

Δήμος Εορδαίας

Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ.

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και
προσδιορισμός κοινού
οράματος, προτεραιοτήτων
και στόχων

Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης ΑΕ

Περιεχόμενα

1.	Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων	4
1.1	Αποτελέσματα της 2 ^{ης} διαβούλευσης	4
1.2	Τελικό κοινό όραμα, προτεραιότητες ΣΒΑΚ και προβλήματα που θα επιλυθούν	14
1.3	Στρατηγικοί στόχοι	18

Σημείωση

Τα παραδοτέα που αναρτώνται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ έχουν τροποποιηθεί ώστε να ανταποκρίνονται στη μορφή και το περιεχόμενο που ορίζει ο νόμος 4784/2021 «*Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις*» για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Τα αρχικά παραδοτέα που έχουν παραληφθεί από το Δήμο Εορδαίας ανταποκρίνονται στην τεχνική προσφορά της LEVER Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε. για την υπηρεσία του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Εορδαίας και αποτελούν εκτενέστερα τεύχη.

1. Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

1.1 Αποτελέσματα της 2^{ης} διαβούλευσης

Πριν να παρουσιαστεί το τελικό όραμα, οι προτεραιότητες και τα προβλήματα που επιδιώκει να λύσει το ΣΒΑΚ, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της 2^{ης} διαβούλευσης που αφορούν το Σχέδιο. Η δεύτερη διαβούλευση αποτελούνταν από 2 στάδια. Μία διαδικτυακή συνάντηση με τους φορείς συγκοινωνιακού έργου με σκοπό την τελική διαμόρφωση των σεναρίων κινητικότητας και τον σχολιασμό τους πάνω στα ευρήματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, και μία διαδικτυακή δημοσκοπήση στην οποία οι πολίτες τοποθετούνται στα σενάρια, επιλέγουν αυτό που θεωρούν καλύτερο για την πόλη, και σχολιάζουν το όραμα και τις προτεραιότητες που έχει θέσει το ΣΒΑΚ.

Οι φορείς που συμμετείχαν στη Β Διαβούλευση παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 1 Φορείς που συμμετείχαν στη Β διαβούλευση

A/A	Φορέας
1	Δήμος Εορδαίας
2	Lever SA
3	Πρόεδρος κοινότητας Πτολεμαΐδας
4	Εκπρόσωπος ιδιωτικού χώρου στάθμευσης εκτός οδού
5	Εμπορικός σύλλογος
6	Τροχαία
7	Αστικό ΚΤΕΛ
8	ΤΑΞΙ
9	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση

Οι τοποθετήσεις των φορέων στο πλαίσιο της 2ης Θεματικής Διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ του Δήμου Εορδαίας, συνοψίζονται ως εξής:

- Αντιδήμαρχος του Δήμου Εορδαίας πήρε το λόγο και αναφέρθηκε στις κινήσεις που κάνει ο Δήμος προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας. Κάποιες από αυτές περιλαμβάνουν την προώθηση ηλεκτροκίνητων οχημάτων στον Δήμο όπως και την διεξαγωγή μελετών σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (ΣΦΗΟ). Ο Δήμος τίθεται υπέρ της βιώσιμης κινητικότητας στηρίζοντας τέτοιες πρωτοβουλίες και ευελπιστώντας στην ομαλή διεξαγωγή του σχεδίου και στη συνεργασία των φορέων.
- Εκπρόσωπος της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, συνέχισε λέγοντας πως θα είναι αρωγός η διεύθυνση της πρωτοβάθμιας σε κάθε προσπάθεια που στόχο έχει τη βελτίωση της κινητικότητας και την προστασία των μαθητών. Αυτό θα μπορούσε να γίνει με ημερίδες ευαισθητοποίησης και εκπαίδευσης σε γονείς και μαθητές καθώς και με σεμινάρια αλλά και με αξιοποίηση του πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής, πάντα σε συνεργασία της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης με το Δήμο. Έπειτα, τόνισε τη σημαντικότητα των χώρων στάθμευσης και την διαχείριση αυτών περίξ των σχολείων με καλό παράδειγμα τις υποδομές του μουσικού σχολείου. Τρία βασικά κομμάτια που

αφορούν τα σχολεία και τους μαθητές είναι η οδική ασφάλεια, η προσβασιμότητα καθώς και η ύπαρξη ευρύχωρων πεζοδρομίων. Τα ευρύχωρα πεζοδρόμια θα πρέπει επίσης να υπάρχουν πλησίον υποδομών γυμναστηρίων και ανοικτών χώρων άθλησης (π.χ Δημοτικό αθλητικό κέντρο και ειδικό γυμναστήριο). Υποστήριξε την ανάπτυξη ποδηλατικού δικτύου καθώς η Πτολεμαΐδα ευνοεί με το ανάγλυφό της και με την κουλτούρα των κατοίκων. Επίσης μίλησε για την ανάγκη ύπαρξης πινακίδων στην είσοδο της πόλης που να πληροφορούν για την ύπαρξη σημείων ενδιαφέροντος, όπως το δημοτικό αθλητικό κέντρο. Τέλος αναφέρθηκε και στη μεταφορά του γηπέδου σε άλλο μέρος, και στην επαναχρησιμοποίησή του ίσως για να διευκολύνει τη στάθμευση ή για ότι άλλο σκοπό χρειαστεί.

- Εκπρόσωπος του αστικού ΚΤΕΛ Πτολεμαΐδας, μίλησε για την αναβάθμιση των υπηρεσιών του ΚΤΕΛ σε πολλά θέματα καθώς και στην πληροφόρηση. Ανέφερε πως ο στόλος περιέχει 10 mini bus και πως το 80% των οχημάτων, ως χαμηλοδάπεδα, είναι προσβάσιμα από άτομα με ειδικές ανάγκες. Το υπόλοιπο 20% αναμένεται να αντικατασταθεί άμεσα. Είπε πως η ζήτηση αφορά κυρίως στις κεντρικές περιοχές, όπου ο κόσμος εκεί κάνει τις δουλειές του. Επίσης ανέφερε πως τα μεγαλύτερα οχήματα του στόλου χρησιμοποιούνται τις πρωινές ώρες αιχμής για να μεταφέρουν τους μαθητές στα σχολεία. Από τις 09:00 μέχρι τη 13:30 χρησιμοποιούνται mini bus για να μην εμποδίζουν και την υπόλοιπη κυκλοφορία στην πόλη. Σε ότι αφορά την ηλεκτροκίνηση, ανέφερε πως αυτό θα είναι δυνατόν μόνο με τη χρηματοδότηση από Ευρωπαϊκά κονδύλια, καθώς το κόστος των ηλεκτροκίνητων λεωφορείων είναι πολύ μεγάλο. Τέλος, αναφέρθηκε σε πρακτικές άλλων πόλεων της Ελλάδας, όπου μέσω χώρων στάθμευσης στην περίμετρο της πόλης, οι κάτοικοι παίρνουν λεωφορείο για να μεταβούν στο κέντρο έναντι χαμηλού κομίστρου.
- Ειδικός σύμβουλος δημάρχου για άτομα ΑΜΕΑ, τόνισε πως οι κυκλοφοριακοί φόρτοι για μια πόλη σαν την Πτολεμαΐδα είναι μεγάλοι και πως χρειάζεται να ληφθούν μέτρα για να μειωθούν και για να στραφούν οι πολίτες σε πιο ήπια μέσα μεταφοράς. Υπάρχει δυνατότητα αύξησης του ποσοστού πεζής μετακίνησης καθώς και του ποδηλάτου. Αν και το ποσοστό των ραμπών ΑΜΕΑ στην υποδομή είναι ικανοποιητικό, είπε πως υπάρχει δυνατότητα αύξησης του ποσοστού αυτού. Γενικότερα, εξετάζοντας και τα ΣΒΑΚ του εξωτερικού ανέφερε πως τα σενάρια που προκρίνονται στις χώρες που εκτελούν ΣΒΑΚ βασίζονται στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό, δηλαδή στο σενάριο Α. Την ίδια στιγμή μπορούν να χρησιμοποιηθούν και στοιχεία από το σενάριο Β για έναν πιο ολοκληρωτικό σχεδιασμό.
- Εκπρόσωπος των ραδιοταξί Πτολεμαΐδας, μίλησε για τα χαρακτηριστικά μετακίνησης των κοινοτήτων της Πτολεμαΐδας, τονίζοντας πως οι κάτοικοι των κοινοτήτων χρειάζεται να έχουν πρόσβαση στο κέντρο, διότι εκεί υπάρχουν οι ανάλογες υπηρεσίες που τους εξυπηρετούν. Το γεγονός ότι δεν υπάρχει περιφερειακός δακτύλιος κάνει τη διαμπερή κυκλοφορία απαραίτητη για να μπορέσουν να εξυπηρετηθούν οι πολίτες των άλλων κοινοτήτων. Επίσης, ανέφερε πως η Πτολεμαΐδα γενικά έχει βαρύ χειμώνα, κάτι που δυσκολεύει την μετακίνηση πεζή ή με ποδήλατο μεγάλο μέρος του χρόνου. Τάχθηκε κατά των υπαρχουσών μονοδρομήσεων και θεωρεί πως η κυκλοφορία στην πόλη σε γενικές γραμμές πρέπει να είναι διαμπερή, ώστε να αποφεύγονται οι κυκλικές διαδρομές για να φτάσει κάποιος στον προορισμό του. Γενικότερα, τοποθετείται κατά της ηπιοποίησης της κυκλοφορίας και των πεζοδρομήσεων και πιστεύει πως οι περιοχές δεν πρέπει να αποκλειστούν από την χρήση ΙΧ. Μίλησε και για την χωροθέτηση θέσεων ταξί η οποία είναι συνδεδεμένη με την ικανοποίηση των αναγκών των πελατών και έτσι οι θέσεις πρέπει να είναι προσβάσιμες, για αυτό και συνήθως χωροθετούνται στα κέντρα των πόλεων. Οι περισσότεροι χρήστες ταξί είναι ηλικιωμένοι και ενώ η χρήση τηλεματικής προωθείται συνεχώς, οι ηλικιωμένοι είναι δύσκολο να την χρησιμοποιήσουν λόγω της μη οικιοποίησής τους με τόσο εξελιγμένα τεχνολογικά μέσα. Τέλος, πρότεινε την οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης σε συγκεκριμένα σημεία και συμφώνησε με τη δημιουργία χώρου στάθμευσης στην θέση του τωρινού γηπέδου.
- Ο πρόεδρος της κοινότητας Πτολεμαΐδας τέθηκε υπέρ του σεναρίου που αφορά τον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό και την ήπια κυκλοφορία. Τόνισε πως χρειάζεται να αποσυμφορηθεί το κέντρο από το ιδιωτικό αυτοκίνητο και γενικότερα να αποτραπεί η χρήση του στον κεντρικό

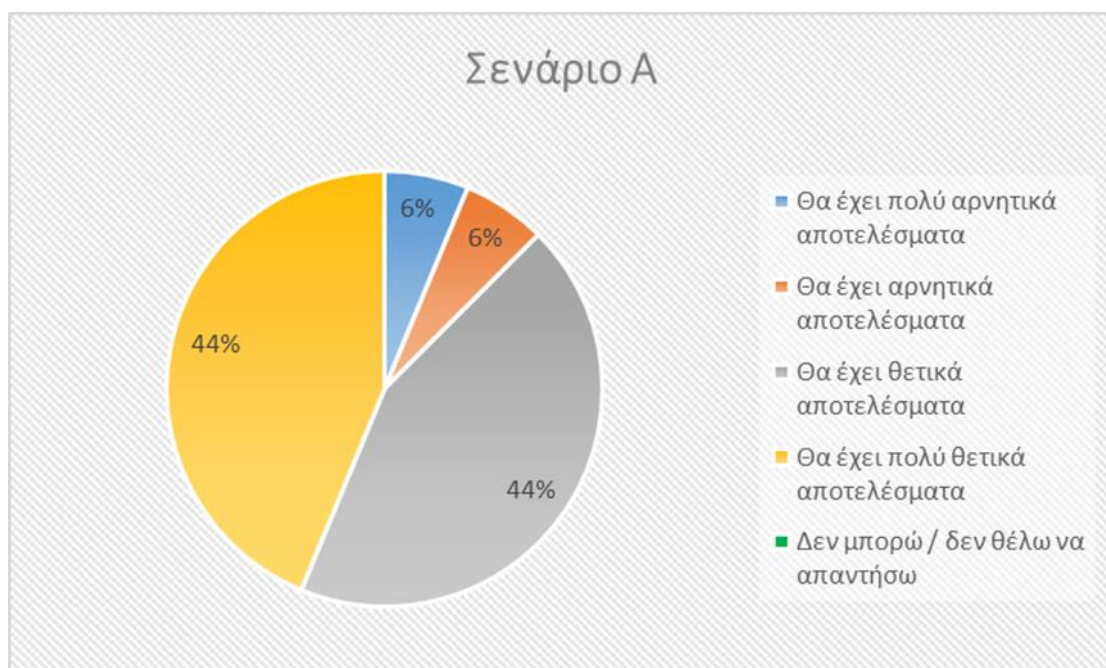
αστικό ιστό. Το κέντρο να είναι προσβάσιμο σε λεωφορεία, ταξί και οχήματα ΕΚΑΒ. Την ίδια στιγμή είπε πως με τη χρήση της τηλεματικής υπάρχει η δυνατότητα να υπάρχουν και σταθμοί ταξί εκτός κέντρου έτσι ώστε να μην είναι όλα τα ταξί συγκεντρωμένα σε αυτήν την περιοχή. Έθεσε επίσης το θέμα της στάθμευσης, λέγοντας πως δεν υπάρχει έλεγχος, κάτι που αυξάνει τα προβλήματα στην κυκλοφορία αλλά και τα παράπονα κατοίκων του κέντρου. Έκλεισε λέγοντας πως προτεραιότητα πρέπει να δοθεί σε μια ορθή διαχείριση της στάθμευσης ώστε όλη η κινητικότητα να έχει μια σταθερή βάση.

- Ιδιοκτήτης ιδιωτικού χώρου στάθμευσης εκτός οδού στην πόλη, είπε πως σκοπός δεν είναι να εμποδίσουμε αυτούς που πρέπει να χρησιμοποιήσουν ΙΧ μέσα στην πόλη, αλλά πρέπει να δούμε πως θα διευκολύνουμε την κυκλοφορία τους. Τέθηκε υπέρ μιας μίξης σεναρίων για να διευκολυνθεί η συνολική κατάσταση κινητικότητας στην πόλη και στον Δήμο.
- Ο αντιδήμαρχος ολοκλήρωσε την κουβέντα, λέγοντας πως η παιδεία παίζει το σημαντικότερο ρόλο σε όλο το σύστημα κινητικότητας. Χρειάζεται να υπάρχει σεβασμός από όλους τους χρήστες της οδού προς όλους τους χρήστες.

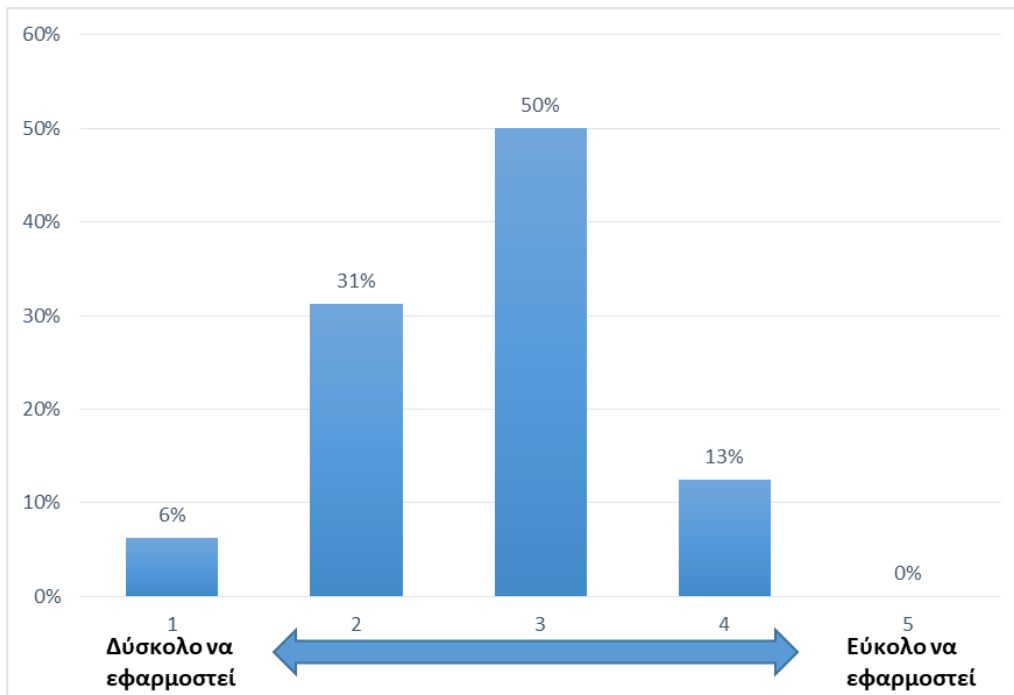
Η συμμετοχή στην διαμόρφωση του σεναρίου κινητικότητας «ανοίχθηκε» στους πολίτες της πόλης των Εορδαίας και της ευρύτερη περιοχής με την χρήση ηλεκτρονικής φόρμας με την μορφή ερωτηματολογίου. Η ηλεκτρονική φόρμα τοποθέτησης πολιτών για το σενάριο κινητικότητας, δεχόταν τοποθετήσεις για διάρκεια ενός μηνός. Συνολικά υπήρξαν 16 τοποθετήσεις, το σύνολο των οποίων ήταν ολοκληρωμένες και ικανές προς επεξεργασία. Οι πολίτες, αφού μελετήσουν το εκάστοτε σενάριο, τοποθετούνται σε ότι αφορά τα εξής:

- Εκτίμηση αποτελεσμάτων του σεναρίου
- Ευκολία εφαρμογής του σεναρίου
- Ανοικτή τοποθέτηση

Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται παρακάτω:



Εικόνα 1 Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του σεναρίου A



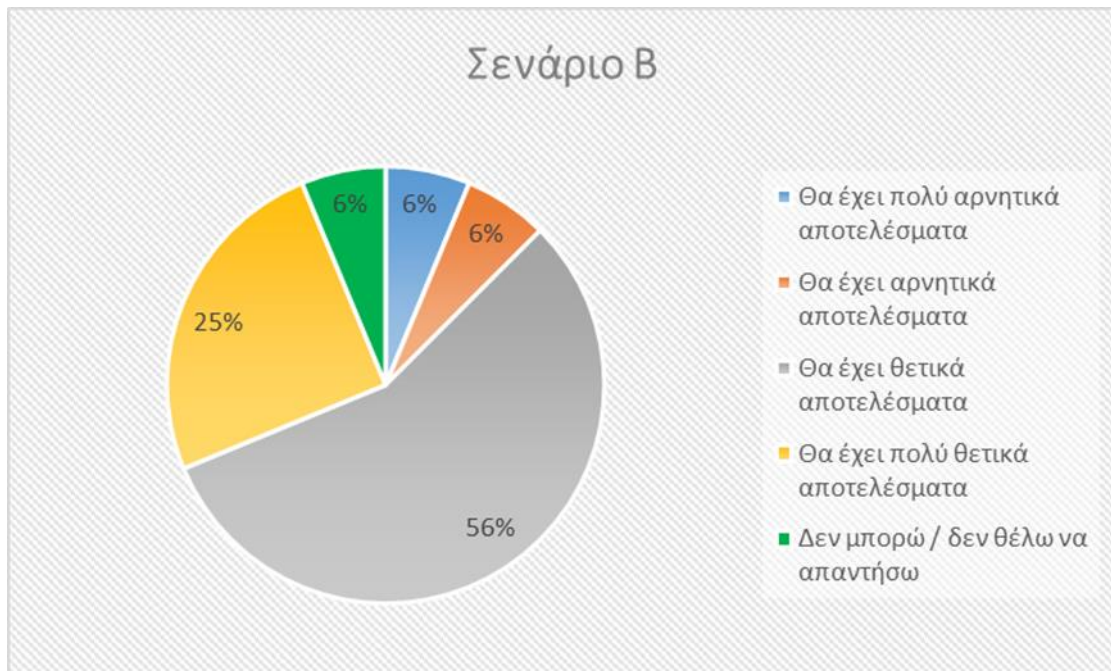
Εικόνα 2 Εκτίμηση ευκολίας εφαρμογής του σεναρίου A

Ανοικτή τοποθέτηση πολιτών (χωρίς επεξεργασία των απαντήσεων)

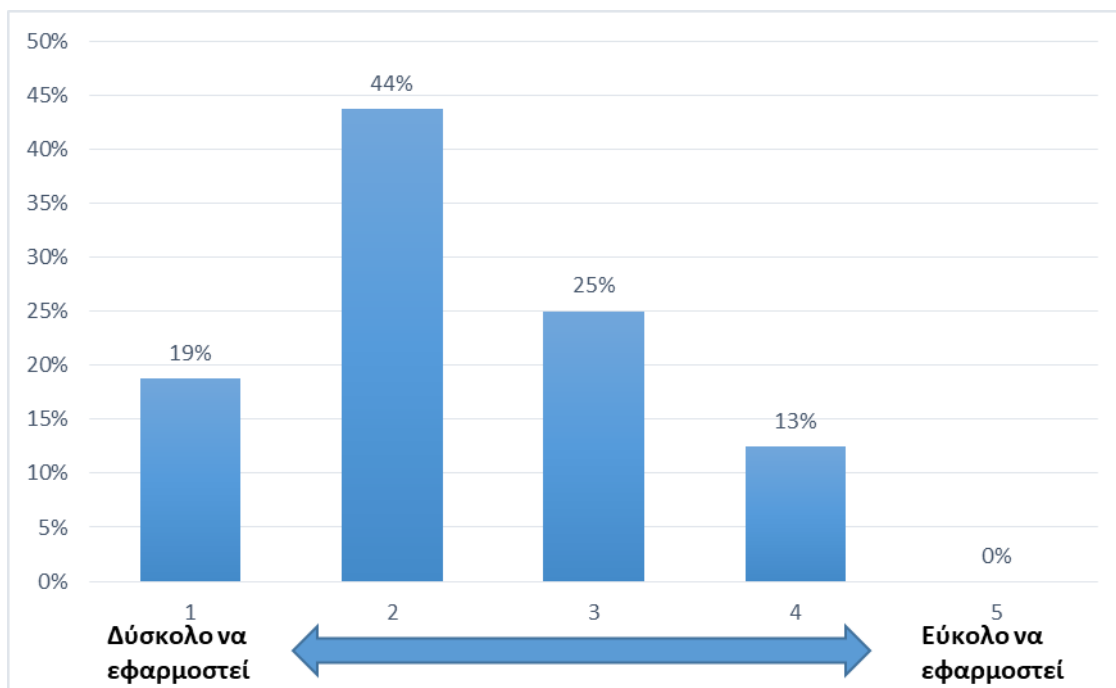
- Θεωρώ ότι είναι πρωτοποριακό κ ανταποκρίνεται στις δυνατότητές της. Οι συνθήκές μας θα είναι πιο δύσκολο να αλλάξουν, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν πρέπει να το τολμήσουμε. Ως νέα μητέρα, αντιλαμβάνομαι ότι η αλλαγή θα έχει οφέλη μακροπρόθεσμα.
- Ανεφάρμοστο και ουτοπικό. Η Πτολεμαΐδα είναι μια πόλη με 8 μήνες χειμώνα. Η πρόσβαση σε όλα τα σημεία της πόλης με αυτοκίνητο είναι απαραίτητη
- Από το σχέδιο λείπει η διάσταση της έξυπνης πόλης. Χρειάζεται να προστεθούν: -αισθητήρες στάθμευσης, οι οποίοι βοηθούν στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση, στην ευκολότερη εύρεση θέσης στάθμευσης και στο να έχουν οι οδηγοί καλύτερη οπτική εικόνα για το πού μπορούν να σταθμεύσουν το όχημά τους σε πραγματικό χρόνο. Έτσι, η πόλη γίνεται πιο φιλική για τους οδηγούς αυτοκινήτων, ποδηλάτων, κλπ. και μειώνονται οι εκπομπές καυσαερίων. -Περιβαλλοντικοί αισθητήρες που μετρούν την ποιότητα του αέρα στην περιοχή, άρα και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της πόλης. -Κάμερες ασφαλείας για την ασφάλεια στους δρόμους -Ψηφιακή πύλη της πόλης, η οποία περιλαμβάνει όλες τις πληροφορίες, και παρέχει στην διοίκηση δείκτες για την κίνηση στην πόλη.
- Νομίζω αποτελεί την πιο βέλτιστη μακροπρόθεσμη λύση. Δίνει προτεραιότητα στον άνθρωπο και συνάδει και με γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της πόλης. Ωστόσο, έχει δυσκολία λόγω απαιτήσεων αλλαγής νοοτροπίας, πάγιας συνήθειας και συμπεριφοράς. Αυτά μέσα από διαδικασίες και δράσεις ευαισθητοποίησης μπορούν να ξεπεραστούν
- Θεωρώ ότι το Σενάριο A έχει παρεμβάσεις που θα συμβάλλουν θετικά στην Αστική Κινητικότητα στην πόλη της Πτολεμαΐδας και θα βελτιώσει την καθημερινότητα των κατοίκων της Εορδαίας αλλά θα βοηθήσει και τους επιχειρηματίες της πόλης.
- Η μετακίνηση στο κέντρο γίνεται σε μεγάλο βαθμό με τα πόδια, με τα πεζοδρόμια να έχουν συντηρηθεί τα τελευταία χρόνια. Το ίδιο θα ήταν καλό να συμβεί και στις αρτηρίες που οδηγούν προς το κέντρο.
- Πρέπει αρχικά να αλλάξει η νοοτροπία των πολιτών μέσω εκδηλώσεων, πράξεων, δωρεάν ενημέρωση, εθελοντισμό κλπ
- Μονόδρομος για την Πτολεμαΐδα του αύριο.
- Είναι κάτι το οποίο αν πραγματοποιηθεί θα φέρει μια αξιοπρεπή διαβίωση στην πόλη για άτομα με δυσκολία μετακίνησής και εφόσον επιτευχθεί κάτι τέτοιο όλοι οι υπόλοιποι πολίτες θα τους είναι ακόμα πιο εύκολο να λειτουργούν.
- Προτεραιότητα στο περπάτημα και ελεύθερα πεζοδρόμια... Κυρίως στο κέντρο...
- Η πραγματοποίηση αυτού του σχεδίου είναι πολύ σημαντική, ωστόσο αν μείνει μόνο εκεί σημαίνει για άλλη μια φορά την πραγματοποίηση ενός σχεδίου από μεριά πολιτείας χωρίς τη συντήρηση και περιφρούρησή του. Αν απλά γίνει δηλαδή κι ύστερα αφαιρεθεί στην τύχη του σημαίνει πως γίνεται κάτι προς άγρα ψήφων κι ύστερα αδιαφορώ σαν

πολιτεία. Για να πετύχει στη εφαρμογή του χρειάζεται αυστηρότητα στην τήρηση των μέτρων ώστε να αναγκαστούν οι πολίτες να το εφαρμόσουν και παράλληλα εκπαίδευση των μαθητών όλων των ηλικιών ώστε να φροντίσουμε την οδηγική - κι όχι μόνο - κουλτούρα της νέας γενιάς με εκτεταμένα εκπαίδευτικά προγράμματα εβδομαδιαία ακόμα κι αν αυτό φαντάζει ανιαρό.

- *Ωραίο αλλά δύσκολο στην εφαρμογή του*



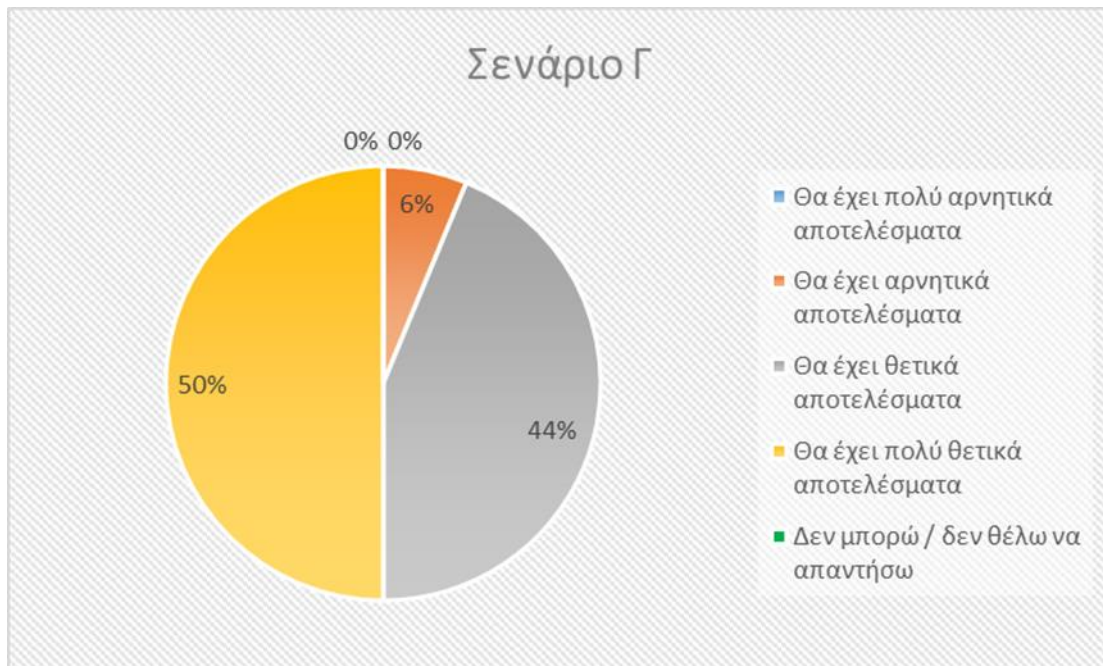
Εικόνα 3 Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του σεναρίου Β



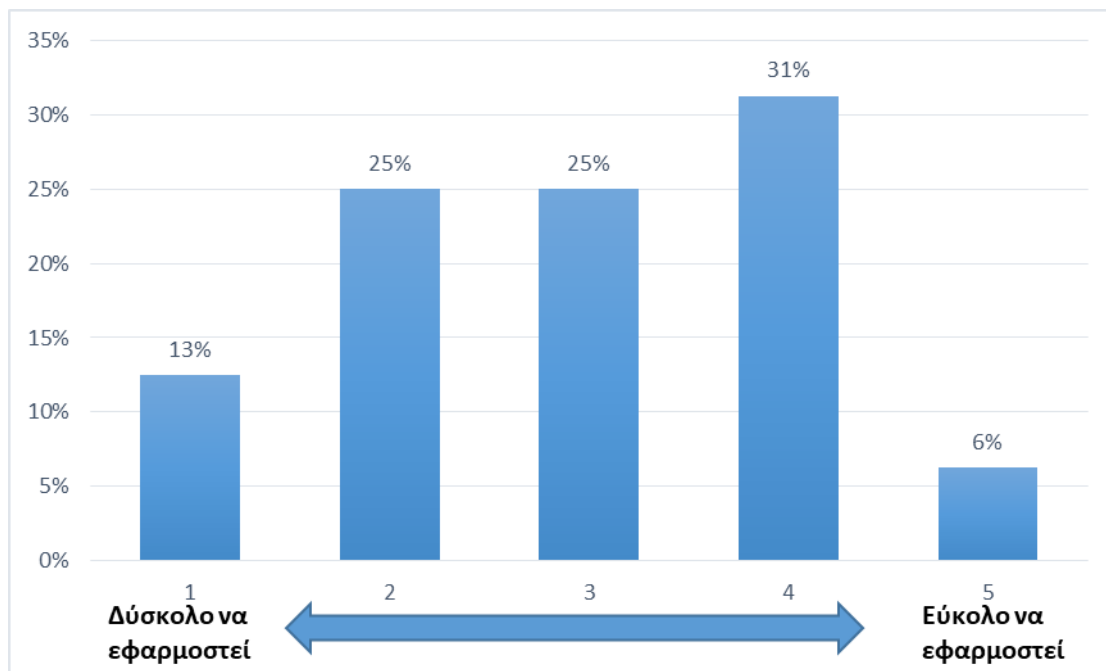
Εικόνα 4 Εκτίμηση ευκολίας εφαρμογής του σεναρίου Β

Ανοικτή τοποθέτηση πολιτών (χωρίς επεξεργασία των απαντήσεων)

- Προτάσεις του σχεδίου μπορεί να βοηθήσουν, ιδιαίτερα για τις μετακινήσεις πληθυσμών από τις γύρω κοινότητες. Ωστόσο, ένα πρόβλημα που ακούω συχνά είναι ο αριθμός των δρομολογίων και το κόστος εισιτηρίου. Επιπλέον, όσες φορές χρειάστηκε να μετακινηθώ προς τις κοινότητες απέφυγα τη χρήση μέσων και λόγω της καθαριότητας του στόλου, πέρα από αυτή την περίοδο που όλοι κ όλες αποφεύγουμε τα Μέσα μεταφοράς.
- Λείπει η διάσταση της έξυπνης πόλης, ήτοι χρειάζονται να συμπεριληφθούν τα εξής:
 - WI-FI SPOTS για πρόσβαση στο internet με πολύ γρήγορες ταχύτητες, εξασφαλίζοντας πρόσβαση για όλους χωρίς αποκλεισμούς -Προηγμένοι αισθητήρες κίνησης και ανάπτυξη λογισμικού και βοήθά στην αλλαγή φωτεινότητας και στην αποδοτικότητα. Άρα, η εξοικονόμηση πόρων και η συνετή χρήση των πηγών ενέργειας προωθούν τη βιωσιμότητα της πόλης.
 - αισθητήρες παρακολούθησης τροχονομικών παραβάσεων, της κυκλοφοριακής ροής των αυτοκινήτων και ανάγνωσης πινακίδων αυτοκινήτων. Η αστυνόμευση της πόλης είναι πιο αποδοτική και παρεμβαίνει η υπηρεσία εκεί που χρειάζεται. Επίσης, με λιγότερη αστυνομική δύναμη ελέγχει καλύτερα μεγαλύτερο κομμάτι της πόλης. -στάσεις λεωφορείων με οθόνες όπου μπορούν οι επιβάτες να ενημερωθούν για τα δρομολόγια των λεωφορείων και τη διαδρομή τους, άρα έξυπνες μετακινήσεις -έξυπνα λεωφορεία με κάμερες ασφαλείας για να καταμετρούν τον αριθμό των επιβατών και την κίνησή τους μέσα στο λεωφορείο -υπολογισμός χρόνου μετακίνησης και διαθέσιμων μέσων για να μεταβούμε από το ένα σημείο στο άλλο, με πληροφορίες για το πού γίνονται έργα, αποκομιδή σκουπιδιών, έχει κοσμοσυρροή, ποιες ώρες είναι υπέρχει περισσότερη κίνηση και ποιων μεταφορικών μέσων, πού έχει αδέσποτα, κλπ.
- Ίσως ένας συνδυασμός του Α και Β σεναρίου θα ήταν μία πολύ καλή επιλογή
- Θεωρώ ότι ο μικρός πληθυσμός της πόλης σε συνδυασμό με το ανάγλυφο της πόλης που είναι επίπεδη, δε συνηγορούν στην εφαρμογή του Σεναρίου Β. Όσο για την συγκοινωνία Θα μπορούσε να εφαρμοστεί πιλοτικά εντός της πόλης διότι παλιότερα που δοκιμάστηκε δεν ήταν βιώσιμη και καταργήθηκε.
- Η τοπική κοινωνία θα πρέπει να αντιληφθεί πως πρέπει να εγκαταλήψει το αυτοκίνητο για τις μικρομετακινήσεις εντός της πόλης ώστε να υπάρξει χώρος για τα ΜΜΜ. Οι οικισμοί πέριξ της πόλης χρησιμοποιούν σε πολύ μεγάλο ποσοστό τα αυτοκίνητα τους για την μετακίνηση τους στην πόλη με αποτέλεσμα τα αστικά λεωφορεία να πηγαionoέρχονται άδεια και να μειώνουν διαρκώς τα δρομολόγια τους.
- Περιπτώ για μια πόλη έκτασης όσο η Πτολεμαίδα . Είναι πρωτίστως απαραίτητες ενέργειες όπως του Σεναρίου Α με ανάπτυξη δικτύου ποδηλατόδρομου και προώθηση χρήσης ποδηλάτου
- Συνδυαστικά με το Α
- Θα πρέπει πρώτα να αλλάξει όλη η νοοτροπία των πολιτών στην χρήση των Ι. Χ στον ιστό της πόλης.
- Πολύ μεγάλη σημασία έχουν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς...Απαιτείται η εξέλιξη τους...Και ηλεκτρικά scooter μέσα στην πόλη...
- Ισχύουν τα προηγούμενα σχόλια. Ειδικά για τους μαθητές μια επίσκεψη σε πόλη όπου τα μέτρα αυτά εφαρμόζονται θα ήταν χρήσιμη. Παράλληλα η επίσκεψη αυτή θα αποσκοπούσε να τονιστεί πως η προηγούμενη γενιά θα είναι αρνητική σε κάτι τέτοιο διότι η επισκέψιμη πόλη είναι πρότυπο ή με όποιο άλλο πρόσχημα. Εδώ η νέα γενιά πρέπει να κατανοήσει πως όντως μια άλλη πόλη μπορεί να είναι διαφορετικά δομημένη, αλλά στο χέρι μας είναι να εφαρμόσουμε ένα νέο σύστημα αφού το προσαρμόσουμε στα δεδομένα της δικής μας πόλης. Αυτό είναι ευθύνη συντονιστική της πολιτείας.
- Κοστοβόρο αλλά ρεαλιστικό



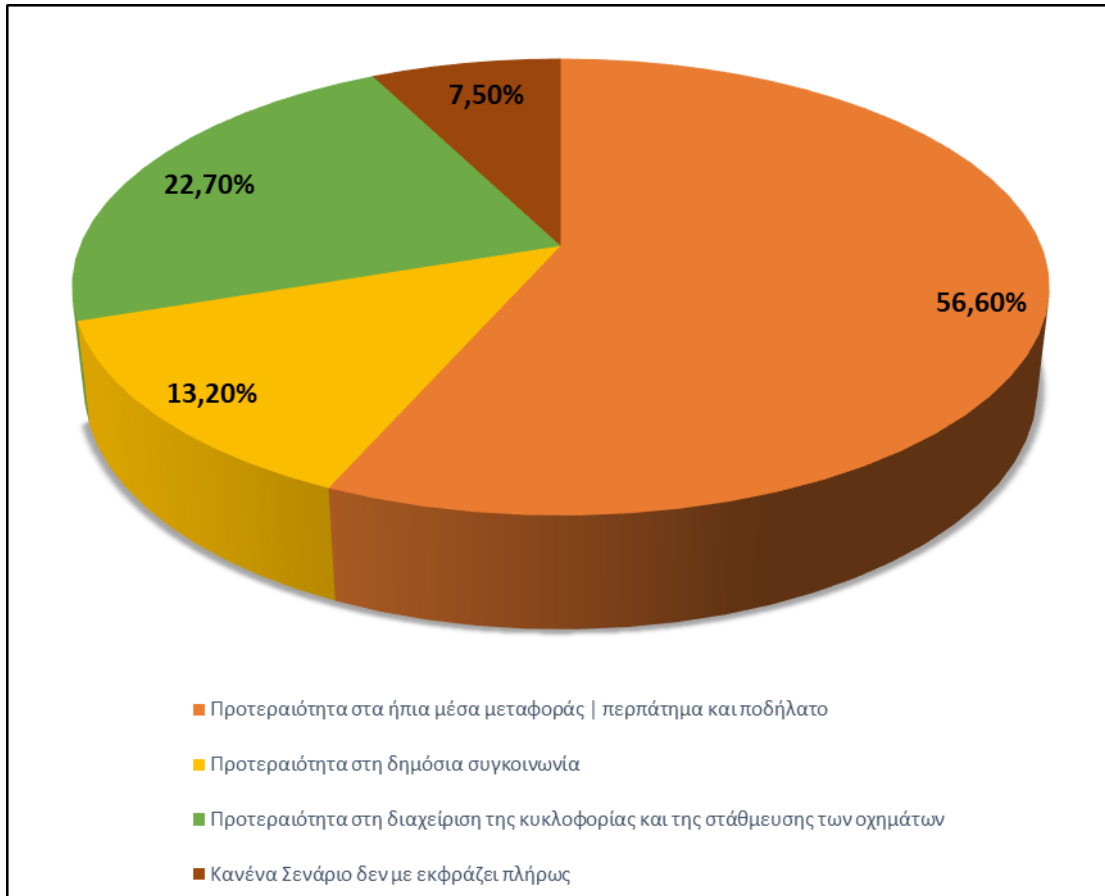
Εικόνα 5 Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του σεναρίου Γ



Εικόνα 6 Εκτίμηση ευκολίας εφαρμογής του σεναρίου Γ

Ανοικτή τοποθέτηση πολιτών (χωρίς επεξεργασία των απαντήσεων)

- Εάν στον έλεγχο στάθμευσης συμπεριλάβουμε την καταβολή αντιτίμου, αυτό θα δημιουργήσει θέμα, όπως σε γειτονικό δήμο, όπου πολλές φορές πρέπει να καταβάλεις εκ νέου χρηματικό ποσό αν πρέπει να παραμείνεις εκεί πχ για λόγους εργασίας. Οι προτάσεις για τα κικλιδώματα στα πεζοδρόμια σε πολύ μεγάλο βαθμό θα δίνουν προτεραιότητα στην ασφάλεια όλων, κ των πεζών σε περίπτωση πτώσης, αλλά και των οδηγών που πολλές φορές δεν ξέρουν από πού θα πεταχτεί πεζός για να διάσχισι τον δρόμο. Στις διαβάσεις επίσης χρειάζεται και σηματοδότηση, καθώς πολλοί οδηγοί ισχυρίζονται ότι υπάρχουν οι γραμμές στην άσφαλτο και όχι η σήμανση, κάτι το οποίο ίσως δυσκολεύει επισκέπτες οδηγού που δεν γνωρίζουν την πόλη.
- Το πιο εύκολο εφαρμόσιμο σενάριο με προσθήκες από το 2ο
- Λείπει η διάσταση της έξυπνης πόλης:
- -αισθητήρες παρακολούθησης τροχονομικών παραβάσεων, της κυκλοφοριακής ροής των αυτοκινήτων και ανάγνωσης πινακίδων αυτοκινήτων. Η αστυνόμευση της πόλης είναι πιο αποδοτική και παρεμβαίνει η υπηρεσία εκεί που χρειάζεται. Επίσης, με λιγότερη αστυνομική δύναμη ελέγχει καλύτερα μεγαλύτερο κομμάτι της πόλης.
- Επίσης, η ιστοσελίδα του Δήμου έχει γίνει πιο φιλική στους χρήστες και οι υπηρεσίες παρέχονται απομακρυσμένα μέσω το κέντρου επικοινωνίας μέσω βίντεο στο τοπικό εμπορικό κέντρο, χωρίς να πρέπει ο πολίτης να μεταβεί στο Δημαρχείο για διεκπεραίωση του αιτήματός του. Διασφαλίζεται έτσι η διαφάνεια και η γρήγορη λήψη αποφάσεων. Ταυτόχρονα επιτυγχάνεται συμμόρφωση με τα πρότυπα παροχής υπηρεσιών, αυξάνει τα έσοδα και μειώνει το κόστος, αυξάνει την ανταγωνιστικότητα και τις καινοτομίες
- -εφαρμογή για κινητά για παροχή υπηρεσιών, πληροφοριών, πληρωμών και έξυπνες υπηρεσίες
- Νομίζω ότι είναι πιο βιώσιμο για την πόλη της Πτολεμαΐδας
- Δεν θα βοηθήσει ιδιαίτερα την βελτίωση της ποιότητας ζωής
- Το παρόν που πρέπει να γίνει παρελθόν.
- Η εφαρμογή αυτού του σεναρίου θα ήταν χρήσιμο αλλά πολύ πιο χρήσιμο θα ήταν ένα συνονθύλευμα από όλα τα σενάρια για την πιο άψογη λειτουργία της πόλης.
- Άνεση στο χώρο...Σημαντική η συμμετοχή της αστυνομίας...
- Η δυσκολία αυτής της εφαρμογής έγκειται στη έλλειψη υποψιφίων χώρων στάθμευσης στην πόλη. Ίσως η μονοδρόμηση όλων σχεδόν των οδών της πόλης να έδινε ένα τέτοιο περιθώριο.
- Την ισότιμη πρόσβαση όλων στη μετακίνηση, την αναθεώρηση του προφίλ επιλογής μέσων καθώς και την αισθητική αναβάθμιση της Πτολεμαΐδας, μέσα από την εισαγωγή σύγχρονων υπηρεσιών και υποδομών αστικής κινητικότητας για την ανάπτυξη βιώσιμων μορφών μετακίνησης με έμφαση στο ποδήλατο, στη πεζή μετακίνηση και στην ηλεκτροκίνηση.
- το πιο καλό απο τα 3



Εικόνα 7 Προτίμηση σεναρίου από τους ερωτώμενους

Ανοικτή τοποθέτηση πολιτών (χωρίς επεξεργασία των απαντήσεων)

- Όλα τα σενάρια έχουν θετικά στοιχεία και προτάσεις. Ωστόσο αν πρέπει να επιλέξω, θα επέλεγα το πρώτο, με το οποίο δυμνεται προτεραιότητα σε πεζούς και ποδηλάτες. Ίσως ο συνδυασμός και με άλλες προτάσεις από τα άλλα δύο σενάρια να φέρουν καλά αποτελέσματα, όπως η οδηγική ασφάλεια, η διαμόρφωση των πεζοδρομίων κλπ
- Αστυνόμευση, ορθολογική τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων, σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, απομάκρυνση εμποδίων από οδόστρωμα και πεζοδρόμια, ξήλωμα της νησίδας στην 25ης Μαρτίου, δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, εκπόνηση ρεαλιστικής κυκλοφοριακής μελέτης σε στενή συνεργασία με τους φορείς.
- να υπάρχει ανιδιοτέλεια και να μην εξυπηρετούνται πολιτικές σκοπιμότητες και πελατειακές σχέσεις...
- Σενάριο Α
- Επαναπροσδιορισμός μονοδρομήσεων και ορισμένων πεζοδρόμων
- Δίνοντας έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης θα πρέπει να δοθεί σημασία και στους κάδους απορριμμάτων που υπάρχουν στους δρόμους, στους κάδους ανακύκλωσης που δεν επαρκούν ανά γειτονιά καθώς επίσης και στους κάδους κομποστοποίησης που δεν υπάρχουν πουθενά.

1.2 Τελικό κοινό όραμα, προτεραιότητες ΣΒΑΚ και προβλήματα που θα επιλυθούν

Όραμα

Το όραμα παρέχει μία ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μελλοντικού αστικού περιβάλλοντος. Η ανάπτυξη του μπορεί να προκύψει μέσα από την απάντηση σε δύο (2) βασικά ερωτήματα:

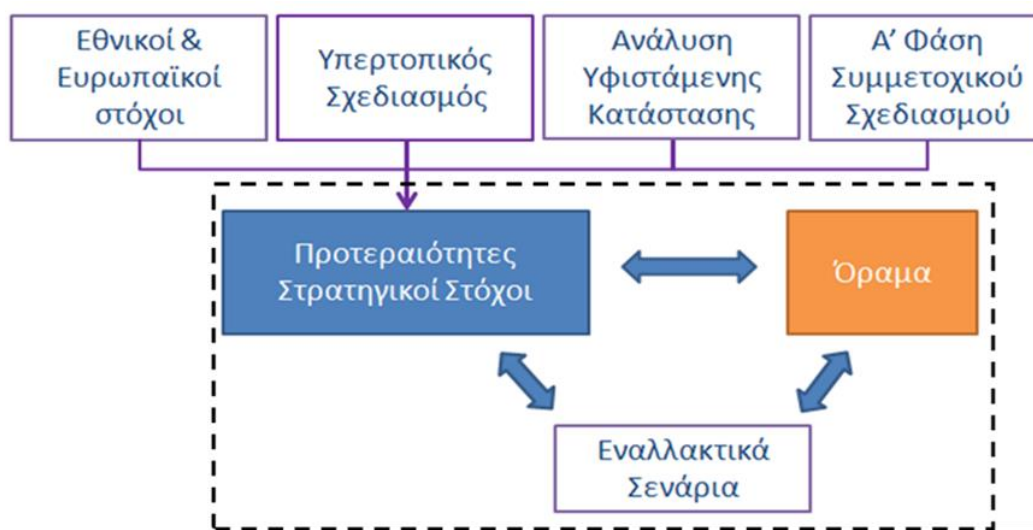
- Σε τι είδους αστικό περιβάλλον θέλουμε να ζήσουμε;
- Πώς θα διαφοροποιείται αυτό από τις υπόλοιπες περιοχές;

Τα κρίσιμα αυτά ερωτήματα, προκειμένου να αναδείξουν ένα κοινό όραμα, απαντώνται κατά κύριο λόγο μέσα από τις συμμετοχικές διαδικασίες με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες. Τα εναλλακτικά σενάρια βοηθούν στη διατύπωση ενός οράματος που να είναι εφικτό για τον χρονικό ορίζοντα που επιλέγεται, ενώ συμβάλλουν στον προσδιορισμό του τρόπου με τον οποίο θα εκπληρωθεί.

Επιπλέον, καθώς η κινητικότητα εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της αστικής και κοινωνικής ανάπτυξης, το κοινό όραμα αναπτύσσεται με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να λαμβάνει υπόψη πολιτικές που εξυπηρετούν ευρωπαϊκούς, εθνικούς στόχους και που άπτονται και άλλων θεμάτων του αστικού περιβάλλοντος και της κοινωνίας όπως τον πολεοδομικό, χωροταξικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό, την κοινωνική ένταξη, την ισότητα των φύλων, την ποιότητα ζωής, την υγεία και την ασφάλεια.

Τέλος, για τη διατύπωση του οράματος, χρειάζεται να συνεκτιμηθεί ο υπερτοπικός χαρακτήρας του Δήμου. Στην περίπτωση του Δήμου Εορδαίας, σημαντικό τμήμα των περιμετρικών περιοχών εξαρτάται από την πόλη για εργασία, αγορές, αναψυχή κ.ά.

Όλα τα παραπάνω μέρη συνδέονται διαγραμματικά μεταξύ τους σύμφωνα την Εικόνα 8.



Εικόνα 8 Μεθοδολογία ανάπτυξης οράματος

Λαμβάνοντας όλα τα παραπάνω, διαμορφώθηκε το όραμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Εορδαίας, το οποίο συνοψίζεται στις παρακάτω γραμμές:

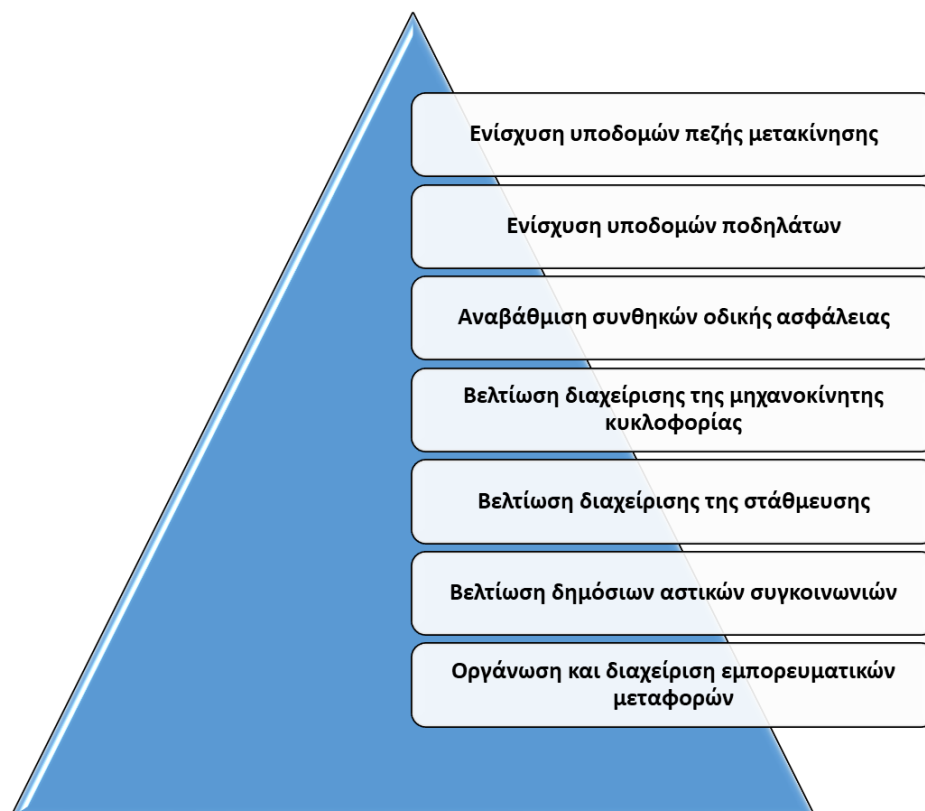
«Δήμος Εορδαίας: ένας φιλικός Δήμος για όλους τους μετακινούμενους που προωθεί την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική συνοχή»

Οι πολίτες τοποθετήθηκαν στο όραμα που παρουσιάστηκε ως εξής:

- Συμφωνώ με τον τίτλο, όλα αυτά είναι επιθυμητά. Προσδοκώ όποιες αλλαγές εφαρμοστούν να τηρηθούν και να υποστηριχθούν μακροπρόθεσμα από τις τοπικές δημοτικές αρχές που θα δώσουν το καλο παράδειγμα και στους πολίτες. Μάλιστα, να υπάρξει και συνεργασία με σχολεία για τη διάχυση και εφαρμογή των αλλαγών. Δεν θα ήθελα να δούμε αλλαγές και αγορές εξοπλισμού ή καταβολή υπέρογκων ποσών για λόγους εντυπωσιασμού και πολιτικής προβολής. Είναι ιδιαίτερα ελπιδοφόρα η προσπάθεια και έρευνα που έχετε κάνει μέχρι τώρα, δίνοντας μας το λόγο. Μπορεί να μην γίνουν όλα, αλλά δίνεται η δυνατότητα να δούμε και τις προτιμήσεις του κόσμου που ζει στην πόλη και θέλει να την δει ακόμη καλύτερη.
- Έξυπνος και βιώσιμος δήμος...
- Με εκφράζει διότι στοχεύει σε κάτι βιώσιμο με βάσει το τρίπτυχο οικονομία , κοινωνία , προστασία περιβάλλοντος.
- Συμφωνώ με τους στόχους του οράματος, αρκεί να υπάρχει ολοκληρωμένος σχεδιασμός ο οποίος να εφαρμοστεί στη συνέχεια.
- Για όλους σημαίνει και αναπηρικά αμαξίδια και παιδικά καρότσια. Μπορεί άραγε να μετακινηθεί κανείς μόνο από τα πεζοδρόμια έχοντας μαζί του ένα καρότσι? Ας ξεκινήσει από τα βασικά ο Δήμος και ας πάει αργότερα στα μεγαλόπνοα με τα ηλεκτρικά συστήματα και τις έξυπνες εφαρμογές
- Για να είναι πιο πιασάρικο θα έπρεπε να είναι πιο σύντομο και απλό το μήνυμα.
- Μακάρι να γίνουν πράξεις τουλάχιστον το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών παντός είναι πολύ θετικό που συλλέγονται απόψεις για την διαμόρφωση τέτοιον πράξεων.
- Συμφωνώ ότι προτεραιότητα έχει ο άνθρωπος και η ίση μετακίνηση μεταξύ όλων των πολιτών...Σημαντική η εξέλιξη για την αναβάθμιση της πόλης μας.. Ωστε να είναι ποιο ελκυστική και ποιο φιλική για τον πολίτη...
- Καλή επιτυχία

Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ επιλέχθηκαν με βάση τη σύγχρονη πραγματικότητα και τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. Στη 2^η διαβούλευση ζητήθηκε από τους πολίτες να βαθμολογήσουν τη σημαντικότητα των προτεραιοτήτων. Η τελική ιεράρχηση των προτεραιοτήτων ήταν αποτέλεσμα πολυκριτηριακής ανάλυσης, η οποία βασίστηκε στα αποτελέσματα της υφιστάμενης κατάστασης, στην αξιολόγηση των κειμένων τοπικού και υπερκείμενου σχεδιασμού, στα αποτελέσματα των συμμετοχικών διαδικασιών και στην εμπειρία των μελών της ομάδας εργασίας. Στο παρακάτω σχήμα, στην κορυφή βρίσκεται η κατηγορία κινητικότητας με τη μεγαλύτερη σημαντικότητα και στη βάση η κατηγορία κινητικότητας με τη χαμηλότερη βαρύτητα.



Εικόνα 9 Ιεράρχηση προτεραιοτήτων κινητικότητας

Προβλήματα που επιδιώκει να επιλύσει το ΣΒΑΚ

Η διαδικασία ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, η αποδελτίωση παλαιότερων μελετών και κειμένων και οι συμμετοχικές διαδικασίες ανέδειξαν τομείς κινητικότητας που παρουσιάζουν προβλήματα και χρειάζονται βελτίωση. Το ΣΒΑΚ έχει ως στόχο να προτείνει κατευθύνσεις, στρατηγικές και μέτρα ώστε να ξεπεραστούν αυτά τα εμπόδια και το συνολικό σύστημα κινητικότητας να καταστεί βιώσιμο προς όφελος όλων των ομάδων πολιτών. Έτσι το ΣΒΑΚ επιδιώκει για κάθε τομέα κινητικότητας να επιλύσει προβλήματα που αφορούν τα εξής:

Δημόσια μέσα μεταφοράς

- Ποιότητα των στάσεων
- Κάλυψη
- Προσβασιμότητα
- Πληροφόρηση

Μετακίνηση πεζή

- Ασυνέχεια πεζοδρομίων
- Σχεδιασμός πεζοδρομίων με βάση τις προδιαγραφές
- Επιφάνειες και εξοπλισμός πεζοδρομίων
- Προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (ΑμεΑ, τυφλοί, ηλικιωμένοι, έγκυες κλπ)

Ποδήλατο

- Ζητήματα ένταξης ποδηλάτου στο συγκοινωνιακό δίκτυο της πόλης
- Ζητήματα οδικής ασφάλειας που προκύπτουν από την ένταξη του ποδηλάτου στο δίκτυο

Οδική ασφάλεια

- Κόμβοι / διασταυρώσεις και ατυχήματα
- Σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη)
- Βαθμός οδηγικής παιδείας
- Ενίσχυση προστασίας νεότερων ηλικιακά ομάδων

Μηχανοκίνητη κυκλοφορία

- Εξάρτηση από ΙΧ
- Ταχύτητα
- Περιβαλλοντική επιβάρυνση
- Ηχητική επιβάρυνση

Στάθμευση

- Θέματα καθολικής οργάνωσης
- Παρανομία
- Έλλειψη ειδικών θέσεων

Εμπορευματικές μεταφορές

- Ωράριο
- Θέσεις
- Οδική ασφάλεια από κίνηση βαρέων οχημάτων στον αστικό ιστό

1.3 Στρατηγικοί στόχοι

Η διαδικασία διαμόρφωσης των έξυπνων στόχων για το ΣΒΑΚ έχει ως βάση της τους τέσσερις 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 τέσσερις άξονες στρατηγικής είναι:

- A) Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης**
- B) Αναβάθμιση των Δημόσιων Συγκοινωνιών στο σύνολο του Δήμου**
- Γ) Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης**
- Δ) Προώθηση καινοτόμων πρακτικών και νέων τεχνολογιών**

Οι παραπάνω άξονες στρατηγικής είναι προϊόν της διαδικασίας αξιολόγησης των υφιστάμενων συνθηκών κινητικότητας της πόλης, των κειμένων πολιτικής σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, ΣΒΑΚ που έχουν πραγματοποιηθεί στο εξωτερικό και αποτελούν παραδείγματα προς μίμηση στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας, καθώς επίσης και των κατευθύνσεων που δόθηκαν μέσα από τις διαβουλεύσεις με τους φορείς της πόλης. Κάθε ένας από αυτούς περιλαμβάνει τους αντίστοιχους στόχους σε στρατηγικό επίπεδο. Οι στρατηγικοί στόχοι έρχονται να εμπλουτιστούν και να συγκεκριμενοποιηθούν περαιτέρω καθώς επίσης και να εισαχθούν τα απαιτούμενα ποσοτικά στοιχεία τα οποία παρουσιάζονται στον πίνακα 1 παρακάτω.

- **Στρατηγικός άξονας A: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης**

Στρατηγικοί στόχοι:

- A.1) Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου
- A.2) Βελτίωση της προσβασιμότητας – εξασφάλιση ελκυστικών διαδρομών πεζών
- A.3) Προσαρμογή της υποδομής για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ομάδων μετακινούμενων

- **Στρατηγικός άξονας B: Αναβάθμιση των Δημόσιων Συγκοινωνιών στο σύνολο του Δήμου**

Στρατηγικοί στόχοι

- B.1) Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ στον Δήμο Εορδαίας
- B.2) Αναβάθμιση των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας

- **Στρατηγικός άξονας Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης**

Στρατηγικοί στόχοι

- Γ.1) Μέτρα περιορισμού χρήσης ΙΧ
- Γ.2) Ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης στάθμευσης
- Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας
- Γ.4) Διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών

- **Στρατηγικός άξονας Δ: Προώθηση καινοτόμων πρακτικών και νέων τεχνολογιών**

Στρατηγικοί στόχοι

Δ.1) Προώθηση ηλεκτροκίνησης

Δ.2) Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών προς την βιώσιμη αστική κινητικότητα

Δ.3) Συστηματική και οργανωμένη ενσωμάτωση των μεθόδων συμμετοχικού σχεδιασμού στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων

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



Εικόνα 10 Χαρακτηριστικά έξυπνων στόχων

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

- τη διερεύνηση πρακτικών στοχοθέτησης 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

Οι κύριες δυσκολίες που υπάρχουν στην διατύπωση «SMART» στόχων σχετίζονται με τον καθορισμό ποσοτικών στόχων (Measurable), καθώς και με τις δυνατότητες που έχει κάθε Δήμος για να αποτιμά και να πετυχαίνει αυτούς τους στόχους (Attainable).

Πίνακας 2 Συγκεντρωτικό διάγραμμα στρατηγικών αξόνων και στόχων

Έξυπνοι στόχοι			
Στρατηγικός άξονας Α	Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης		
Στρατηγικοί στόχοι	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου 2. Βελτίωση της προσβασιμότητας – εξασφάλιση ελκυστικών διαδρομών πεζών 3. Προσαρμογή της υποδομής για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ομάδων μετακινούμενων 		
Ποσοτικοί στόχοι	Έτος βάσης	5ετία	10ετία
<i>I. Ποσοστό πεζής μετακίνησης</i>	31%	33%	35%
<i>II. Ποσοστό μετακίνησης με ποδήλατο</i>	8,5%	10%	12%
<i>III. Ποσοστό προσβάσιμων πεζοδρομίων από ΑΜΕΑ (κεντρική περιοχή)</i>	43,9%	65%	90%
Στρατηγικός άξονας Β	Αναβάθμιση των Δημόσιων Συγκοινωνιών στο σύνολο του Δήμου		
Στρατηγικοί στόχοι	<ol style="list-style-type: none"> 1. Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ στον Δήμο Εορδαίας 2. Αναβάθμιση των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας 		
Ποσοτικοί στόχοι	Έτος βάσης	5ετία	10ετία
<i>I. Ποσοστό χρήσης ΜΜΜ</i>	1,7%	2,5%	3,0 %
<i>II. Βελτίωση υποδομών στις στάσεις</i>	-	75%	100%
<i>III. Νέα λεωφοριακή γραμμή και εξοπλισμός (στάσεις, στέγαστρα κλπ)</i>	-	100%	100%
Στρατηγικός άξονας Γ	Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης		
Στρατηγικοί στόχοι	<ol style="list-style-type: none"> 1. Μέτρα περιορισμού χρήσης ΙΧ 2. Ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης στάθμευσης 3. Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας 4. Διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών 		
Ποσοτικοί στόχοι	Έτος βάσης	5ετία	10ετία
<i>I. Ποσοστό χρήσης ΙΧ</i>	55%	52%	48%
<i>II. Μείωση σοβαρών ατυχημάτων / χρόνο</i>	-	-75%	-90%
<i>III. Περιορισμός παράνομης στάθμευσης</i>	-	-40%	-60%
Στρατηγικός άξονας Δ	Προώθηση καινοτόμων πρακτικών και νέων τεχνολογιών		
Στρατηγικοί στόχοι	<ol style="list-style-type: none"> 1. Προώθηση ηλεκτροκίνησης 2. Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών προς την βιώσιμη αστική κινητικότητα 3. Συστηματική και οργανωμένη ενσωμάτωση των μεθόδων συμμετοχικού σχεδιασμού στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων 		
Ποσοτικοί στόχοι	Έτος βάσης	5ετία	10ετία
<i>I. Δράσεις ευαισθητοποίησης</i>	-	1 / έτος	2 / έτος
<i>II. Σταθμοί φόρτισης κοινόχρηστων οχημάτων</i>	-	35	70