

1. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Ένα από τα βασικά στάδια στην εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ το οποίο αποτυπώνει τη διάθεση και τη μελλοντική φιλοσοφία των Διοικητικών Αρχών και του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων ως προς την υιοθέτηση και εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στο σύνολο του σχεδιασμού των μεταφορών, αποτελεί η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος.

Καθώς οι μεταφορές και η κινητικότητα γενικότερα εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της αστικής και κοινωνικής ανάπτυξης, θα πρέπει το όραμα να εμπεριέχει μία ευρεία άποψη που να λαμβάνει υπόψη την ποιότητα ζωής, όπως επίσης και όλες τις σχετικές πολιτικές απόψεις, ιδίως τα γενικά πλαίσια πολιτικής, τον αστικό και χωροταξικό σχεδιασμό, την οικονομική ανάπτυξη, το περιβάλλον, την ισότητα των φύλων, την υγεία και την ασφάλεια.

Στόχος είναι να συμφωνήσουν όλοι οι φορείς σε ένα κοινό όραμα για τη βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη ανάπτυξη των μεταφορών και της κινητικότητας στην εξεταζόμενη αστική περιοχή. Το όραμα που προκύπτει θα χρησιμοποιηθεί ως καθοδηγητικό στοιχείο για τη διαδικασία σχεδιασμού. Ωστόσο, το όραμα μπορεί να είναι και από μόνο το κατευθυντήριο στοιχείο εάν είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των φορέων και των πολιτών. Επομένως, είναι ζωτικής σημασίας η δημιουργία μιας κοινής συμμετοχής στο όραμα. Η διασφάλιση της δέσμευσης των βασικών φορέων και των υπευθύνων λήψης αποφάσεων θα συμβάλει περαιτέρω στην αποσαφήνιση της πολιτικής αξίας του ΣΒΑΚ.

Για την ανάπτυξη του οράματος για την κινητικότητα του ΣΒΑΚ του Δήμου Ωραιοκάστρου, η ομάδα έργου, αφού πραγματοποίησε τις απαιτούμενες έρευνες και αυτοψίες στην πόλη για την ανάλυση του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας και τον προσδιορισμό των σημαντικότερων προβλημάτων και αδυναμιών του, έπρεπε σε πρώτη φάση να διαμορφώσει τους κατάλληλους άξονες στρατηγικής που θα αποτελέσουν τους πυλώνες για την ανάπτυξη του οράματος για την κινητικότητα. Προς αυτήν την κατεύθυνση συνέβαλε σημαντικά και η πραγματοποίηση της Α' θεματικής διαβούλευσης που είχε ως στόχο οι ίδιοι οι φορείς που ζουν και δραστηριοποιούνται στο Ωραιόκαστρο να επισημάνουν τις αδυναμίες και προβλήματα που αυτοί εντοπίζουν στην πόλη μέσα από την καθημερινή τους λειτουργία.

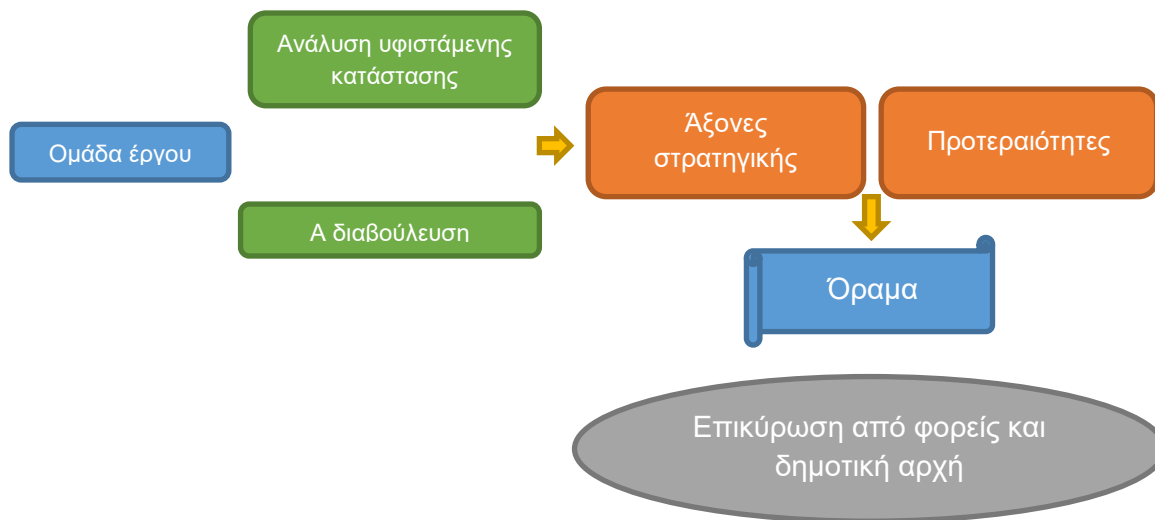
Λαμβάνοντας επομένως υπόψη, τα προβλήματα που αναδείχθηκαν μέσα από τις αναλύσεις και τις διαδικασίες των διαβουλεύσεων – διαδικτυακών και διαδραστικών εργαστηρίων – μεταξύ των οποίων τα κυριότερα αφορούσαν **το χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας στο συγκοινωνιακό δίκτυο της πόλης, την έλλειψη κατάλληλων υποδομών για την εξυπηρέτηση των ήπιων μορφών μετακίνησης και την ανεπάρκεια της αστυνόμευσης της λειτουργίας του συστήματος** διαμορφώθηκε το όραμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Ωραιοκάστρου, το οποίο συνοψίζεται στις παρακάτω γραμμές:

«Το Ωραιόκαστρο να αποτελέσει Δήμο πρότυπο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με τη συστηματική υλοποίηση παρεμβάσεων στον κοινόχρηστο χώρο προς όφελος της αστικής αναζωογόνησης και της καλύτερης εξυπηρέτησης των ήπιων μορφών κινητικότητας και των δημόσιων συγκοινωνιών, επενδύοντας παράλληλα στις δράσεις ευαισθητοποίησης των πολιτών για την αλλαγή της κουλτούρας μετακινήσεων»

Το συγκεκριμένο όραμα, παρουσιάστηκε και επικυρώθηκε από το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων και από τη Δημοτική αρχή, κατά τις εργασίες της Β Θεματικής Διαβούλευσης. Είναι αποτέλεσμα των διαδικασιών του συμμετοχικού σχεδιασμού και βασίστηκε:

- Στα συμπεράσματα των ερευνών για την αξιολόγηση του συστήματος κινητικότητας
- Στην ανάπτυξη και ιεράρχηση των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ
- Στα αποτελέσματα της διαδικτυακής διαβούλευσης για την επιλογή του επιθυμητού σεναρίου κινητικότητας για την πόλη του Ωραιοκάστρου.

Σκοπός τους είναι να περιγράψει με τρόπο γλαφυρό και περιεκτικό τους άξονες ανάπτυξης του ΣΒΑΚ και τις προτεραιότητες που θα πρέπει να δοθούν για την εξυπηρέτηση των αναγκών κινητικότητας της τοπικής κοινωνίας.



Εικόνα 1.1: Μεθοδολογία ανάπτυξης οράματος

2. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

2.1 Μεθοδολογική προσέγγιση

Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιλογή του καταλληλότερου μελλοντικού σεναρίου κινητικότητας για την πόλη του Ωραιοκάστρου, αλλά και στη συνέχεια για τον προσδιορισμό των κατάλληλων μέτρων με σειρά αναγκαιότητας, τόσο χρονική όσο και οικονομική, είναι η ορθολογική ιεράρχηση των αναγκών και κατά συνέπεια των αξόνων στρατηγικής του ΣΒΑΚ. Ο καθορισμός με άλλα λόγια, των τομέων κινητικότητας που θα πρέπει αρχικά να επικεντρωθεί η προσπάθεια του ΣΒΑΚ προκειμένου να αντιμετωπίσει κατά προτεραιότητα τα προβλήματα που έχουν επισημανθεί μέσα από τις διαδικασίες της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης, των εργασιών του συμμετοχικού σχεδιασμού και των επισημάνσεων του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων καθώς επίσης και των απόψεων των αρμόδιων υπηρεσιών του Δήμου.

Οι προτεραιότητες που έχουν εντοπιστεί βασίστηκαν στους τρεις βασικούς άξονες στρατηγικής που έχουν διαμορφωθεί για το ΣΒΑΚ της πόλης και οι οποίοι είναι:

- Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης από τις Δημόσιες Συγκοινωνίες στο Δήμο
- Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης και της κυκλοφορίας των Ι.Χ.
- Βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας

Η επιλογή και διαμόρφωση των αξόνων στρατηγικής αποτέλεσε προϊόν συγκερασμού των κατευθύνσεων Εθνικών και Ευρωπαϊκών κειμένων πολιτικής που σχετίζονται με την κινητικότητα, του υπερτοπικού σχεδιασμού, των αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης καθώς και των αποτελεσμάτων της Α διαβούλευσης.

Λαμβάνοντας επομένως υπόψη τους παραπάνω στρατηγικούς άξονες και τα πεδία αστικής κινητικότητας που εξετάστηκαν και αξιολογήθηκαν κατά της διάρκεια της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, προέκυψαν και ιεραρχήθηκαν οι παρακάτω πολιτικές προτεραιότητες:

- **Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας**
- **Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης**
- **Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων**
- **Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας**
- **Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης**
- **Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών**
- **Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών**

Για την κατάλληλη ιεράρχηση των παραπάνω αξόνων στρατηγικής και για λόγους επαρκούς επιστημονικής τεκμηρίωσης, επιλέχθηκε η μέθοδος της πολυκριτηριακής ανάλυσης και συγκεκριμένα η αναλυτική ιεραρχική μέθοδος (ΑΗΡ). Η δόμηση της συγκεκριμένης ανάλυσης βασίστηκε σε 7 κριτήρια που αποτελούν και τις βασικές συνιστώσες των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας:

- Ποιότητα αέρα
- Οδική ασφάλεια
- Προσβασιμότητα
- Υγεία
- Αστική ανάπλαση – αναζωογόνηση
- Νέες τεχνολογίες
- Αποσυμφόρηση οδών



Εικόνα 2.1: Στρατηγική σύνδεση αξόνων στρατηγικής και προτεραιοτήτων

Εφαρμόζοντας τις μαθηματικές σχέσεις της συγκεκριμένης μεθοδολογίας προκύπτει η παρακάτω ιεράρχηση των προτεραιοτήτων:

1. **Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης** (βαθμολογία 0,32)
2. **Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων** (βαθμολογία 0,19)
3. **Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών** (βαθμολογία 0,17)
4. **Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας** (βαθμολογία 0,13)
5. **Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης** (βαθμολογία 0,08)
6. **Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας** (βαθμολογία 0,06)
7. **Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών** (βαθμολογία 0,05)

3. ΑΝΑΠΤΥΞΗ «ΕΞΥΠΝΩΝ ΣΤΟΧΩΝ»

Οι στόχοι οι οποίοι αναπτύσσονται στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ προκειμένου να μπορέσουν να χαρακτηριστούν ως «έξυπνοι» θα πρέπει να συγκεντρώνουν μια σειρά από χαρακτηριστικά

Ειδικότερα οι στόχοι θα πρέπει να είναι:

Συγκεκριμένοι

- Οι στόχοι θα πρέπει να είναι ξεκάθαροι ως προς τι επιδιώκουν να επιτύχουν και να αναφέρονται σε συγκεκριμένες συνιστώσες κινητικότητας. Θα ήταν επίσης σκόπιμο να υπάρχει δυνατότητα σύνδεσης μεταξύ στόχων και προτεινόμενων μέτρων ή πακέτων μέτρων.

Μετρήσιμοι

- Προκειμένου να επιτυγχάνεται η διαρκής παρακολούθηση και αξιολόγηση της πορείας επίτευξης του στόχου ενός ΣΒΑΚ, θα πρέπει κατά αρχάς να είναι κατανοητός και συνάμα εύκολο να μετρηθεί από το φορέα εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ με βάση τους διαθέσιμους ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους αλλά και τη διαθέσιμη, στο παρόν και μέλλον, υλικοτεχνική υποδομή.

Εφικτοί

- Θα πρέπει να βασίζονται στις υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας της περιοχής αλλά και να λαμβάνουν υπόψη ένα ευρύ φάσμα στοιχείων που δεν συνδέονται άμεσα με τις μεταφορές, όπως τα φυσικά, περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά μιας πόλης, αλλά μπορεί να καθορίσουν σε σημαντικό βαθμό τις επιλογές κινητικότητας των κατοίκων άρα και την πορεία υιοθέτησης ενός μέτρου. Τέτοια μπορεί να είναι ο βαθμός ευαισθητοποίησης της κοινωνίας απέναντι στα θέματα βιωσιμότητας, η τοπική κουλτούρα σε θέματα κινητικότητας αλλά και η τεχνογνωσία και οι τεχνικές δυνατότητες του φορέα υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Σχετικοί

- Οι στόχοι θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις επιδιωκόμενες κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές βελτιώσεις μέσα από την αναβάθμιση του συστήματος κινητικότητας της πόλης. Οι συγκεκριμένες επιδιώξεις έχουν αναδειχθεί μέσα από τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού και τη διαβούλευση με την τοπική κοινωνία, τις οδηγίες και κατευθύνσεις της δημοτικής αρχής αλλά και τις εισηγήσεις των εμπειρογνώμων.

Χρονικά ρεαλιστικοί

- Ο παράγοντας του χρονικού προγραμματισμού είναι καθοριστικός για την αξιολόγηση της επίτευξης ενός στόχου. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρχει τμηματική ποσοτικοποίηση σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ώστε να είναι ευκολότερη η παρακολούθησή τους και να διαπιστώνονται γρηγορότερα οι αποκλίσεις. Με τον τρόπο αυτό ενεργοποιούνται αμεσότερα οι διαδικασίες αναθεώρησης και επανασχεδιασμού.

Εικόνα 3.1: Διάγραμμα επεξήγησης χαρακτηριστικών έξυπνων στόχων

3.1 Μεθοδολογική προσέγγιση

Η διαδικασία διαμόρφωσης των έξυπνων στόχων για το ΣΒΑΚ έχει ως βάση της τους τρεις στρατηγικούς άξονες που συνθέτουν και την ευρύτερη στρατηγική του ΣΒΑΚ καθώς επίσης και την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων όπως αυτή διαμορφώθηκε από τη διαδικασία της πολυκριτηριακής ανάλυσης.

Οι συγκεκριμένοι στρατηγικοί άξονες όπως και οι ιεραρχημένες προτεραιότητες **θα καθορίσουν και το** που θα πρέπει να δοθεί βαρύτητα στο σχεδιασμό μέτρων αστικής κινητικότητας.

Οι τρεις άξονες στρατηγικής είναι:

1. **Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης από τις Δημόσιες Συγκοινωνίες στο Δήμο**
2. **Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης και της κυκλοφορίας των Ι.Χ.**
3. **Βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας**

Οι παραπάνω άξονες στρατηγικής είναι προϊόν της διαδικασίας αξιολόγησης των υφιστάμενων συνθηκών κινητικότητας της πόλης, των κειμένων πολιτικής σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο καθώς επίσης και των κατευθύνσεων που δόθηκαν μέσα από τις διαβουλεύσεις με τους φορείς της πόλης. Κάθε ένας από αυτούς συντίθεται από τους αντίστοιχους στόχους σε στρατηγικό επίπεδο, οι οποίοι στο συγκεκριμένο στάδιο έρχονται να εμπλουτιστούν και να συγκεκριμενοποιηθούν περαιτέρω καθώς επίσης και να εισαχθούν τα απαιτούμενα ποσοτικά στοιχεία.

Προκειμένου η ποσοτικοποίηση των στρατηγικών στόχων να γίνει με όρους ρεαλισμού και επαρκούς τεκμηρίωσης, πραγματοποιήθηκε συνδυασμός προσεγγίσεων που αφορά:

- τη διερεύνηση πρακτικών στοχοθεσίας και ποσοτικοποίησης τους από περιπτώσεις άλλων ΣΒΑΚ που έχουν εκπονηθεί στον ευρωπαϊκό χώρο
- τα αποτελέσματα του ευρωπαϊκού εργαλείου Urban Transport Roadmap για την εκτίμηση των αποτελεσμάτων εφαρμογής πολιτικών κινητικότητας στο σύστημα μετακινήσεων που αναδείχτηκαν μέσω της ανάδειξης του προτιμητέου σεναρίου
- από τις εκτιμήσεις της ομάδας έργου βασιζόμενη στα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, στο περιβάλλον και τις προοπτικές της πόλης και στα μελλοντικά αποτελέσματα των υπό διαμόρφωση μέτρων αστικής κινητικότητας



Τα αποτελέσματα της παραπάνω διαδικασίας φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί:

Έξυπνοι στόχοι Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με ορίζοντα 5ετίας και 10ετίας

Πίνακας 3.1: Έξυπνοι στόχοι Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης	
	στην 5ετία	στην 10ετία
Προτεραιότητα 1- Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης από τις Δημόσιες Συγκοινωνίες στο Δήμο		
A.1) Αύξηση του μεριδίου χρήσης MMM για μετακινήσεις από & προς τους γειτονικούς	Κατά 10%	Κατά 15%
A.2) Αύξηση του μεριδίου χρήσης MMM για μετακινήσεις προς τη Μητροπολιτική Περιοχή	Κατά 15%	Κατά 20%
A.3) Μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των Δημοσίων Συγκοινωνιών	Κατά 10%	Κατά 15%
A.4) Εξυπηρέτηση των μετακινήσεων των μαθητών σε σχολεία	Κατά 20%	Κατά 30%
Προτεραιότητα 2-Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης και της κυκλοφορίας των Ι.Χ.		
B.1) Αποτελεσματική Διαχείριση και Αστυνόμευση της Στάθμευσης με «Έξυπνα Συστήματα»	-	-
B.2) Δημιουργία θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης σε κεντρικές οδούς	2%	4%
B.3) Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού περιμετρικά του κέντρου	2	4
B.4) Περιορισμός της παράνομης στάθμευσης	Κατά 20%	Κατά 30%
Προτεραιότητα 3-Βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας		
Γ.1) Διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονίες και στα σημεία ενδιαφέροντος για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	15% του δικτύου	20% του δικτύου
Γ.2) Μείωση των Ατυχημάτων	Κατά 10%	Κατά 15%
Γ.3) Αύξηση του μεριδίου των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί και Ποδηλάτες) για τις	Κατά 10%	Κατά 20%

μετακινήσεις εντός του Ωραιοκάστρου		
Γ.4) Εξασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης των πεζών κατά μήκος των διαδρομών σύνδεσης των σημείων ενδιαφέροντος και των σχολικών διαδρομών.	10% του δικτύου	15% του δικτύου
Γ.5) Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων	2% του δικτύου	4% του Δικτύου