



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗΣ

ΣΤΑΔΙΟ Ι

Π4. Κοινό Όραμα, Ιεράρχηση Προτεραιοτήτων, Διαμόρφωση Στόχων

Έκδοση 1^η

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2020



ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ
ΛΥΣΕΙΣ



Πίνακας Περιεχομένων

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
2	ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ – ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ – ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ – ΑΠΕΙΛΩΝ	2
3	ΚΟΙΝΟ ΟΡΑΜΑ	4
3.1	Βιώσιμη Κινητικότητα	4
3.2	Χαρακτηριστικά Οράματος	4
3.3	Διαμόρφωση Οράματος	4
4	ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ	7
4.1	Στρατηγικός Χαρακτήρας του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης	7
4.2	Καθορισμός Προτεραιοτήτων	8
5	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΤΟΧΩΝ	10
5.1	Στρατηγικοί Στόχοι	10
5.2	Ειδικό Στόχοι	11
6	ΕΠΟΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	13

Πίνακες

Πίνακας 1.	Δυνατότητες & αδυναμίες για την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης	2
Πίνακας 2.	Ευκαιρίες & απειλές για την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης	3
Πίνακας 3.	Στρατηγικές προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης	8
Πίνακας 4.	Στρατηγικοί στόχοι του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης	10
Πίνακας 5.	Ειδικό στόχοι-δείκτες του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης	12





1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εκπόνηση της παρούσας μελέτης συνέπεσε με την πανδημία του κορωνοϊού, με αποτέλεσμα να υπάρξουν καθυστερήσεις στην εκπόνησή της.

Δεδομένων των απαγορεύσεων (στην αρχή) και των περιορισμών (στη συνέχεια), σε σχέση με τις μετακινήσεις και τις συναθροίσεις των ανθρώπων, ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Επιβλέπουσα και Αναθέτουσα Αρχή, αναζήτησαν τρόπους ώστε (α) η εκπόνηση της μελέτης να συνεχίσει στις επόμενες δραστηριότητές της, (β) να ικανοποιηθούν όλες εκείνες οι προϋποθέσεις που είναι αναγκαίες για την αρτιότητα του αποτελέσματος, και (γ) να τηρούνται τα πρωτόκολλα κοινωνικής απόστασης και συνάθροισης, βάση των εκαστοτέ οδηγιών που ισχύουν λόγω του Covid-19. Οπότε, με κάποια καθυστέρηση (λόγω των περιοριστικών μέτρων), πραγματοποιήθηκαν οι ενέργειες εκείνες που διασφαλίζουν το βέλτιστο προσδιορισμό του κοινού οράματος για την πόλη, και ακολούθησαν οι επόμενες δραστηριότητες εκπόνησης της μελέτης.

Με το παρόν Παραδοτέο (Στάδιο Ι, Παραδοτέο Π4) ο Ανάδοχος, με βάση την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, πραγματοποιεί ανάλυση των δυνατοτήτων, αδυναμιών, ευκαιριών και απειλών που επιδρούν στο ευρύτερο περιβάλλον του ΣΒΑΚ Πετρούπολης, οι οποίες είναι πιθανόν να συμβάλουν στην επιτυχή ή όχι εφαρμογή του Σχεδίου.

Στη συνέχεια, διατυπώνεται το κοινό όραμα αναφορικά με την ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας στον Δήμο Πετρούπολης, όπως αυτό διαμορφώθηκε μετά από συνεργασία του Αναδόχου με την ομάδα ΣΒΑΚ και τη σχετική διαβούλευση που ακολούθησε. Παράλληλα, πραγματοποιείται ιεράρχηση των προτεραιοτήτων που προβλέπεται να ικανοποιηθούν μέσα από την εφαρμογή του ΣΒΑΚ Πετρούπολης, όπως αυτές απορρέουν από το διαμορφωμένο όραμα επί της κινητικότητας στην πόλη.

Σύμφωνα με τις ιεραρχημένες προτεραιότητες του Σχεδίου, εξειδικεύονται οι επιδιωκόμενοι στόχοι προς πλήρωση, οι οποίοι θα αποτελέσουν τη βάση για την αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων βιώσιμης κινητικότητας που θα αναπτυχθούν στη συνέχεια και την εκτίμηση των μέτρων που θα προταθούν. Οι στόχοι είναι ειδικοί και ακριβείς, κάνοντας χρήση ποσοτικών και ποιοτικών όρων και εύκολα μετρήσιμοι και εφικτοί, ενώ αντικατοπτρίζουν πλήρως τις αρχές του οράματος βιώσιμης κινητικότητας, όπως διαμορφώθηκε και οριστικοποιήθηκε κατά τα προηγούμενα.

Τα ανωτέρω παρουσιάζονται αναλυτικά στα επόμενα Κεφάλαια της παρούσας Τεχνικής Έκθεσης, που αποτελεί το Παραδοτέο Π4 του Σταδίου Ι.





2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ – ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ – ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ – ΑΠΕΙΛΩΝ

Η εκπλήρωση των στρατηγικών προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ Πετρούπολης, όπως αυτές θα καθοριστούν κατά τα επόμενα, και τελικά η επιτυχής ή όχι υλοποίηση του Σχεδίου εξαρτάται από μια σειρά παραμέτρων και συνθηκών που επικρατούν κατά τη διάρκεια ανάπτυξης και εφαρμογής του.

Αξιολογώντας, λοιπόν, τα αποτελέσματα από την καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης για την περιοχή μελέτης, στους Πίνακες που ακολουθούν προσδιορίζονται οι δυνατότητες, αδυναμίες, ευκαιρίες και απειλές που δρουν, κατά την τρέχουσα χρονική περίοδο, στο εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον διαμόρφωσης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ Πετρούπολης (γνωστή ως SWOT Analysis).

Πίνακας 1. Δυνατότητες & αδυναμίες για την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
<ul style="list-style-type: none">• Πολιτική βούληση για αντιμετώπιση προβλημάτων μετακίνησης και ποιότητας ζωής• Επιθυμία για εντοπισμό σημαντικών τομέων για βελτίωση συνθηκών μετακίνησης (σχολεία, κ.λπ.)• Τμηματικές εφαρμογές που έχουν ήδη εφαρμοσθεί, όπως στις οδούς Σκουφά, Κολοκοτρώνη, Αιγαίου Πελάγους• Ανάγκη για αντιμετώπιση προβλημάτων βελτίωσης ποιότητας ζωής• Δέσμευση για την εφαρμογή των αποτελεσμάτων του ΣΒΑΚ• Μείωση διαμπερούς κυκλοφορίας οχημάτων• Σχεδιασμός και υλοποίηση ενός εκτεταμένου / ολοκληρωμένου δικτύου εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης που να συνδέει τις γειτονιές με το κέντρο, σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κ.λπ.• Βελτίωση της λειτουργίας και επέκταση των υφιστάμενων δικτύων (πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων, Δημοτικής Συγκοινωνίας)• Διαχείριση του προβλήματος της υπερβολικής ζήτησης και της παράνομης στάθμευσης με μέτρα που αποσκοπούν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση	<ul style="list-style-type: none">• Έλλειψη ολιστικής στρατηγικής• Έλλειμμα χρηματοδότησης• Απουσία εκτενούς δικτύου υποδομής για ποδήλατα• Κυρίαρχη χρήση του Ε.Ι.Χ.• Φόρτος εργασίας Ομάδας ΣΒΑΚ• Έλλειψη πείρας σε θέματα δικτύωσης και διάχυσης καλών πρακτικών• Έλλειψη επαρκούς στελέχωσης στους φορείς• Απουσία κουλτούρας μακροχρόνιου σχεδιασμού• Απουσία συστηματικών δράσεων και μέτρων για την αλλαγή συμπεριφοράς των πολιτών• Θεσμικό πλαίσιο μελετών – υλοποίησης (μεγάλοι χρόνοι)• Οι υποδομές δεν είναι σε πλήρη αντιστοιχία με τις χρήσεις γης• Πρόβλημα στάθμευσης στην κεντρική περιοχή





Πίνακας 2. Ευκαιρίες & απειλές για την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Μεγάλο χρονικό διάστημα σταθερής διοίκησης • Τεχνογνωσία και εμπειρία σε εξέλιξη στην Ελλάδα • Αναγκαιότητα εκπόνησης ΣΒΑΚ για εξασφάλιση χρηματοδότησης έργων υποδομής • Προώθηση των ΣΒΑΚ από την Ε.Ε. • Διάχυση καλών πρακτικών ΣΒΑΚ από την ελληνική πραγματικότητα • Ευνοϊκό κοινωνικό κλίμα για βιώσιμες μετακινήσεις • Μεγάλη κινητοποίηση στη χώρα για εκπόνηση ΣΒΑΚ • Κατάλληλη χρονική στιγμή για την επικαιροποίηση μεγάλων επεμβάσεων στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ • Ο ολιστικός σχεδιασμός του ΣΒΑΚ βοηθά στην αντιμετώπιση προβλημάτων • Σχεδιασμός και ανάπτυξη της πόλης με βάση τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας • Αλλαγή νοοτροπίας πολιτών, εργαζομένων, κ.λπ.: προτεραιότητα στον άνθρωπο και όχι στο όχημα 	<ul style="list-style-type: none"> • Πολιτική αστάθεια και Εναλλαγές στις διοικήσεις ΟΤΑ και Περιφερειών • Κακή λειτουργία του δικτύου • Ελλιπής ενημέρωση • Κοινωνικός αρνητισμός στη συνεργασία με τους θεσμούς • Εξέλιξη συγκυρίας (οικονομική-πολιτική) • Ανεργία • Μεριδα πολιτών ακόμη αποφεύγει τα ΜΜΜ και αγκαλιάζει το ΕΙΧ • Το νομοθετικό πλαίσιο της έγκρισης των ΣΒΑΚ (από πλευράς Υπουργείου) μπορεί να δημιουργήσει καθυστερήσεις στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ (και να χαθεί μία ακόμη ευκαιρία) • Οικονομική βιωσιμότητα των ΜΜΜ λόγω των κρίσιμων μεγεθών • Κρίσιμες μάζες για χρήση υποδομών (ποδηλάτου, πεζών) • Όραμα πόλης που θέλουμε • Έλλειψη κοινωνικής συνοχής μεταξύ πληθυσμιακών ομάδων • Εξέλιξη πανδημίας Covid-19

Η συγκεκριμένη ανάλυση ακολουθεί τις διεθνείς προδιαγραφές και αποτελεί βασικό εργαλείο στην λήψη αποφάσεων, λόγω της ανάδειξης των προοπτικών, τάσεων, αλλά και δυσκολιών σε σχέση με τις μετακινήσεις στο Δήμο.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να σημειωθεί πως η παρούσα μελέτη εκπονείται κατά τη διάρκεια εξέλιξης της πανδημίας του covid-19, συνεπώς υπάρχει μια πρωτόγνωρη κατάσταση που επηρεάζει πολλές παραμέτρους των μετακινήσεων (για όλους τους σκοπούς μετακίνησης). Οι επιπτώσεις δεν μπορούν να εκτιμηθούν σε αυτή τη φάση, αλλά η πρόβλεψη και ο σχεδιασμός μπορούν να συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην αντιμετώπιση των προκλήσεων του μέλλοντος.



3 ΚΟΙΝΟ ΟΡΑΜΑ

3.1 Βιώσιμη Κινητικότητα

Η Βιώσιμη Κινητικότητα αποτελεί θεμέλιο της πολιτισμένης πόλης φιλικής προς τον άνθρωπο. Ειδικότερα, η έννοια της Κινητικότητας συνδέεται με τη διαχρονική ανάγκη των ανθρώπων για μετακίνηση, μεταφορά των εμπορευμάτων και παροχή προσβασιμότητας για όλους στις υποδομές μετακίνησης. Επιπλέον, η Κινητικότητα θεωρείται Βιώσιμη, όταν σε αυτή συμμετέχουν με τρόπο ισορροπημένο όλες οι μορφές μετακίνησης και ειδικότερα οι βιώσιμες και περιβαλλοντικά φιλικές μορφές μετακίνησης, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η Δημόσια Συγκοινωνία.

Ο σχεδιασμός για τη Βιώσιμη Κινητικότητα είναι ένας στρατηγικός τρόπος αντιμετώπισης των προβλημάτων των σχετικών με τις μετακινήσεις και τις μεταφορές στο σύγχρονο τρόπο ζωής. Η ανάπτυξη και η εφαρμογή του σχεδίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα στοχεύει στη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών, στη βελτίωση της προσβασιμότητας των προσώπων και στην παροχή υψηλής ποιότητας, ολοκληρωμένων και συνδυασμένων λύσεων και υπηρεσιών μετακίνησης προσώπων και αγαθών.

3.2 Χαρακτηριστικά Οράματος

Η διατύπωση ενός κοινού οράματος που θα εξυπηρετεί τις ανάγκες της βιώσιμης κινητικότητας αποτελεί τη συνοπτική περιγραφή της κατεύθυνσης του ΣΒΑΚ και ενσωματώνει τους βασικούς στόχους για για το μελλοντικό συγκοινωνιακό σύστημα στην πόλη της Πετρούπολης.

Τα βασικά χαρακτηριστικά ενός ολοκληρωμένου οράματος είναι τα εξής:

- ✓ Να είναι μοναδικό και ξεχωριστό.
- ✓ Να προάγει τις αρχές και αξίες που εκφράζει.
- ✓ Να ενώνει.
- ✓ Να εμπνέει.

3.3 Διαμόρφωση Οράματος

Η διαμόρφωση του οράματος σχετικά με την κινητικότητα στον Δήμο Πετρούπολης αποτελεί μια κρίσιμη διαδικασία, δεδομένου ότι το όραμα είναι αυτό που τελικά θέτει τη βάση προσδιορισμού των στρατηγικών προτεραιοτήτων και στόχων που επιδιώκεται να εξυπηρετηθούν από το υπό εκπόνηση ΣΒΑΚ. Συνεπώς, η διατύπωση του οράματος αποτελεί μια από πάνω προς τα κάτω (top-down) διαδικασία, καθώς από την επιλογή του απώτερου σκοπού (οράματος), προκύπτουν οι επόμενες δράσεις του ΣΒΑΚ στις επόμενες δραστηριότητες. Οι συγκεκριμένες δράσεις θα πρέπει να είναι συμβατές τόσο με το όραμα, όσο και με τις στρατηγικές προτεραιότητες και στόχους που τέθηκαν και απορρέουν από αυτό.

Λαμβάνοντας υπόψη την πολυπλοκότητα και το δυναμικό χαρακτήρα των σύγχρονων συστημάτων μεταφορών, καθώς και τα αντικρουόμενα συμφέροντα που ανακύπτουν από την λειτουργία αυτών, κρίνεται απαραίτητο η διαμόρφωση του οράματος για την κινητικότητα στην Πετρούπολη να έχει χαρακτήρα συμμετοχικής διαδικασίας, προκειμένου να συνεκτιμηθούν οι απόψεις όλων των ενδιαφερόμενων φορέων αναφορικά με την ανάπτυξη της βιώσιμης





κινητικότητας στην πόλη. Κατά αυτόν τον τρόπο, είναι τελικά εφικτό να υπάρξει μια ευλικρινής, εποικοδομητική συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, η οποία θα οδηγήσει στον προσδιορισμό ενός κοινά αποδεκτού οράματος για την κινητικότητα στην πόλη τα επόμενα έτη – όραμα το οποίο θα τυγχάνει της μεγαλύτερης δυνατής συναίνεσης.

Ωστόσο, υπό το πρωτόγνωρο καθεστώς συνθηκών και περιορισμών που επικρατούν κατά την περίοδο εκπόνησης της παρούσας μελέτης, εξαιτίας της πανδημίας του covid-19, δεν κατέστη εφικτή η διεξαγωγή ανοικτής ενημερωτικής εκδήλωσης (διαβούλευσης) με φυσική παρουσία, προκειμένου να υπάρξει η δέουσα συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων φορέων και προσώπων στη συνδιαμόρφωση ενός από κοινού οράματος για την κινητικότητα στην πόλη.

Παρά ταύτα, λήφθηκαν όλα τα δυνατά μέτρα, προκειμένου να υπάρξει έγκαιρη ενημέρωση των εμπλεκόμενων αναφορικά με την πορεία της μελέτης, καθώς και η μέγιστη δυνατή συμμετοχή στη διαμόρφωση του οράματος. Αρχικά, πραγματοποιήθηκε συνάντηση του αναδόχου με την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, στην οποία συμμετέχουν μέλη της Τεχνικής Υπηρεσίας και υπάλληλοι του Δήμου Πετρούπολης, κατά την οποία συζητήθηκε η πορεία εκπόνησης της μελέτης και τα αποτελέσματα από τις έρευνες και αναλύσεις της υφιστάμενης κατάστασης, ενώ επιχειρήθηκε ένας πρώιμος προσδιορισμός του οράματος για την πόλη. Κατόπιν, η Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Πετρούπολης απέστειλε ενημερωτικά ηλεκτρονικά μηνύματα (e-mails) σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (δίκτυο φορέων), προκειμένου να λάβουν γνώση για την εξέλιξη της υλοποίησης του ΣΒΑΚ, καθώς και για το υπό ανάπτυξη όραμα.

Παράλληλα, υπό το πρίσμα των περιορισμών για τις δημόσιες συναθροίσεις, εξαιτίας της πανδημίας, πραγματοποιήθηκε διαβούλευση με φυσική παρουσία, κατά την οποία προσκλήθηκαν και προσήλθαν εκπρόσωποι των πολιτικών παρατάξεων και μελών του δημοτικού συμβουλίου του Δήμου Πετρούπολης. Κατά την εκδήλωση αυτή, η οποία πραγματοποιήθηκε στο πνευματικό κέντρο της Πετρούπολης, η ομάδα μελέτης παρουσίασε τα πλέον επικαιροποιημένα αποτελέσματα αναφορικά με το εκπονούμενο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (υφιστάμενη κατάσταση, αποτελέσματα μετρήσεων-ερευνών, απόψεις και σχόλια κατοίκων, αρχικά συμπεράσματα για την συγκοινωνιακή λειτουργία της πόλης), καθώς και το υπό διαμόρφωση όραμα για την πόλη, προκειμένου να τεθούν όλα τα ζητήματα της μελέτης υπόψη των παρευρισκομένων και να λάβουν θέση επί αυτών. Επιπροσθέτως, όλα τα σχετικά αποτελέσματα της μελέτης αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, για την ενεργή ενημέρωση και συμμετοχή του συνόλου των κατοίκων της Πετρούπολης, ώστε η διαμόρφωση του οράματος να αποτελεί απόρροια της μεγαλύτερης δυνατής (δεδομένης της παρούσας κατάστασης περιορισμών συνάθροισης κοινού) συμμετοχικής διαδικασίας.

Τελικά, η φράση – κλειδί, για την οποία υπήρξε σύγκλιση απόψεων και η οποία μπορεί να συνοψίσει το όραμα αναφορικά με την κινητικότητα στην Πετρούπολη τα επόμενα χρόνια είναι η ακόλουθη:

«Μια πόλη ελκυστική για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της με όχημα τον πολιτισμό – αθλητισμό και υποδομές που στοχεύουν στην προσβασιμότητα, στην οδική ασφάλεια και στην προστασία του περιβάλλοντος»

Συνοπτικά, οι βασικές αρχές που απορρέουν από τη διατύπωση του οράματος για την Πετρούπολη είναι οι ακόλουθες:





- ✓ Ανάδειξη των πολιτιστικών και αθλητικών παραμέτρων του Δήμου
- ✓ Η πόλη αποκτά χαρακτήρα κοινωνικό, γίνεται προσβάσιμη και φιλική προς το περιβάλλον, με περισσότερη χρήση περπατήματος, ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας.
- ✓ Το σύστημα των μεταφορών σχεδιάζεται με βάση τις ανάγκες των ανθρώπων και όχι των οχημάτων.
- ✓ Ο άνθρωπος δεν αντιμετωπίζεται ως εμπόρευμα και οι μεταφορές δεν σχεδιάζονται ως μαζικές, αλλά ως ξεχωριστών ατόμων με ανάγκες και επιθυμίες.
- ✓ Ο δημόσιος χώρος αναδιαμορφώνεται, προκειμένου να είναι προσιτός και προσβάσιμος σε όλους, χωρίς διακρίσεις και αποκλεισμούς, παρέχοντας την ευκαιρία για μεγαλύτερη κοινωνική επαφή και αλληλεπίδραση, καθώς και καλύτερη ποιότητα ζωής.

Τέλος, σημειώνεται πως ο ανάδοχος ενημερώνει σε τακτική βάση την ειδική ενημερωτική πλατφόρμα στο διαδίκτυο (<http://svak-petroupoli.gr/>), σχετικά με την εξέλιξη και τα αποτελέσματα της μελέτης ανά στάδιο, με σκοπό την εύρυθμη ενημέρωση των πολιτών και όλων των ενδιαφερόμενων μερών. Στη συγκεκριμένη ιστοσελίδα αναρτήθηκαν έγκαιρα τόσο τα αποτελέσματα των ερευνών και μετρήσεων που προέκυψαν από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, όσο και το όραμα κινητικότητας για την πόλη, το οποίο προέκυψε κατόπιν της σχετικής διαβούλευσης. Μάλιστα, οι ενδιαφερόμενοι έχουν τη δυνατότητα να καταθέσουν τις ιδέες, προτάσεις, καθώς και τις όποιες ενστάσεις τους στην πλατφόρμα. Κατά αυτόν τον τρόπο, καλύπτεται επαρκώς το όποιο έλλειμα επικοινωνίας ή συμμετοχικότητας προκύπτει από την εξέλιξη της πανδημίας του covid-19, κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.





4 ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ

4.1 Στρατηγικός Χαρακτήρας του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) της Πετρούπολης είναι ένα στρατηγικό σχέδιο, το οποίο βασιζόμενο στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, στις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης, αποσκοπεί στην κάλυψη των αναγκών της κινητικότητας των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στην πόλη.

Κατά την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, δίνεται προτεραιότητα στην κατηγορία των ευάλωτων χρηστών (πεζοί, ηλικιωμένοι-παιδιά-κ.λπ., ποδήλατα και μετακινούμενοι με ειδικές ανάγκες) ώστε να κινούνται με άνεση και ασφάλεια σε ένα όμορφο και φιλικό περιβάλλον για να λειτουργήσει η πόλη της Πετρούπολης ως πραγματικό κοινωνικό τοπίο που προάγει την αστικότητα, την ανθρώπινη εμπειρία και τη βίωση με όλες τις αισθήσεις. Σκοπός είναι να υπάρχουν τοπία συνάντησης και συνεργασίας, να δημιουργηθεί μια πόλη με γειτονιές που αλληλοσυνδέονται, μια πόλη που ενσωματώνει, που συνδέει. Επίσης, οι δραστηριότητες πολιτισμού και αθλητισμού της πόλης θα αναδύκνούνται μέσα από τη διασύνδεσή τους αλλά και την εξυπηρέτηση της ζήτησης για πρόσβαση σε αυτές. Προϋποθέσεις της Αστικής Κινητικότητας είναι η απόλαυση, η ικανοποίηση και η ευχαρίστηση του μετακινούμενου χάρη σε όσα αντιλαμβάνεται από το περιβάλλον, από τους ανθρώπους που συναντά και από όσες παραμέτρους θα πρέπει να χαρακτηρίζουν την ίδια την μετακίνηση. Η βιώσιμη κινητικότητα είναι ένα ταξίδι στις λεπτομέρειες της πόλης.

Το Σχέδιο βασίζεται σε ένα ενιαίο αποδεκτό μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα στο σύνολο της περιοχής μελέτης, το οποίο καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς (δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές, μηχανοκίνητες και μη), καθώς και τα πρότυπα συμπεριφοράς στις μετακινήσεις και τη στάθμευση. Το στρατηγικό όραμα που μορφώθηκε για την πόλη, παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος και κατευθύνει την ανάπτυξη του κατάλληλου πλαισίου μέτρων σχεδιασμού. Το όραμα αναλύεται περαιτέρω σε συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι δείχνουν τον τύπο της επιθυμητής αλλαγής. Οι αλλαγές και οι επιπτώσεις είναι μετρήσιμες και συσχετίζονται με την ιεραρχία των στόχων, εστιάζοντας σε κατάλληλα επιλεγμένους δείκτες επιδόσεων.

Η επιλογή των μέτρων του ΣΒΑΚ καθοδηγείται όχι μόνο από την αποτελεσματικότητα, αλλά και από την οικονομική βιωσιμότητα. Ειδικότερα σε περιόδους διάθεσης περιορισμένων κονδυλίων για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, κρίνεται αναγκαίο οι πόροι που δαπανώνται να αξιοποιούνται με τη μέγιστη δυνατή αποδοτικότητα. Στην κατεύθυνση αυτή, απαιτείται μια βασική αξιολόγηση των επιλογών με γνώμονα τα κόστη και τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων των οποίων δε μπορούν εύκολα να μετρηθούν ή να αποτιμηθούν, όπως εκείνα που σχετίζονται με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ή τις επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να τονιστεί ότι, βάσει των πρόσφατων κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η ύπαρξη εγκεκριμένου ΣΒΑΚ συνιστά ουσιαστικά απαραίτητη προϋπόθεση για τη συμμετοχή μιας πόλης σε οποιοδήποτε συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα σχετικό με τις μεταφορές κατά τη νέα προγραμματική περίοδο.





4.2 Καθορισμός Προτεραιοτήτων

Σύμφωνα με τις αρχές που απορρέουν από τη διατύπωση του οράματος για την κινητικότητα στην πόλη, καθορίζονται οι στρατηγικές προτεραιότητες του ΣΒΑΚ Πετρούπολης, οι οποίες αποτελούν τον οδηγό για τον προσδιορισμό των προς επίτευξη στόχων. Οι προτεραιότητες αυτές διακρίνονται στις ακόλουθες κατηγορίες και είναι όλες μείζονος σημασίας:

- Περιβαλλοντικές.
- Κοινωνικές.
- Οικονομικές.

Αναλυτικά, οι στρατηγικές προτεραιότητες του ΣΒΑΚ Πετρούπολης ταξινομούνται και παρουσιάζονται, σύμφωνα με τον χαρακτήρα τους στον Πίνακα 3.

Πίνακας 3. Στρατηγικές προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ (ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ)	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ
Περιβαλλοντικές	<ul style="list-style-type: none">✓ Αύξηση της περιβαλλοντικής αποδοτικότητας του οδικού δικτύου, μέσω της μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της χρήσης οχημάτων νέας τεχνολογίας✓ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις✓ Ανάπτυξη και προώθηση των ήπιων και περιβαλλοντικά φιλικών μορφών μετακίνησης, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο✓ Μείωση της ρύπανσης και βελτίωση του μικροκλίματος✓ Ανάδειξη χώρων πολιτισμού-αθλητισμού-πρασίνου και βελτίωση της διασύνδεσης τους με το περπάτημα – ποδήλατο – δημόσια συγκοινωνία – κοινόχρηστα οχήματα✓ Προστασία περιοχών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία✓ Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημόσιου χώρου
Κοινωνικές	<ul style="list-style-type: none">✓ Βελτίωση της ποιότητας ζωής✓ Επίτευξη ισότιμης προσβασιμότητας για όλους στο δημόσιο χώρο και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση✓ Ιδιαίτερη μέριμνα για την ανάπτυξη των υποδομών ΑμεΑ✓ Η αρμονική συνύπαρξη όλων των μέσων μεταφοράς στον δρόμο, μέσω της δημιουργίας συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας✓ Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του επιβατικού οχήματος Ι.Χ.✓ Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα✓ Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και ειδικότερα προστασία των ευάλωτων χρηστών (ΑμεΑ, πεζών και ποδηλατιστών)✓ Βελτιστοποίηση οργάνωσης και ρύθμισης της στάθμευσης επί της οδού και σε δημόσιους χώρους εκτός οδού✓ Διασφάλιση θέσεων στάθμευσης μόνιμων κατοίκων✓ Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων





Οικονομικές	<ul style="list-style-type: none">✓ Αύξηση της οικονομικής αποδοτικότητας του οδικού δικτύου, μέσω της μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της χρήσης οχημάτων νέας τεχνολογίας και της μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων✓ Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών✓ Ενίσχυση επιχειρηματικότητας✓ Αύξηση και επανεπένδυση εσόδων μέσα από τη διαχείριση της κινητικότητας
-------------	---

Ο προσδιορισμός των προτεραιοτήτων για την κινητικότητα σε μια πόλη είναι ένα κρίσιμο στάδιο, δεδομένου ότι θα ορίσει τις κατευθύνσεις στις οποίες θα εστιάσει ο σχεδιασμός για την βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών, καθώς και ευρύτερα επηρεαζόμενων τομέων της οικονομίας (π.χ. εμπόριο, εστίαση), στην πόλη τα επόμενα χρόνια.





5 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΤΟΧΩΝ

5.1 Στρατηγικοί Στόχοι

Οι στόχοι συνιστούν την πιο απτή μορφή δέσμευσης σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί κατά την ανάπτυξη του, εκφράζοντας τον επιθυμητό βαθμό αλλαγής εντός συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου. Επιπλέον, αποτελούν ουσιαστικά τη βάση για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της προόδου του ΣΒΑΚ στην περίοδο εφαρμογής του.

Στον επόμενο Πίνακα παρατίθενται οι στρατηγικοί στόχοι του ΣΒΑΚ Πετρούπολης, σε συνδυασμό με το χαρακτήρα των προτεραιοτήτων που εξυπηρετούν. Σημειώνεται πως η επίτευξη συγκεκριμένου στόχου μπορεί να εξυπηρετεί παραπάνω από μία κατηγορία προτεραιοτήτων, όπως επίσης κάποια κατηγορία προτεραιοτήτων να εξυπηρετείται από την πλήρωση πολλαπλών στόχων.

Πίνακας 4. Στρατηγικοί στόχοι του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ (ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ)	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ
<ul style="list-style-type: none">○ Περιβαλλοντικές○ Κοινωνικές○ Οικονομικές	<ul style="list-style-type: none">✓ Ευνόηση των μετακινήσεων πεζή✓ Υιοθέτηση μετακινήσεων με ποδήλατο✓ Αύξηση των μετακινήσεων με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
<ul style="list-style-type: none">○ Κοινωνικές○ Περιβαλλοντικές	<ul style="list-style-type: none">✓ Ευνόηση των συνθηκών μετακίνησης για ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων (ΑμεΑ)
<ul style="list-style-type: none">○ Κοινωνικές○ Οικονομικές	<ul style="list-style-type: none">✓ Μείωση των ατυχημάτων με παθόντες
<ul style="list-style-type: none">○ Κοινωνικές○ Οικονομικές	<ul style="list-style-type: none">✓ Αποτροπή της παράνομης στάθμευσης
<ul style="list-style-type: none">○ Περιβαλλοντικές○ Οικονομικές	<ul style="list-style-type: none">✓ Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης





5.2 Ειδικοί Στόχοι

Για την καλύτερη κατανόηση και συνακόλουθα την επιτυχή υλοποίηση των στρατηγικών (ή γενικών) στόχων του ΣΒΑΚ Πετρούπολης, όπως τέθηκαν παραπάνω, απαιτείται η εξειδίκευση αυτών μέσω κατάλληλων, πιο συγκεκριμένων ποσοτικών δεικτών (ειδικοί στόχοι).

Οι ειδικοί στόχοι – δείκτες είναι άμεσα συνυφασμένοι με τους γενικούς στόχους – και συνακόλουθα με τις προτεραιότητες – που επιδιώκεται να εκπληρωθούν και να εξυπηρετηθούν μέσα από την εφαρμογή του ΣΒΑΚ. Επιπλέον, πρέπει να είναι «έξυπνοι», να διαθέτουν δηλαδή τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- ❖ Ειδικοί και ακριβείς – κάνοντας χρήση ποσοτικών και ποιοτικών όρων που είναι κατανοητοί από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.
- ❖ Μετρήσιμοι – πρέπει να υπάρχει δυνατότητα μέτρησης των μεταβολών που προκύπτουν, ποιοτικά και ποσοτικά. Συνεπώς, τίθενται συγκεκριμένες, ρεαλιστικές τιμές προς επίτευξη για τους δείκτες – στόχους.
- ❖ Εφικτοί – προσαρμοσμένοι στην τεχνική, λειτουργική και οικονομική ικανότητα του Δήμου Πετρούπολης ή των αρμόδιων φορέων για την υλοποίηση τους.
- ❖ Ρεαλιστικοί – λαμβάνοντας υπόψη τους κινδύνους που είναι γνωστοί και διαχειρίσιμοι, καθώς και τους διαθέσιμους πόρους.
- ❖ Χρονισμένοι – με καθορισμό των βασικών ημερομηνιών για την επίτευξη των στόχων.

Ως κρίσιμο χρονικό ορόσημο για την επίτευξη των δεικτών – στόχων τίθεται η δεκαετία (μακροπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας). Ωστόσο, απαιτείται ο προσδιορισμός και ενδιάμεσων τιμών – στόχων σε μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα (πενταετία), έτσι ώστε να υπάρχει δυνατότητα εξεύρεσης εναλλακτικών μέτρων σε βοήθεια ή υποκατάσταση μέτρων, τα οποία:

- δεν είναι εφικτό να υλοποιηθούν,
- υλοποιούνται με βραδύτερο ρυθμό ή αποκλίσεις,
- δεν παρουσιάζουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα,
- αντιμετωπίζουν απρόβλεπτους κινδύνους.

Στον Πίνακα 5 παρουσιάζονται οι ειδικοί στόχοι-δείκτες του ΣΒΑΚ Πετρούπολης, σε συνδυασμό με τους ευρύτερους στόχους που εξυπηρετούν, καθώς και τις επιδιωκόμενες μεταβολές ή τελικές τιμές αυτών.





Πίνακας 5. Ειδικοί στόχοι-δείκτες του Σ.Β.Α.Κ. Πετρούπολης

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ
Ευνόηση των πεζή μετακινήσεων	Μήκος επέκτασης των υποδομών πεζών (πεζοδρόμια, διαβάσεις)	+3 χλμ	2024	2019
		+10 χλμ	2029	2019
Υιοθέτηση μετακινήσεων με ποδήλατο	Μεσοσταθμικό ποσοστό συμμετοχής ποδηλάτων στην σύνθεση της κυκλοφορίας	2%	2024	-
		8%	2029	-
Αύξηση των μετακινήσεων με τη Δημόσια Συγκοινωνία	Αύξηση της μέσης πληρότητας για το σύνολο των λεωφορειακών γραμμών εντός του Δήμου Πετρούπολης κατά την πρωινή και απογευματινή αιχμή	+5%	2024	2019
		+10%	2029	2019
Ευνόηση των συνθηκών μετακίνησης για ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων (ΑμεΑ)	Μήκος επέκτασης των υποδομών ΑμεΑ (ράμπες, οδηγοί όδευσης τυφλών)	+4 χλμ	2024	2019
		+12 χλμ	2029	2019
Μείωση των ατυχημάτων με παθόντες	Μέσος όρος ατυχημάτων με παθόντες ανά έτος	-25%	2021-2023	2016-2018
		-50%	2026-2028	2016-2018
Αποτροπή της παράνομης στάθμευσης	Μείωση της μέσης συσσώρευσης παράνομης στάθμευσης στις εμπορικές περιοχές και περιοχές μικτών χρήσεων γης	-10%	2024	2019
		-25%	2029	2019
Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	Μεσοσταθμική μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου στις 40 θέσεις μέτρησης σε ολόκληρη τη διάρκεια μιας τυπικής καθημερινής	-5%	2024	2019
		-15%	2029	2019



6 ΕΠΟΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Μετά τον προσδιορισμό του οράματος και των προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ, και της Πετρούπολης γενικότερα, είναι δυνατός ο προσδιορισμός των σεναρίων εκείνων που θα μπορέσουν να ικανοποιήσουν τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ. Με τη βοήθεια του κυκλοφοριακού προτύπου που έχει αναπτυχθεί για το συγκοινωνιακό σύστημα της Πετρούπολης, θα εξετασθούν εναλλακτικά σενάρια για το μέλλον και θα αξιολογηθούν βάση της επίτευξης των δεικτών που έχουν τεθεί.

