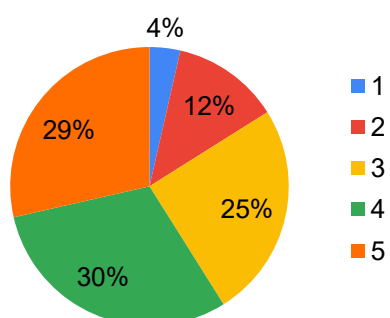
Βελτίωση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας μεταξύ των οικισμών



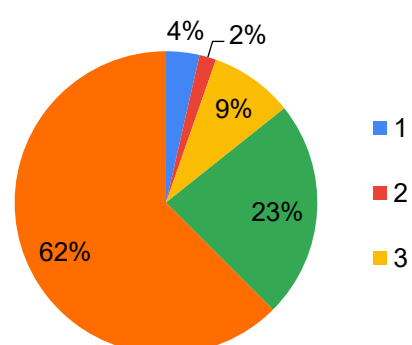
Βελτίωση της σύνδεσης του Δήμου με το ΠΣΘ και τους όμορους Δήμους



Μείωση μεριδίου ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο (π.χ. car sharing, συνεπιβατισμός)

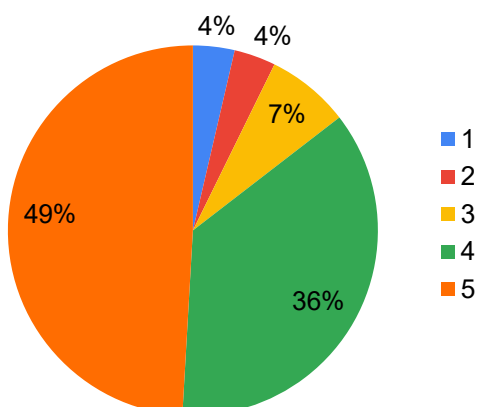


Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης κατά την τουριστική περίοδο

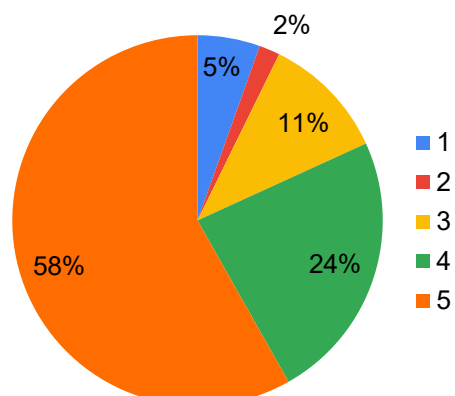


Στάδιο 3

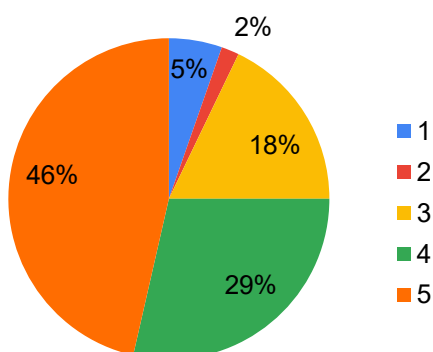
Ανανέωση του στόλου με οχήματα νέας τεχνολογίας φιλικά προς το περιβάλλον



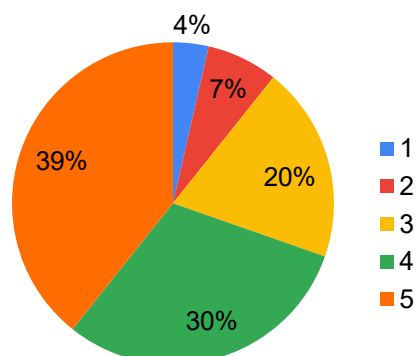
Μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου



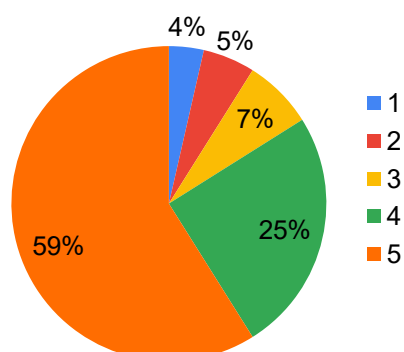
Διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας & εξυπηρέτηση των τουριστικών αναγκών



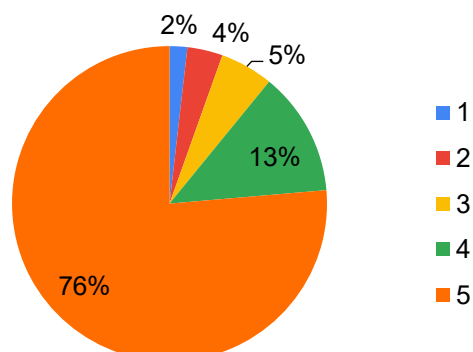
Περιορισμός της όχλησης στην λειτουργία των οικισμών από τα οχήματα διανομής



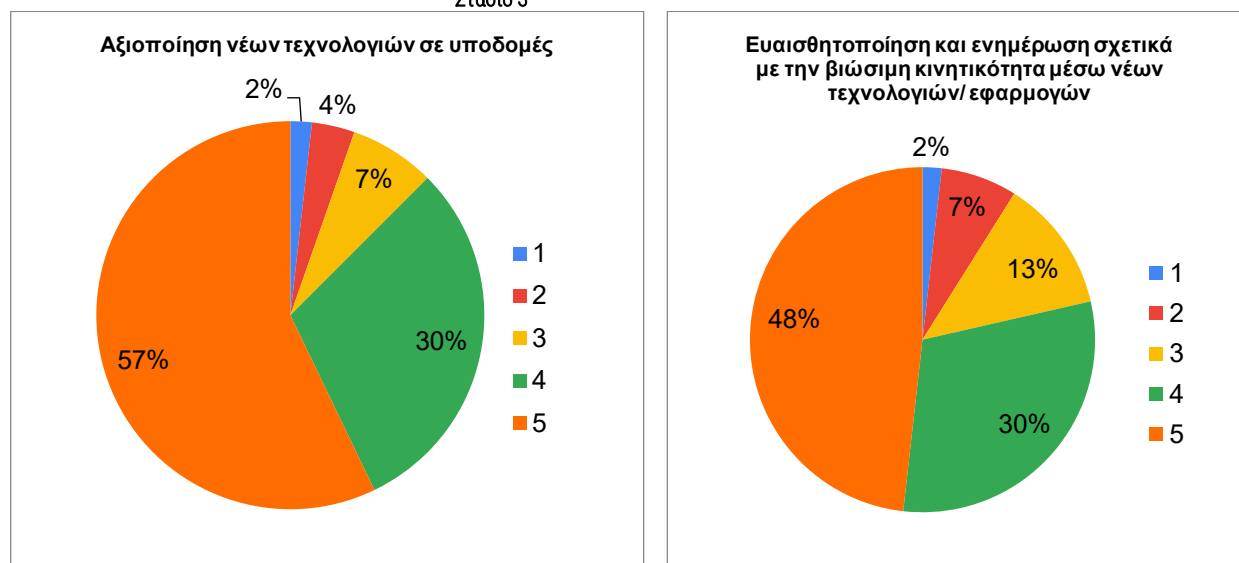
Βελτίωση της οργάνωσης και της "ευταξίας" της στάθμευσης επί της οδού



Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού



Στάδιο 3



Σχήματα 2.10-2.27 Βαθμολόγηση προτεραιοτήτων εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών

Πίνακας 2.3: Τελικοί συντελεστές βαρύτητας & ιεράρχηση προτεραιοτήτων βάσει βαθμολογιών εμπλεκόμενων φορέων & πολιτών

Προτεραιότητα	Συντελεστής βαρύτητας	Ιεράρχηση
Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της μετακίνησης πεζή	4.64	4
Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών	4.05	16
Βελτίωση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού	4.76	2
Βελτίωση της ελκυστικότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας του αστικού περιβάλλοντος	4.52	6
Μείωση του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα	4.82	1
Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού	4.73	3
Βελτίωση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας μεταξύ των οικισμών	4.45	7
Βελτίωση της σύνδεσης του Δήμου με το ΠΣΘ και τους όμορους Δήμους	4.32	10
Μείωση μεριδίου ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο (π.χ. car sharing, συνεπιβατισμός)	3.68	18
Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης κατά την τουριστική περίοδο	4.39	8
Ανανέωση του στόλου με οχήματα νέας τεχνολογίας φιλικά προς το περιβάλλον	4.24	13
Μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου	4.27	12
Διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας & εξυπηρέτηση των τουριστικών αναγκών	4.09	15
Περιορισμός της όχλησης στην λειτουργία των οικισμών από τα οχήματα διανομής	3.95	17
Βελτίωση της οργάνωσης και της "ευταξίας" της στάθμευσης επί της οδού	4.30	11
Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	4.58	5
Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών σε υποδομές	4.38	9
Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση σχετικά με την βιώσιμη κινητικότητα μέσω νέων τεχνολογιών/ εφαρμογών	4.16	14

Πίνακας 2.4: Ενδεικτικές φράσεις που συλλέχθηκαν αναφορικά με το κοινό όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας

Ένας Δήμος ανανεωμένος στις υποδομές του, βιώσιμος στην ανάπτυξή του, ανθεκτικός στην κλιματική αλλαγή, με έμφαση στις καινοτόμες τεχνολογίες. Ένας Δήμος φιλικός για τον πολίτη, εναρμονισμένος στα τοπικά Περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, ανταγωνιστικός στις οικονομικές προκλήσεις και άμεσα συνδεδεμένος με τους όμορους Δήμους. Ένας Δήμος όπου οι πολίτες θα επιθυμούν να συμμετέχουν στην υλοποίηση του Οράματος. Ένας ποιοτικός Δήμος που όλοι θα ήθελαν να ζουν.
Ένας Δήμος συνεκτικός, προσβάσιμος απ' όλους, άμεσα και με ασφάλεια συνδεδεμένος με την ευρύτερη περιοχή..."
Να ζεις να εργάζεσαι και να επισκέπτεσαι!
Ένας Δήμος φιλικός προς τον πολίτη με σημαντικά έργα υποδομής όπως για παράδειγμα το εμπορικό λιμάνι που θα αποτελεί εναλλακτικό κόμβο για το Αιγαίο και θα αποτελεί πόλο έλξης για τους τουρίστες. Που θα καθιερωθεί ως το επιχειρηματικό κέντρο της Χαλκιδικής και θα αναπτύξει νέες μορφές επιχειρηματικότητας ώστε να προσαρμοστεί στην 4η Βιομηχανική Επανάσταση. Ένας Δήμος που θα συνδυάζει την αναψυχή όχι μόνο το καλοκαίρι αλλά 12 μήνες τον χρόνο λαμβάνοντας τον στρατηγικό ρόλο του εναλλακτικού προαστίου της Θεσσαλονίκης.
Ένας Δήμος με τους πολίτες του σε αγαστή συνεργασία.
Ένας Δήμος με αναβαθμισμένες αστικές οδικές υποδομές, ανθεκτικός στην κλιματική αλλαγή που σχεδιάζει με επίκεντρο τον άνθρωπο ανακαταθέτοντας τον κοινόχρηστο χώρο υπέρ των ήπιων τρόπων μετακίνησης, ενοποιώντας το παραλιακό μέτωπο και υιοθετώντας καινοτόμες τεχνολογίες. Ένας Δήμος συνεκτικός, προσβάσιμος απ' όλους, άμεσα συνδεδεμένος με την ευρύτερη περιοχή και συγχρόνως ανταγωνιστικός στις οικονομικές προκλήσεις όπου κάτοικοι και επισκέπτες συμβιώνουν αρμονικά. Ένας Δήμος που αξίζει να ζεις και να επισκέπτεσαι!

Έτσι λαμβανομένου υπόψη και των αποτελεσμάτων της δημόσιας διαβούλευσης στο ακόλουθο Σχήμα παρουσιάζεται η τελική διατύπωση του κοινού οράματος που θα διέπει το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας.

Η Προποντίδα σχεδιάζει ... και αλλΑΖΕΙ!

Ένας Δήμος με αναβαθμισμένες αστικές οδικές υποδομές, ανθεκτικός στην κλιματική αλλαγή που σχεδιάζει με επίκεντρο τον άνθρωπο ανακαταθέτοντας τον κοινόχρηστο χώρο υπέρ των ήπιων τρόπων μετακίνησης, ενοποιώντας το παραλιακό μέτωπο και υιοθετώντας καινοτόμες τεχνολογίες. Ένας Δήμος συνεκτικός, προσβάσιμος απ' όλους, άμεσα συνδεδεμένος με την ευρύτερη περιοχή και συγχρόνως φιλικός για τον πολίτη, ανταγωνιστικός στις οικονομικές προκλήσεις όπου κάτοικοι και επισκέπτες συμβιώνουν αρμονικά. Ένας Δήμος που αξίζει να ζεις και να επισκέπτεσαι!

Σχήμα 2.28 Τελική έκδοση κοινού οράματος

2.3 Δόμηση συστήματος δεικτών και επιμέρους στόχων

Η αποτίμηση της προόδου προς την επίτευξη του κοινού οράματος επιβάλλει τη χρήση ειδικών μεθοδολογικών εργαλείων όπως οι δείκτες. Οι δείκτες καταλαμβάνουν περίοπτη θέση στον σύγχρονο επιστημονικό τρόπο σκέψης, καθώς διευκολύνουν καθοριστικά τον σχεδιασμό. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι δείκτες αξιοποιούνται ως εργαλείο αποτίμησης, τεκμηρίωσης και αξιολόγησης από επιστημονικές ομάδες από το σύνολο σχεδόν των χωρών και –σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό– πρακτικά σε όλα τα επιστημονικά πεδία, ενώ το ενδιαφέρον για αυτούς είναι συνεχές και αυξανόμενο, με τον ετήσιο αριθμό των εργασιών που χρησιμοποιούν δείκτες να υπερβαίνει σταθερά κατά την τελευταία δεκαετία τις 100.000. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, οι δείκτες ορίζονται ως:

- «Παράμετροι που δίνουν πληροφορίες για κάποιο φαινόμενο, περιορίζοντας την περιπλοκότητα χάριν της ποσοτικοποίησης και της ευκολότερης μετάδοσής του στο ευρύ κοινό και τους ειδικούς».
- «Εργαλεία απλούστευσης, μέτρησης, και μετάδοσης τάσεων και γεγονότων».
- «Στατιστικές δομημένες και οργανωμένες με τέτοιο τρόπο, ώστε να καθίσταται εφικτή η παρακολούθηση σημαντικών τάσεων».
- «Επιλεγμένες μεταβλητές που συνδέονται με συγκεκριμένους στόχους, συνδυάζουν ποικίλα δεδομένα, αντισταθμίζουν τους δημόσιους προβληματισμούς, και διατίθενται προς χρήση των αρμόδιων φορέων λήψης αποφάσεων».
- «Ποσοτικές ή ποιοτικές μεταβλητές που έχουν σχεδιαστεί και επιλεχθεί ώστε να περιγράψουν μια συνθήκη ή διαχρονική τάση, και να αποτιμήσουν την πραγματικότητα με απόλυτους ή σχετικούς όρους».
- «Μέτρα, κυρίως ποσοτικής φύσης, που χρησιμοποιούνται για να απεικονίσουν και να επικοινωνήσουν σύνθετα φαινόμενα, καθώς και την εξέλιξη και την τάση αυτών με απλό τρόπο».
- «Μεταβλητές ή δεδομένα που χρησιμοποιούνται με συγκεκριμένο τρόπο για λόγους αξιολόγησης».
- «Μεταβλητές που έχουν επιλεχθεί προκειμένου να αποτιμηθεί η πρόοδος προς μια συγκεκριμένη κατεύθυνση ή στόχο».

Λαμβάνοντας υπόψη το αυξημένο ερευνητικό ενδιαφέρον και την «οριζόντια» εφαρμογή των δεικτών στα διάφορα επιστημονικά πεδία, στη βιβλιογραφία συναντώνται ποικίλοι τρόποι κατηγοριοποίησης, με τους τρεις πλέον συνήθεις τύπους δεικτών να είναι οι:

- *Δείκτες εισόδου (input indicators)*, οι οποίοι άπτονται των μέτρων που λαμβάνονται και των πόρων που χρησιμοποιούνται.
- *Δείκτες εξόδου (output indicators)*, οι οποίοι θεωρούνται ενδιάμεσοι δείκτες και εκφράζουν την αποτελεσματικότητα των δεδομένων εισόδου.
- *Δείκτες αποτελεσμάτων (outcome indicators)*, οι οποίοι αναφέρονται στα τελικά αποτελέσματα και τα οποία με τη σειρά τους καθορίζουν τον βαθμό επιτυχίας της εκάστοτε εφαρμοστέας –ή προτεινόμενης– πολιτικής.

Από τη θεώρηση των παραπάνω μπορούν να συναχθούν και τα βασικά πεδία συμβολής των δεικτών ή με άλλα λόγια τα βασικά τους χαρακτηριστικά. Πιο συγκεκριμένα, οι δείκτες έχουν την ικανότητα να εντοπίζουν πιθανά προβλήματα, καθώς και να αποτιμούν, να συνοψίζουν και να «επικοινωνούν» λιγότερο ή περισσότερο σύνθετα φαινόμενα, με έναν τρόπο που είναι χρήσιμος για τους ειδικούς, ενώ ταυτόχρονα παραμένει κατανοητός και ενδιαφέρων για το κοινό και τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης. Επιπλέον, οι δείκτες συμβάλλουν στην καταγραφή, αποτίμηση και κατανόηση των τάσεων και των εξελίξεων, συντελούν στην ανάδειξη και την επισήμανση διαφόρων προβλημάτων, βοηθούν στην ιεράρχηση των προτεραιοτήτων και

Στάδιο 3

στη διαμόρφωση κατευθύνσεων, μέτρων και πολιτικών, ενώ τέλος, επιτρέπουν την παρακολούθηση και αξιολόγηση διαφόρων διαδικασιών⁷.

Δεδομένου ότι η επιλογή των δεικτών είναι μια διαδικασία βαρύνουσας σημασίας για την αξιοπιστία, την περιεκτικότητα, και τη δυνατότητα συμπερασμού, η εκπλήρωση των ποιοτικών κριτηρίων που περιγράφονται στη βιβλιογραφία θα πρέπει να συνιστά μια αναγκαία συνθήκη για την επιλογή ενός δείκτη.

Πιο αναλυτικά, όπως είναι κοινώς αποδεκτό, ένας δείκτης οφείλει κατ' αρχήν να είναι συνεπής με το εννοιολογικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται (π.χ. βιώσιμη αστική κινητικότητα) και να αποτιμά με ακρίβεια την επιμέρους πτυχή ή εξειδικευμένο ζήτημα που καλείται να αποτυπώσει.

Επιπλέον, ένας δείκτης πρέπει να έχει την ικανότητα να συνοψίζει ακόμη και σύνθετα, πολυπαραμετρικά φαινόμενα με έναν τρόπο που είναι χρήσιμος για τους αρμόδιους λήψης αποφάσεων και παράλληλα κατανοητός από το κοινό. Με άλλα λόγια, ένας δείκτης πρέπει να είναι εύληπτος και προσβάσιμος, ενώ ιδανικά πρέπει να προσελκύει το ενδιαφέρον των –παραδοσιακών και σύγχρονων– Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης.

Η ικανότητα ενός δείκτη δεν θα πρέπει να εξαντλείται στην καταγραφή σημαντικών τάσεων, αλλά οφείλει να ανταποκρίνεται ακόμη και σε μικρές μεταβολές που συμβαίνουν κατά την πάροδο του χρόνου, η αποτύπωση των οποίων δύναται να προσδιορίσει πιθανά μελλοντικά προβλήματα και να συμβάλλει στην ιεράρχηση αναγκών, προτεραιοτήτων, μέτρων και πολιτικών.

Επιπροσθέτως, η δομή ενός δείκτη οφείλει να χαρακτηρίζεται από επιστημονική εγκυρότητα και να είναι «διαφανής», «ευκρινής» και σαφής, με ρητή αναφορά των οποιονδήποτε παραδοχών. Παράλληλα, πρέπει να διευκολύνει τη διενέργεια συγκριτικών αναλύσεων μεταξύ διαφορετικών περιοχών και να μην λειτουργεί περιοριστικά ως προς την επιλογή των μεθόδων ανάλυσης.

Η λεκτική περιγραφή ενός δείκτη πρέπει να αντανακλά με ακρίβεια και σαφήνεια την πραγματική του δομή, όντας ταυτόχρονα –για λόγους ευκολίας αναφοράς σε αυτόν– όσο το δυνατόν πιο σύντομη και συνεκτική.

Τέλος, η δομή ενός δείκτη οφείλει να διευκολύνει τον ορισμό και την υιοθέτηση στόχων, καθώς, όπως είναι ευρέως αποδεκτό, η τιμή ενός δείκτη *per se* (πχ. «Αριθμός ημερών κατ' έτος κατά τις οποίες η συγκέντρωση των PM₁₀ υπερβαίνει τα 50 μg/m³» = 10 ημέρες/ έτος) δεν συντελεί στην εξαγωγή ουσιαστικών συμπερασμάτων παρά μόνο εάν συγκριθεί με μια τιμή αναφοράς ή μια επιθυμητή τιμή-στόχος.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας δομήθηκε ένα σύστημα δεικτών το οποίο είναι προσαρμοσμένο στις ειδικές συνθήκες της περιοχής μελέτης και βασίζεται

⁷ Περισσότερα στοιχεία σχετικά με το μεθοδολογικό εργαλείο των δεικτών μπορούν να αναζητηθούν σε ποικίλες βιβλιογραφικές πηγές συμπεριλαμβανομένων των:

- Σδουκόπουλος, Α. (2021). Πρότυπο Μεθοδολογικό Πλαίσιο για τη Δυναμική Αποτίμηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ, Επιβλέπουσα: Ομότιμη Καθηγήτρια Μ. Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Δεκέμβριος 2021
- Σδουκόπουλος, Α. (2022). Αποτιμώντας την πρόοδο προς τη βιώσιμη αστική κινητικότητα: Η χρήση των δεικτών και οι νέοι ορίζοντες στην ψηφιακή εποχή. Στο Γαβανάς, Ν., Γιαννακού, Α., Πανώρη, Α., Σδουκόπουλος, Α. (επιμ.) Χωρικός Σχεδιασμός στην Ψηφιακή Εποχή. Εκδόσεις Κριτική: Αθήνα. (ISBN: 978-960-586-420-0)
- Sdoukopoulos, A., Pitsiava-Latinopoulou, M., Basbas, S., Papaioannou, P. (2019). Measuring progress towards transport sustainability through indicators: Analysis and metrics of the main indicator initiatives. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 67, pp. 316-333, doi:10.1016/j.trd.2018.11.020
- Sdoukopoulos, A., Nikolaidou, A., Pitsiava-Latinopoulou, M., Papaioannou, P. (2018). Use of Social Media for Assessing Sustainable Urban Mobility Indicators. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 13(2), pp. 338-348, doi:10.2495/SDP-V13-N2-171-186
- Sdoukopoulos, A. & Pitsiava-Latinopoulou, M. (2017). Assessing Urban Mobility Sustainability Through a System of Indicators: The Case of Greek Cities. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 226, pp. 617-631, doi:10.2495/SDP170541

Στάδιο 3

στο κοινό όραμα και τις προτεραιότητες που αναπτύχθηκαν και παρουσιάστηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια του παρόντος τεύχους. Το εν λόγω σύστημα δεικτών περιλαμβάνει 32 δείκτες οι οποίοι «στοιχίζονται» κάτω από τις 18 προτεραιότητες, τους εννέα σκοπούς και τους τρεις πυλώνες βιωσιμότητας.

Η δομή του προτεινόμενου συστήματος δεικτών απεικονίζεται στον **Πίνακα 2.5** που ακολουθεί, ενώ περισσότερα στοιχεία για τους δείκτες (συμπεριλαμβανομένης της μονάδας, της κλίμακας, της περιοχής αναφοράς και των απαιτούμενων λογισμικών) δίνονται στον **Πίνακα 2.6**. Όπως μπορεί να συναχθεί από τους πίνακες αυτούς, η δομή του προτεινόμενου συστήματος δεικτών εξυπηρετεί τόσο τον ολιστικό συμπερασμό όσο και τον συμπερασμό σε καθένα από τα τέσσερα διαφορετικά επίπεδα (προτεραιότητες, σκοποί, πυλώνες βιωσιμότητας, κοινό όραμα/ βιώσιμη αστική κινητικότητα). Εδώ οφείλει να σημειωθεί ότι σε επόμενο παραδοτέο καθένας από τους δείκτες αυτούς θα αναλυθεί διεξοδικά τόσο ως προς τη δομή και τα απαιτούμενα δεδομένα όσο και ως προς τα μεθοδολογικά βήματα για τον υπολογισμό τους. Τέλος, στον **Πίνακα 2.7** παρουσιάζονται οι δείκτες «συσχετισμένοι» με τις εκτιμώμενες τάσεις εξέλιξης για τις τρεις εναλλακτικές στρατηγικές κινητικότητας. Οι εκτιμήσεις αυτές εδράζονται στην περιγραφή των στρατηγικών και είναι ενδεικτικές της φιλοσοφίας κάθε στρατηγικής.

Πίνακας 2.5: Προτεινόμενο σύστημα δεικτών του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας

Πυλώνας Βιωσιμότητας	Σκοπός	Προτεραιότητα	Δείκτες
Κοινωνία	Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)	Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της μετακίνησης πεζή	Ποσοστό πεζοδρομίων με ελεύθερη όδευση $\geq 1,5$ μ.
			Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση
		Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών	Πυκνότητα ποδηλατικού δικτύου
			Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων και e-scooters ανά 1.000 κατοίκους
	Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της προστασίας	Βελτίωση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού	Ποσοστό πεζοδρομίων με εγκατεστημένα βατά κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες ΑμεΑ)
			Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων με εγκατεστημένο οδηγό όδευσης τυφλών
		Βελτίωση της ελκυστικότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας του αστικού περιβάλλοντος	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζοδρόμους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας
			Μέση βαθμολογία δημοσίων χώρων
	Προαγωγή της οδικής ασφάλειας	Μείωση του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα	Ετήσιος αριθμός νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους
			Ετήσιος αριθμός βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους
		Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού	Ποσοστό οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων χρηστών
			Ποσοστό σχολικών συγκροτημάτων με υλοποιημένα μέτρα οδικής ασφάλειας ("σχολικοί δακτύλιοι")
Περιβάλλον	Ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	Βελτίωση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας μεταξύ των οικισμών	Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας

Στάδιο 3

Πυλώνας Βιωσιμότητας	Σκοπός	Προτεραιότητα	Δείκτες
			Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 400 μ. από στάσεις των λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας
		Βελτίωση της σύνδεσης του Δήμου με το ΠΣΘ και τους όμορους Δήμους	Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ
			Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 400 μ. από στάσεις των λεωφορειακών γραμμών σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ
	Μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων	Μείωση του μεριδίου ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο μέσω της χρήσης κοινόχρηστων οχημάτων (car sharing, συνεπιβατισμός)	Μερίδιο ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο
			Μέση πλήρωση επιβατικών οχημάτων
			Αριθμός κοινόχρηστων αυτοκινήτων ανά 1.000 κατοίκους
		Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης κατά την τουριστική περίοδο	Travel time index σε βασικούς οδικούς άξονες
			Μέσος χρόνος μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητο
	Πρωώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων	Ανανέωση του στόλου με οχήματα νέας τεχνολογίας φιλικά προς το περιβάλλον	Ποσοστό δημοτικού στόλου οχημάτων που τροφοδοτούνται από εναλλακτικά καύσιμα ή είναι ηλεκτρικά
			Αριθμός εγκατεστημένων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων δημοσίας χρήσης ανά 1.000 κατοίκους
		Μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου	Εκπομπές CO ₂ κατά την ώρα αιχμής
			Εκπομπές NO _x κατά την ώρα αιχμής
Οικονομία	Βελτίωση της διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	Διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας & της εξυπηρέτησης των τουριστικών αναγκών	Αριθμός θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης
		Περιορισμός της όχλησης στη λειτουργία των οικισμών από τα οχήματα διανομής	Ποσοστό φορτοεκφορτώσεων που πραγματοποιούνται από φορτηγά που είναι παρκαρισμένα σε διπλή σειρά
	Οργάνωση της στάθμευσης	Βελτίωση της οργάνωσης και της "ευταξίας" της στάθμευσης επί της οδού	Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης στην κεντρική περιοχή
			Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή που καταλαμβάνονται από παράνομα σταθμευμένα ΙΧ οχήματα
	Αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου	Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Αριθμός θέσεων στάθμευσης εκτός οδού ανά 1.000 κατοίκους
		Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών στις υποδομές	Αριθμός διαφορετικών εγκατεστημένων τεχνολογικών συστημάτων στην υποδομή
		Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα μέσω νέων τεχνολογιών/ εφαρμογών	Αριθμός δημοσιεύσεων για ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας στην επίσημη σελίδα του Δήμου στο Facebook ανά εργάσιμη ημέρα

Στάδιο 3

Πίνακας 2.6: Διεξοδική περιγραφή των 32 δεικτών του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας

Δείκτες	Κωδικός	Μονάδα	Κλίμακα	Περιοχή αναφοράς	Απαιτούμενα λογισμικά
Ποσοστό πεζοδρομίων με ελεύθερη όδευση $\geq 1,5$ μ.	Δ1	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα, CAD/GIS
Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση	Δ2	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα, CAD/GIS
Πυκνότητα ποδηλατικού δικτύου	Δ3	km/km ²	≥ 0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα, CAD/GIS
Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων και e-scooters ανά 1.000 κατοίκους	Δ4	οχήματα/1.000 κατοίκους	≥ 0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Ποσοστό πεζοδρομίων με εγκατεστημένα βατά κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες ΑμεΑ)	Δ5	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα, CAD/GIS
Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων με εγκατεστημένο οδηγό όδευσης τυφλών	Δ6	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα, CAD/GIS
Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζοδρόμους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Δ7	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα, CAD/GIS
Μέση βαθμολογία δημοσίων χώρων	Δ8	-	1-5	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Ετήσιος αριθμός νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους	Δ9	νεκροί/ 100.000 κατοίκους	≥ 0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Ετήσιος αριθμός βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους	Δ10	βαριά τραυματίες/ 100.000 κατοίκους	≥ 0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Ποσοστό οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων χρηστών	Δ11	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Ποσοστό σχολικών συγκροτημάτων με υλοποιημένα μέτρα οδικής ασφάλειας ("σχολικοί δακτύλιοι")	Δ12	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα, CAD/GIS
Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας	Δ13	min	≥ 0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 400 μ. από στάσεις των λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας	Δ14	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα, CAD/GIS
Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ	Δ15	min	≥ 0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 400 μ. από στάσεις των λεωφορειακών γραμμών σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ	Δ16	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα, CAD/GIS
Μερίδιο ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο	Δ17	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Μέση πλήρωση επιβατικών οχημάτων	Δ18	επιβ./ όχημα	≥ 0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Αριθμός κοινόχρηστων αυτοκινήτων ανά 1.000 κατοίκους	Δ19	οχήματα/1.000 κατοίκους	≥ 0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Travel time index σε βασικούς οδικούς άξονες	Δ20	-	≥ 0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα

Στάδιο 3

Δείκτες	Κωδικός	Μονάδα	Κλίμακα	Περιοχή αναφοράς	Απαιτούμενα λογισμικά
Μέσος χρόνος μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητο	Δ21	min	≥0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Ποσοστό δημοτικού στόλου οχημάτων που τροφοδοτούνται από εναλλακτικά καύσιμα ή είναι ηλεκτρικά	Δ22	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Αριθμός εγκατεστημένων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων δημοσίας χρήσης ανά 1.000 κατοίκους	Δ23	φορτιστές/ 1.000 κατοίκους	≥0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Εκπομπές CO ₂ κατά την ώρα αιχμής	Δ24	g	≥0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα, VISUM/ COPERT
Εκπομπές NO _x κατά την ώρα αιχμής	Δ25	g	≥0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα, VISUM/ COPERT
Αριθμός θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης	Δ26	-	≥0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Ποσοστό φορτοεκφορτώσεων που πραγματοποιούνται από φορτηγά που είναι παρκαρισμένα σε διπλή σειρά	Δ27	%	0-100	Κεντρικές περιοχές οικισμών	Λογιστικά φύλλα
Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης στην κεντρική περιοχή	Δ28	-	≥0	Κεντρικές περιοχές οικισμών	Λογιστικά φύλλα, CAD/GIS
Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή που καταλαμβάνονται από παράνομα σταθμευμένα ΙΧ οχήματα	Δ29	%	0-100	Κεντρικές περιοχές οικισμών	Λογιστικά φύλλα, CAD/GIS
Αριθμός θέσεων στάθμευσης εκτός οδού ανά 1.000 κατοίκους	Δ30	θέσεις/ 1.000 κατοίκους	≥0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Αριθμός διαφορετικών εγκατεστημένων τεχνολογικών συστημάτων στην υποδομή	Δ31	-	≥0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα
Αριθμός δημοσιεύσεων για ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας στην επίσημη σελίδα του Δήμου στο Facebook ανά εργάσιμη ημέρα	Δ32	δημοσιεύσεις ανά εργάσιμη ημέρα	≥0	Περιοχή μελέτης	Λογιστικά φύλλα

Πίνακας 2.7: Συσχέτιση δεικτών με τις εκτιμώμενες τάσεις εξέλιξης των εναλλακτικών στρατηγικών κινητικότητας του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας

Δείκτες	Εκτιμώμενη τάση - Στρατηγική Α	Εκτιμώμενη τάση - Στρατηγική Β	Εκτιμώμενη τάση - Στρατηγική Γ
Ποσοστό πεζοδρομίων με ελεύθερη όδευση ≥ 1,5 μ.			
Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση			
Πυκνότητα ποδηλατικού δικτύου			
Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων και e-scooters ανά 1.000 κατοίκους			
Ποσοστό πεζοδρομίων με εγκατεστημένα βατά κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες ΑμεΑ)			

Στάδιο 3

Δείκτες	Εκτιμώμενη τάση - Στρατηγική Α	Εκτιμώμενη τάση - Στρατηγική Β	Εκτιμώμενη τάση - Στρατηγική Γ
Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων με εγκατεστημένο οδηγό όδευσης τυφλών			
Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζοδρόμους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας			
Μέση βαθμολογία δημοσίων χώρων			
Ετήσιος αριθμός νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους			
Ετήσιος αριθμός βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους			
Ποσοστό οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων χρηστών			
Ποσοστό σχολικών συγκροτημάτων με υλοποιημένα μέτρα οδικής ασφάλειας ("σχολικοί δακτύλιοι")			
Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας			
Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 400 μ. από στάσεις των λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας			
Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ			
Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 400 μ. από στάσεις των λεωφορειακών γραμμών σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ			
Μερίδιο ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο			
Μέση πλήρωση επιβατικών οχημάτων			
Αριθμός κοινόχρηστων αυτοκινήτων ανά 1.000 κατοίκους			
Travel time index σε βασικούς οδικούς άξονες			
Μέσος χρόνος μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητο			
Ποσοστό δημοτικού στόλου οχημάτων που τροφοδοτούνται από εναλλακτικά καύσιμα ή είναι ηλεκτρικά			
Αριθμός εγκατεστημένων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων δημοσίας χρήσης ανά 1.000 κατοίκους			
Εκπομπές CO ₂ κατά την ώρα αιχμής			
Εκπομπές NO _x κατά την ώρα αιχμής			
Αριθμός θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης			
Ποσοστό φορτοεκφορτώσεων που πραγματοποιούνται από φορτηγά που είναι παρκαρισμένα σε διπλή σειρά			

Στάδιο 3

Δείκτες				Εκτιμώμενη τάση - Στρατηγική Α	Εκτιμώμενη τάση - Στρατηγική Β	Εκτιμώμενη τάση - Στρατηγική Γ
Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης στην κεντρική περιοχή						
Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή που καταλαμβάνονται από παράνομα σταθμευμένα ΙΧ οχήματα						
Αριθμός θέσεων στάθμευσης εκτός οδού ανά 1.000 κατοίκους						
Αριθμός διαφορετικών εγκατεστημένων τεχνολογικών συστημάτων στην υποδομή						
Αριθμός δημοσιεύσεων για ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας στην επίσημη σελίδα του Δήμου στο Facebook ανά εργάσιμη ημέρα						
Υπόμνημα χρωμάτων	Σημαντική βελτίωση	Βελτίωση	Επιδείνωση			

6. Επίλογος – Επόμενα βήματα

Η πορεία προς την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας διέρχεται από τον προσδιορισμό ενός φιλόδοξου κοινού οράματος και τον καθορισμό συγκεκριμένων προτεραιοτήτων.

Έτσι, έχοντας ως στόχο τη δόμηση ενός αποτελεσματικού, προσαρμοσμένου στις τοπικές συνθήκες της περιοχής μελέτης, και συνάμα συνεκτικού συνόλου προτεραιοτήτων, λήφθηκαν υπόψη τόσο τα βασικά ευρήματα που προέκυψαν από την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης όσο και εκτενείς βιβλιογραφικές έρευνες που έχουν εκπονήσει μέλη του αναδόχου. Στο πλαίσιο λοιπόν του ΣΒΑΚ του Δ. Νέας Προποντίδας συνολικά αναγνωρίστηκαν 18 προτεραιότητες, οι οποίες τέθηκαν υπό τους εννέα σκοπούς που περιγράφει ο Ν. 4784/2021 για τα ΣΒΑΚ και τους τρεις πυλώνες της βιωσιμότητας/ βιώσιμης ανάπτυξης, δηλαδή το περιβάλλον, την κοινωνία και την οικονομία.

Οι εν λόγω προτεραιότητες βαθμολογήθηκαν αρχικά από την ομάδα έργου του ΣΒΑΚ και ως εκ τούτου η πρώτη έκδοση του κοινού οράματος επιχείρησε να ενσωματώσει και να «αντανακλά» όσο το δυνατόν περισσότερες από τις 18 προτεραιότητες.

Η πρωτόλεια αυτή έκδοση του κοινού οράματος παρουσιάστηκε στα μέλη της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας σε ειδικό εργαστήριο που οργανώθηκε στα γραφεία της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών και το οποίο τροφοδότησε την ομάδα έργου με χρήσιμα σχόλια και στοιχεία τόσο για την ιεράρχηση και αναδιαμόρφωση των προτεραιοτήτων και την ανάπτυξη του κοινού οράματος όσο και για τις εναλλακτικές στρατηγικές ανάπτυξης. Οι διάφορες απόψεις και προτάσεις που συλλέχθηκαν αναφορικά με το αρχικό κοινό όραμα, καθώς και τα αποτελέσματα των βαθμολογιών των διαφόρων προτεραιοτήτων οδήγησαν στο αρχικό κοινό όραμα του ΣΒΑΚ.

Η αρχική έκδοση του κοινού οράματος τέθηκε σε ανοιχτή δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση μέσω διαδικτυακής πλατφόρμας όπου φορείς και πολίτες είχαν τη δυνατότητα αφενός να διατυπώσουν τη δική τους εκδοχή για το κοινό όραμα και αφετέρου να αξιολογήσουν κατ' αντιστοιχία τη βαρύτητα των διαφόρων προτεραιοτήτων. Έτσι λαμβανομένου υπόψη και των αποτελεσμάτων της δημόσιας διαβούλευσης οδηγούμαστε στην τελική διατύπωση του κοινού οράματος που θα διέπει το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας.

Οι πεπερασμένοι όμως διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι και οι περιορισμοί από την υφιστάμενη κατάσταση του δικτύου δεν επιτρέπουν απεριόριστες παρεμβάσεις προς επίτευξη του οράματος και των προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ. Ως εκ τούτου, τα σενάρια μελλοντικών στρατηγικών ανάπτυξης της κινητικότητας για μια περιοχή αποτελούν συνδυασμούς μέτρων, τα οποία συνεργάζονται μεταξύ τους με στόχο να αντιμετωπίζουν τα τοπικά προβλήματα με έναν οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Αναλυτικότερα, συμβάλλουν στην καλύτερη κατανόηση των ενδεχόμενων επιπτώσεων από εξωγενείς παράγοντες που επηρεάζουν την αστική κινητικότητα (όπως η κλιματική αλλαγή, η τεχνολογία των πληροφοριών, η χρηματοδότηση και η ασφάλεια) σε συνδυασμό με εναλλακτικές προσεγγίσεις για την αντίδραση σε αυτές. Απεικονίζοντας διάφορες πιθανές μελλοντικές καταστάσεις, δίνεται η ευκαιρία στους υπεύθυνους σχεδιασμού να αξιολογούν τις συνέπειες που ξεχωριστά θα επιφέρουν οι σημερινές τάσεις, οι πιθανές κοινωνικές και τοπικές αλλαγές καθώς και οι εναλλακτικές στρατηγικές προτεραιότητες.

Έτσι, στο επόμενο Στάδιο του έργου θα διαμορφωθεί μια λίστα με μέτρα πολιτικής, υποδομών και τεχνολογίας, η οποία θα μπορεί να εξυπηρετήσει την επιλεγείσα στρατηγική, το όραμα και τους στόχους του Δήμου. Τα μέτρα αυτά θα συνδυαστούν και θα αποτελέσουν τα τελικά εναλλακτικά πακέτα μέτρων κάθε χρονικού ορίζοντα (5ετίας και 10ετίας), με κριτήριο τις επιπτώσεις τους στους δείκτες στόχων που

Στάδιο 3

έχουν οριστεί. Τα εν λόγω τελικά εναλλακτικά πακέτα μέτρων κάθε χρονικού ορίζοντα θα τεθούν υπόψη φορέων και πολιτών κατά τη Β' Φάση Διαβουλευτικών Διαδικασιών και η τυχόν αναδιαμόρφωση τους θα οδηγήσει στην Πρώτη έκδοση ΣΒΑΚ.

Παράρτημα Ι

Νέα καρτέλα x Ηλεκτρονική Διαβούλευση - Σ | x +

svak-nea-propontida.gr/ηλεκτρονική-διαβούλευση-2/

Sign Out

 **Τι είναι ΣΒΑΚ** **ΣΒΑΚ Προποντιδας** **Συμμετέχω Ενεργά** **Ανακοινώσεις** **Διαβουλεύσεις** **Ενημερωτικό Υλικό** **Επικοινωνία**

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Η Προποντίδα σχεδιάζει ... και αλλάζει!



Ο Δήμος Νέας Προποντιδας έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με βασική στόχευση να προδιαγράψει σε στρατηγικό επίπεδο το σύνολο των απαιτούμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων στον κοινόχρηστο χώρο του Δήμου σε ορίζοντα 10ετίας, προκειμένου να εξασφαλιστούν οι απαιτούμενες συνθήκες για αποτελεσματική και αποδοτική διαχείριση των αναγκών κινητικότητας κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών, υπακούοντας παράλληλα στις επιταγές της βιώσιμης ανάπτυξης.

Το ΣΒΑΚ είναι ένα σχέδιο που βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, την ποσοτικοποιημένη περιγραφή και ανάλυση των υφιστάμενων συνθηκών μετακίνησης, την αξιολόγηση της επάρκειας προσφοράς υποδομών και υπηρεσιών, αλλά και τη συστηματική αξιολόγηση των παρεμβάσεων.

Στο πλαίσιο αυτό τίθεται σε ανοιχτή ηλεκτρονική διαβούλευση το αρχικό Κοινό Όραμα και οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ.

Το σύνολο των απόψεων θα ληφθούν υπόψη έτσι ώστε να διαμορφωθεί το τελικό Κοινό Όραμα και οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ και να επιλεγεί η στρατηγική κατεύθυνση που θα πρέπει να δοθεί στο σχεδιασμό του συστήματος αστικής κινητικότητας στον Δήμο Νέας Προποντιδας με χρονικό ορίζοντα το 2032.

Όσοι επιθυμούν, μπορούν να συμμετέχουν με τη χρήση του παρακάτω συνδέσμου.

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSd0TKBDMBSW9J_aXBLHShg4Fd4T_g_wphbdwKZtxwX-N20A/viewform

Η φόρμα συμπλήρωσης θα είναι ανοιχτή έως τις 12/02/2024

Παρακαλούμε για την έγκαιρη συμμετοχή σας.

Νέα καρτέλα x Δήμος Νέας Προποντιδας | Fa x +

facebook.com/profile/10069234638842/search/?q=σβακ

Sign Out

 Αναζήτηση στο Facebook

Αποτελέσματα αναζήτησης
εδw: Δήμος Νέας Προποντιδας

Q σβακ

Φίλτρα

Δημοσιεύσεις που έχετε δει ☐

Πιο πρόσφατα ☐

Τοποθεσία με ετικέτα ▼

Ημερομηνία δημοσίευσης ▼

 **Δήμος Νέας Προποντιδας** · Ακολουθήστε

6 Φεβρουαρίου · 🌐

📌 **ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ: Η Προποντίδα σχεδιάζει ... και αλλάζει!**

Ο Δήμος Νέας Προποντιδας έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με βασική στόχευση να προδιαγράψει σε στρατηγικό επίπεδο το σύνολο των απαιτούμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων στον κοινόχρηστο χώρο του Δήμου σε ορίζοντα 10ετίας, προκειμένου να εξασφαλιστούν οι απαιτούμενες συνθήκες για αποτελεσματική και αποδοτική διαχείριση των αναγκών κινητικότητας κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών, υπακούοντας παράλληλα στις επιταγές της βιώσιμης ανάπτυξης.

Το ΣΒΑΚ είναι ένα σχέδιο που βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, την ποσοτικοποιημένη περιγραφή και ανάλυση των υφιστάμενων συνθηκών μετακίνησης, την αξιολόγηση της επάρκειας προσφοράς υποδομών και υπηρεσιών, αλλά και τη συστηματική αξιολόγηση των παρεμβάσεων.

Στο πλαίσιο αυτό τίθεται σε ανοιχτή ηλεκτρονική διαβούλευση το αρχικό Κοινό Όραμα και οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ.

Το σύνολο των απόψεων θα ληφθούν υπόψη έτσι ώστε να διαμορφωθεί το τελικό Κοινό Όραμα και οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ και να επιλεγεί η στρατηγική κατεύθυνση που θα πρέπει να δοθεί στο σχεδιασμό του συστήματος αστικής κινητικότητας στον Δήμο Νέας Προποντιδας με χρονικό ορίζοντα το 2032.

Όσοι επιθυμούν, μπορούν να συμμετέχουν με τη χρήση του παρακάτω συνδέσμου.

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSd0TKBDMBSW9J_aXBLHShg4Fd4T_g_wphbdwKZtxwX-N20A/viewform

Η φόρμα συμπλήρωσης θα είναι ανοιχτή έως τις 20/2/2024

Παρακαλούμε για την έγκαιρη συμμετοχή σας.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντιδας στην ηλεκτρονική διεύθυνση:

<https://svak-nea-propontida.gr/>

news-ta.gr/i-n-propontida-schediazei-kai-allazei/

NEWS TA
Νέα Τοπικής Αυτοδιοίκησης

17.8 °C Athens

Η Ν.Προποντίδα σχεδιάζει και αλλάζει

14 Φεβρουαρίου 2024 - 5:03pm 92

 **ΣΒΑΚ**
ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
Μετακινήσου Αλλιώς

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με βασική στόχευση να προδιαγράψει σε στρατηγικό επίπεδο το σύνολο των απαιτούμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων στον κοινόχρηστο χώρο του Δήμου σε ορίζοντα 10ετίας, προκειμένου να εξασφαλιστούν οι απαιτούμενες συνθήκες για αποτελεσματική και αποδοτική διαχείριση των αναγκών κινητικότητας κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών, υπακούοντας παράλληλα στις επιταγές της βιώσιμης ανάπτυξης.

Το ΣΒΑΚ είναι ένα σχέδιο που βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, την ποσοτικοποιημένη περιγραφή και ανάλυση των υφιστάμενων συνθηκών μετακίνησης, την αξιολόγηση της επάρκειας προσφοράς υποδομών και υπηρεσιών, αλλά και τη συστηματική αξιολόγηση των παρεμβάσεων.

Στο πλαίσιο αυτό τίθεται σε ανοιχτή ηλεκτρονική διαβούλευση το αρχικό Κοινό Όραμα και οι προτάσεις του ΣΒΑΚ.

Τελευταία Άρθρα

-  **Δάνειο -μαμούθ συνάπτει ο δήμος Ηρακλείου-Το ενέκρινε το Δημοτικό Συμβούλιο Σε -top, δήμοι**
15 Μαρτίου 2024 - 9:02pm
-  **Τα έργα στην πλατεία Εξαρχείων στο ... Ευρωκοινοβούλιο Σε Παραδοημοτικά**
15 Μαρτίου 2024 - 8:42pm
-  **Ζωτικά αναπτυξιακά ζητήματα έθεσε ο Μαρινάκης στον Σκρέκα Σε δήμοι**
15 Μαρτίου 2024 - 8:41pm
-  **Κ. Αποστολίδης: Θα έχει συνέπειες για την Πεντέλη η μικροπολιτική και τυχοδιωκτική απόφαση της διοίκησης Κοσμοπούλου για αποχώρηση από τον ΣΠΑΠ**