



Δήμος Εορδαίας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Εορδαίας

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 7:

2^η Διαβούλευση – Πρακτικά

Περιεχόμενα

Πρόλογος	2
Αντικείμενο	2
1. Διεξαγωγή 2 ^{ης} διαβούλευσης– Β Φάση συμμετοχικού σχεδιασμού	3
1.1 Συμμετοχή πολιτών για την ανάδειξη του επικρατέστερου σεναρίου για την κινητικότητα – 2 ^ο στάδιο Β φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού	7
1.2 Αποτελέσματα Διαβούλευσης με τους πολίτες.....	8
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	22

Πρόλογος

Το παρόν παραδοτέο αποτελεί το έβδομο από τα δέκα (10) παραδοτέα της παροχής υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Εορδαίας. Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν την πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός της πόλης της Πτολεμαΐδας.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Πτολεμαΐδας πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις Κατευθύνσεις του Πράσινου ταμείου και συμμορφώνεται με το περιεχόμενο του Νόμου 4784/2021 ο οποίος και τροποποιεί το Άρθρο 22 του Νόμου 4599/19 σχετικά με την εκπόνηση των ΣΒΑΚ.

Αντικείμενο

Το παρόν παραδοτέο αφορά τη διοργάνωση και την ανάλυση των αποτελεσμάτων της 2^{ης} φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού (2^η διαβούλευση) για τη διαμόρφωση των στρατηγικών στόχων και την επιλογή του ιδανικού σεναρίου κινητικότητας που θα αποτελέσει τη βάση για το σύστημα μετακινήσεων της πόλης.

1. Διεξαγωγή 2^{ης} διαβούλευσης– Β Φάση συμμετοχικού σχεδιασμού

Σύμφωνα με το πλάνο των συμμετοχικών διαδικασιών που έχουν διαμορφωθεί από την ομάδα έργου του ΣΒΑΚ και έχουν αναλυθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο, η δεύτερη φάση αποτελείται από δύο διακριτά στάδια. Το 1ο στάδιο που έχει τη μορφή διαδικτυακής συνάντησης με τους εμπλεκόμενους φορείς, σχετικούς με το σύστημα αστικής κινητικότητας και το 2ο στάδιο που διεξάγεται μέσω τη διαδικτυακής πλατφόρμας του ΣΒΑΚ του Δήμου Εορδαίας και περιλαμβάνει την έρευνα ερωτηματολογίου που έχει αναρτηθεί σε αυτή.

Βασικός στόχος της Β φάσης είναι κατ' αρχήν η επικύρωση του οράματος από τους φορείς, η διαμόρφωση της τελικής μορφής των εναλλακτικών σεναρίων μελλοντικής κατάστασης κινητικότητας της πόλης και τέλος η επιλογή του σεναρίου που ανταποκρίνεται καλύτερα στις ανάγκες της πόλης και στις επιθυμίες των κατοίκων της.

Για το λόγο αυτό μαζί με τις προσκλήσεις, στους φορείς στάλθηκε κι ένα έντυπο για την ενημέρωσή τους ως προς το περιεχόμενο.

Την Δευτέρα 12 Ιουλίου 2021 και ώρα 12:30 μ.μ. πραγματοποιήθηκε μέσω τηλεδιάσκεψης του Δήμου Εορδαίας, το πρώτο στάδιο της Β' Διαβούλευσης. του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της πόλης.

Πίνακας 1.1: Πρόγραμμα Διαβούλευσης

Πρόγραμμα 2 ^{ης} Θεματικής Διαβούλευσης για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Εορδαίας	
Συμμετέχοντες	
• Δήμος Εορδαίας– Ομάδα Έργου ΣΒΑΚ • Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων • Lever A.E. – Σύμβουλος του Δήμου	
Διαβούλευση	
Θέμα	Εισηγητές
Χαιρετισμός – καλωσόρισμα	• Δήμος Εορδαίας
• Σύντομη παρουσίαση των αποτελεσμάτων της 1^{ης} Θεματικής Διαβούλευσης και του εργαλείου αυτό-αξιολόγησης του συστήματος κινητικότητας της πόλης	• Lever A.E.
• Παρουσίαση των προτεινόμενων σεναρίων κινητικότητας	• Lever A.E.
• Διαδικασία αξιολόγησης και διαμόρφωσης των προτεινόμενων σεναρίων -Ανατροφοδότηση	Το Σύνολο των συμμετεχόντων
Ολοκλήρωση της Διαβούλευσης	

Οι φορείς της Πτολεμαΐδας που συμμετείχαν φαίνονται στον πίνακα:

Πίνακας 1.2 Συμμετέχοντες στο πρώτο στάδιο της Β διαβούλευσης

A/A	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ
1	Αντιδήμαρχος	Φουρκιώτης Νικόλαος
2	Δήμος	Ίτσκου Αικατερίνη Τζοβαΐρης Σωτήρης Χρήστος Ιωάννου
3	Ειδικός Σύμβουλος Δημάρχου σε θέματα ΑμεΑ	Κούτσιανος Βασίλης
4	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	Σισμανίδης Παύλος
5	Τμήμα Τροχαίας	Καρανικόλα Ελισάβετ
6	Κοινότητα Δήμου Εορδαίας	Νικολαΐδης Ισαάκ
7	Πάρκινγκ εκτός οδού	Λαζαρίδης Ισαάκ
8	Αστικό ΚΤΕΛ	Καζαντζίδης Θεόδωρος
9	ΤΑΞΙ	Σεφθελής Χρήστος
10	Εμπορικός Σύλλογος	Καδόγλου Σταύρος
11	Lever SA	Τζαμπάζης Λάζαρος Τσακίρης Δημήτριος

Αντικείμενο της συνάντησης

Αντικείμενο της συγκεκριμένης συνάντησης ήταν η ενημέρωση των εμπλεκομένων φορέων για τα προσχέδια των μελλοντικών σεναρίων κινητικότητας που έχει διαμορφώσει η ομάδα έργου του Δήμου για την πόλη της Πτολεμαΐδας και στη συνέχεια η διαβούλευση τους με τους φορείς μέσω τοποθετήσεων και διαλόγου, προκειμένου αυτά να φτάσουν στην τελική τους μορφή. Έπειτα και μετά τις εισηγήσεις και του δικτύου εμπλεκομένων φορέων, τα τελικά διαμορφωθέντα σενάρια θα τεθούν προς ψηφοφορία από το σύνολο της τοπικής κοινωνίας (πολίτες και φορείς) μέσω της πλατφόρμας του ΣΒΑΚ, ώστε να επιλεγεί το σενάριο το οποίο θα αποτελέσει τη βάση για την ανάπτυξη του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας της Πτολεμαΐδας.

Η Β' Διαβούλευση ξεκίνησε με σύντομη ανασκόπηση της μεθοδολογίας που εφαρμόζει η ομάδα έργου για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, έτσι ώστε να αποκτήσουν εικόνα και οι φορείς που δεν είχαν δώσει το παρόν στην Α' διαβούλευση. Ειδικότερα, έγινε αναφορά στα αποτελέσματα της ανάλυσης των ερωτηματολογίων αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας που συμπληρώθηκαν από τους φορείς στην Α' διαβούλευση και της σύνοψης των τοποθετήσεών τους, όσον αφορά στα προβλήματα και στις δυσλειτουργίες που εντοπίζουν στο σύστημα και τους δόθηκε η ευκαιρία σχολιασμού των αποτελεσμάτων ή να εκφράσουν τη διαφωνία τους ως προς τα εξαγόμενα συμπεράσματα. Ταυτόχρονα, παρουσιάστηκαν σημαντικά ευρήματα που προέκυψαν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης μέσω ερευνών που πραγματοποιήθηκαν σε προηγούμενο στάδιο.

Έπειτα ακολούθησε η παρουσίαση των τριών προσχεδίων εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας που έχουν διαμορφωθεί. Παρουσιάστηκε η μεθοδολογία μέσω της οποίας προέκυψαν τα εναλλακτικά σενάρια και επιλύθηκαν απορίες που αφορούσαν την διαδικασία. Έπειτα οι εμπλεκόμενοι φορείς πήραν τον λόγο για να εκφράσουν τις θέσεις τους.

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

- Ο κ. Φουρκιώτης Νικόλαος, 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.
- Ο κ. Σισμανίδης Πάυλος, 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 πέριξ 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.
- Ο κ. Καζαντζίδης Θεόδωρος, 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.

- Ο κ. Κούτσιανος Βασίλης, 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.
- Ο κ. Σεφθελής, 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 διαμπερής, 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 κ. Νικολαΐδης Ισαάκ, 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 χρειάζεται 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.
- Ο κ. Ισαάκ Λαζαρίδης, ιδιοκτήτης πάρκινγκ 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 κ. 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.

1.1 Συμμετοχή πολιτών για την ανάδειξη του επικρατέστερου σεναρίου για την κινητικότητα – 2^ο στάδιο Β φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού

Η συμμετοχή στην διαμόρφωση του σεναρίου κινητικότητας «ανοίχθηκε» στους πολίτες της Πτολεμαΐδας και της ευρύτερη περιοχής με την χρήση ηλεκτρονικής φόρμας με την μορφή ερωτηματολογίου. Η δομή της ηλεκτρονικής φόρμας περιλαμβάνει:

- 1) Σύντομη εισαγωγή, με περιγραφή του σχεδίου και της σημασίας του συμμετοχικού σχεδιασμού
- 2) Σύντομα δημογραφικά χαρακτηριστικά του ερωτώμενου
- 3) Κάρτα με στοιχεία για το Σενάριο Α:
 - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
 - Ερώτηση για τον βαθμό Ευκολίας /Δυσκολίας για την εφαρμογή του σεναρίου
- 4) Κάρτα με στοιχεία για το Σενάριο Β:
 - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
 - Ερώτηση για τον βαθμό Ευκολίας /Δυσκολίας για την εφαρμογή του σεναρίου
- 5) Κάρτα με στοιχεία για το Σενάριο Γ:
 - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
 - Ερώτηση για τον βαθμό Ευκολίας /Δυσκολίας για την εφαρμογή του σεναρίου
- 6) Κάρτα με σύγκριση των εναλλακτικών σεναρίων σε συγκεκριμένες παραμέτρους
 - Ερώτηση για το σενάριο που προτιμά ο ερωτώμενος
 - Δυνατότητα για επιλογή «Δεν με εκφράζει κανένα»
 - Δυνατότητα ανοικτής τοποθέτησης για αλλαγές ή και προσθήκες
- 7) Αν στην ερώτηση 6 η απάντηση είναι Β, τότε
 - Ερώτηση για συνδυασμούς σεναρίων ανά 2
 - Δυνατότητα για επιλογή «Θα ήθελα κάτι τελείως διαφορετικό»
- 8) Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

Οι δράσεις προώθησης του ερωτηματολογίου που πραγματοποιήθηκαν σε προσπάθεια να διευρυνθεί η συμμετοχή των πολιτών είναι οι εξής

Α) Ανάρτηση του ερωτηματολογίου στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου. Το ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε με τρόπο που να εμφανίζεται σε κεντρικό σημείο στην αρχική σελίδα και διατηρήθηκε εκεί για τρεις εβδομάδες.

Β) Η ομάδα έργου προώθησε τον σύνδεσμο του ερωτηματολογίου στην ιστοσελίδα του Δήμου.

Γ) Η ομάδα έργου αξιοποίησε το δίκτυο των εμπλεκόμενων φορέων με την αποστολή ατομικών προσκλήσεων μέσω e-mail.

Η περίοδος διεξαγωγής της διαδικτυακής διαβούλευσης (η οποία καθορίζεται από την έναρξη της σύμβασης και το συνολικό χρονοδιάγραμμα της εκπόνησης) διεξήχθη κατά τον μήνα Ιούλιο -Αύγουστο του 2021.

Με το πέρας της περιόδου διαβούλευσης, πραγματοποιήθηκε η επεξεργασία των τοποθετήσεων πολιτών που συμπλήρωσαν το υπόψη ερωτηματολόγιο.

1.2 Αποτελέσματα Διαβούλευσης με τους πολίτες

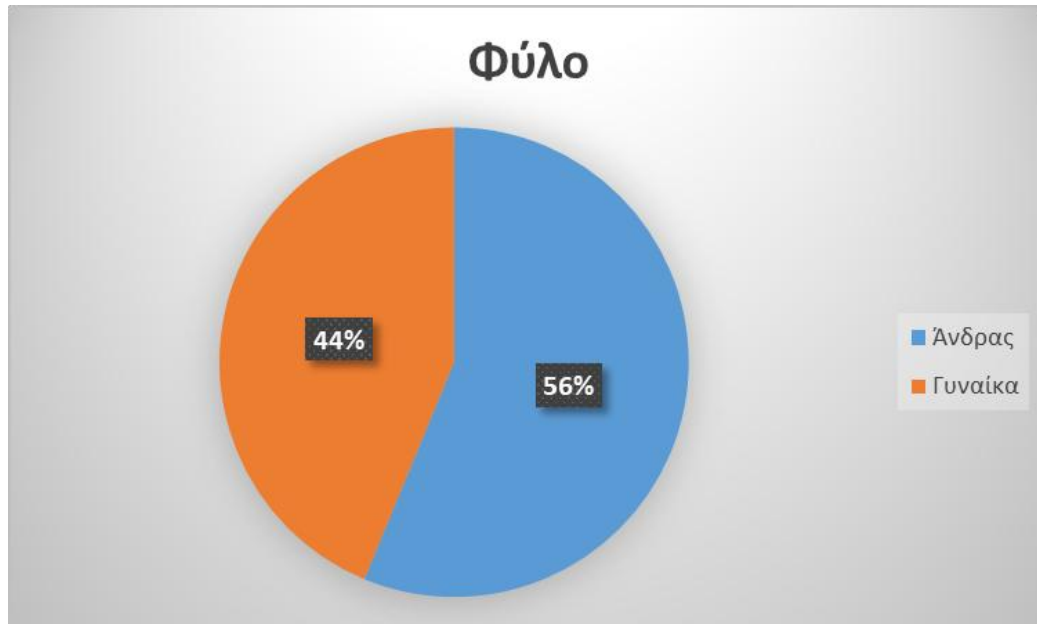
Η ηλεκτρονική φόρμα τοποθέτησης πολιτών για το σενάριο κινητικότητας, δεχόταν τοποθετήσεις για διάρκεια δύο εβδομάδων. Συνολικά υπήρξαν 16 τοποθετήσεις, το σύνολο των οποίων ήταν ολοκληρωμένες και ικανές προς επεξεργασία. Η ταυτότητα της έρευνας παρουσιάζεται στον Πίνακα 1.3.

Πίνακας 1.3: Ταυτότητα έρευνας ερωτηματολογίου για την επιλογή σεναρίου κινητικότητας του ΣΒΑΚ Δ. Εορδαίας

Ταυτότητα Έρευνας	
Διεξαγωγή	Δήμος Εορδαίας
Εντολέας	Δήμος Εορδαίας
Αντικείμενο έρευνας	Αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων μελλοντικής κατάστασης κινητικότητας στην Πτολεμαΐδα. Διατύπωση προτάσεων για την διαμόρφωση της τελικής μορφής του σεναρίου.
Περιοχή εκτέλεσης	Διεξαγωγή έρευνας μέσω ηλεκτρονικής υπηρεσίας (google forms) στην περιοχή του Δήμου Εορδαίας
Μέγεθος δείγματος	16 συμμετέχοντες
Μέθοδος δειγματοληψίας	Τυχαία δειγματοληψία. Το δείγμα αποτελεί τμήμα του συνολικού πληθυσμού του Δήμου
Χρονικό διάστημα συλλογής	14 Ιουλίου – 2 Αυγούστου 2021
Μέθοδος συλλογής στοιχείων	Συλλογή απαντήσεων με χρήση ημιδομημένου ερωτηματολογίου μέσω ηλεκτρονικής φόρμας ερωτηματολογίου (google forms)
Συνεντευκτές	Συμπλήρωση ηλεκτρονικής φόρμας από τους ίδιους τους ερωτώμενους
Συμβουλευτική & Τεχνική Υποστήριξη	LEVER Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

Δημογραφικά χαρακτηριστικά

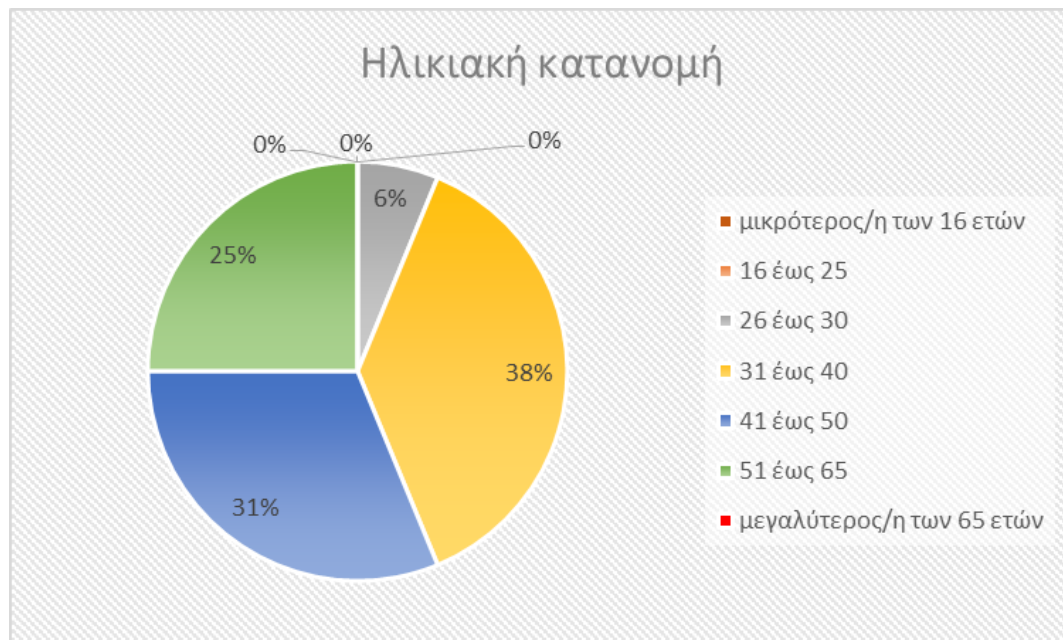
- Φύλο



Εικόνα 1: Ποσοστιαία κατανομή φύλου ερωτώμενων

Από το διάγραμμα της εικόνας 10 παρατηρείται ότι οι άνδρες πολίτες που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο είναι ελαφρώς περισσότεροι.

- Ηλικιακή κατανομή



Εικόνα 2 Ηλικιακή κατανομή δείγματος

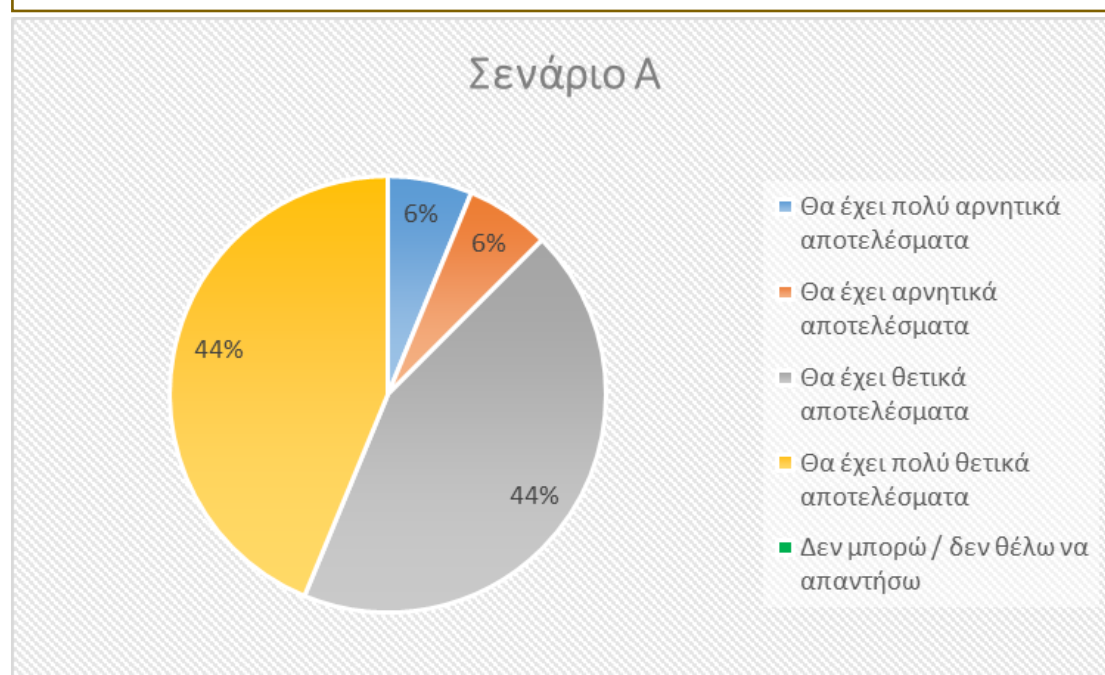
Αξιολόγηση Σεναρίου Α

Για την αξιολόγηση του Σεναρίου Α παρουσιάστηκε η καρτέλα με τα εξής χαρακτηριστικά:

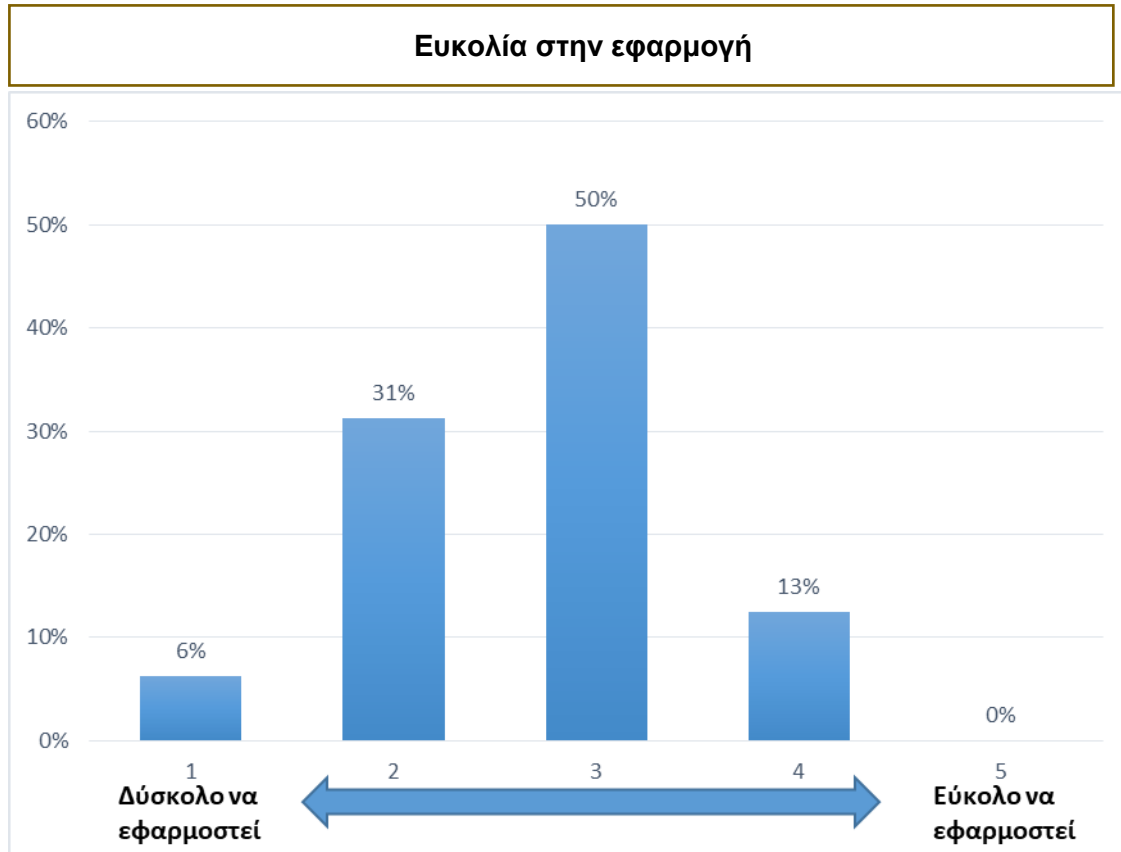
1. Περιγραφή του σεναρίου και των στοιχείων στα οποία αναφέρεται
2. Περιγραφή ενδεικτικών μέτρων στα οποία θα δοθεί έμφαση
3. Εκτιμήσεις για το κόστος, τον χρόνο υλοποίησης και την συμβολή στην βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας

Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας, πέρα από τις βασικές ανάγκες της πόλης, σχεδιαστούν σύμφωνα με τις προοπτικές εξέλιξης που περιγράφονται στο Σενάριο Α, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη;



Εικόνα 1.3: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του Σεναρίου Α στην πόλη



Εικόνα 4: Ευκολία εφαρμογής του σεναρίου Α στην πόλη

Οι πολίτες της πόλης της Πτολεμαΐδας εκτιμούν σε ποσοστό 44% πως το σενάριο Α θα έχει θετικά αποτελέσματα και το 44% εκτιμά πως θα υπάρχουν πολύ θετικά αποτελέσματα. Κοινώς, ένα ποσοστό της τάξης του 88% πιστεύει πως το σενάριο Α θα έχει θετικό αντίκτυπο στην πόλη. Το 12% θεωρεί πως θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στη λειτουργία της πόλης.

Όσον αφορά την ευκολία εφαρμογής το 37% (βαθμίδα 1+2 της εικόνας 4) θεωρεί πως είναι δύσκολο να εφαρμοστεί στην πόλη της Πτολεμαΐδας. Το 50% πιστεύει πως υπάρχει μέτρια δυσκολία στην εφαρμογή αυτού του σεναρίου στο Δήμο Εορδαίας και το 13% (βαθμίδα 4+5 της εικόνας 4) θεωρεί πως είναι εύκολο να εφαρμοστεί.

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην βελτίωση του σεναρίου Α. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Α

- Θεωρώ ότι είναι πρωτοποριακό κ ανταποκρίνεται στις δυνατότητές της. Οι συνήθειές 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 Α 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 εκαπιδευτικά προγράμματα εβδομαδιαία ακόμα κι αν αυτό φαντάζει ανιαρό.
- Ωραίο αλλά δύσκολο στην εφαρμογή του

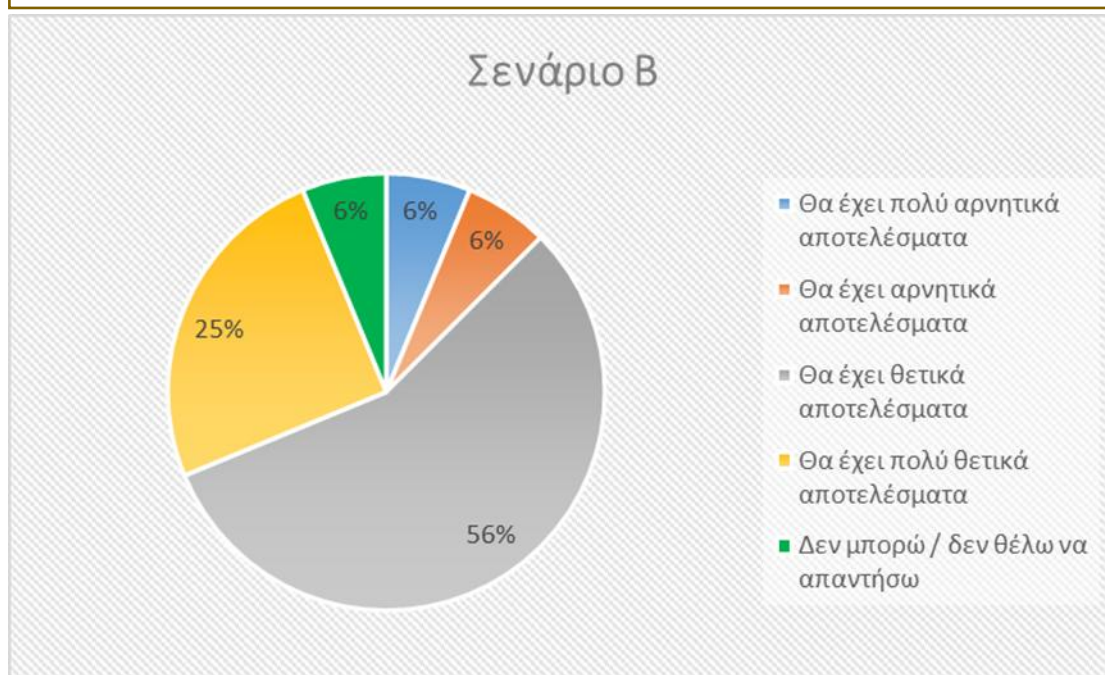
Αξιολόγηση Σεναρίου Β

Για την αξιολόγηση του Σεναρίου Β παρουσιάστηκε η καρτέλα με τα εξής χαρακτηριστικά:

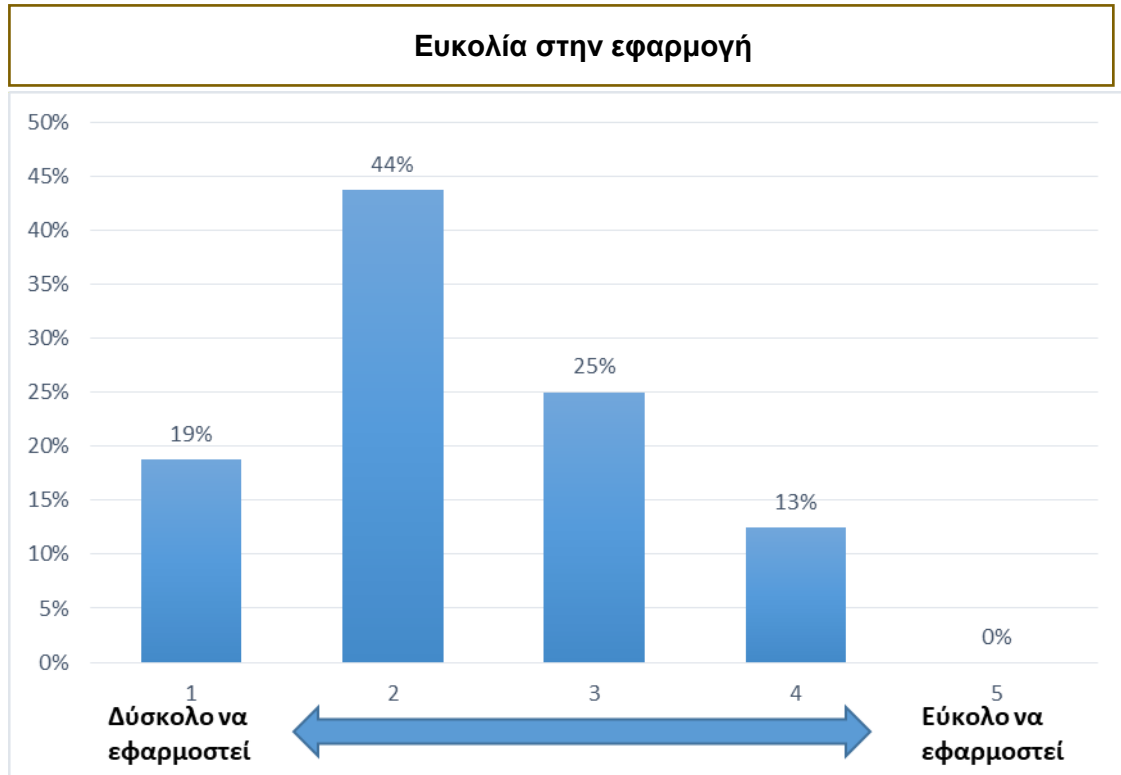
1. Περιγραφή του σεναρίου και των στοιχείων στα οποία αναφέρεται
2. Περιγραφή ενδεικτικών μέτρων στα οποία θα δοθεί έμφαση
3. Εκτιμήσεις για το κόστος και τον χρόνο υλοποίησης και της συμβολής στην βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας

Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας, πέρα από τις βασικές ανάγκες της πόλης, σχεδιαστούν σύμφωνα με τις προοπτικές εξέλιξης που περιγράφονται στο Σενάριο Β, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη;



Εικόνα 5: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του Σεναρίου στην πόλη



Εικόνα 6: Ευκολία εφαρμογής του σεναρίου Β στην πόλη

Οι πολίτες της πόλης της Πτολεμαΐδας εκτιμούν σε ποσοστό 56% πως το σενάριο Β θα έχει θετικά αποτελέσματα και ένα 25% πως θα έχει πολύ θετικά αποτελέσματα. Μόλις το 12% θεωρεί πως το σενάριο Β θα έχει αρνητικό αντίκτυπο και ένα 6% δεν θέλει να απαντήσει.

Όσον αφορά την ευκολία εφαρμογής το 63% θεωρεί πως είναι δύσκολο να εφαρμοστεί στην πόλη της Πτολεμαΐδας. 25% κρίνει τη δυσκολία εφαρμογής ως μέτρια και ένα 13% πιστεύει πως ένα τέτοιο εγχείρημα είναι εύκολο να εφαρμοστεί στην πόλη.

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην βελτίωση του σεναρίου Β. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Β

- 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 μετακινηθω 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 βοηθά 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 διαθεσίμων μέσων για να μεταβούμε από το ένα σημείο στο άλλο, με πληροφορίες για το πού γίνονται έργα, αποκομιδή σκουπιδιών, έχει κοσμοσυρροή, ποιες ώρες είναι υπάρχει 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 πηγαиноέρχονται 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

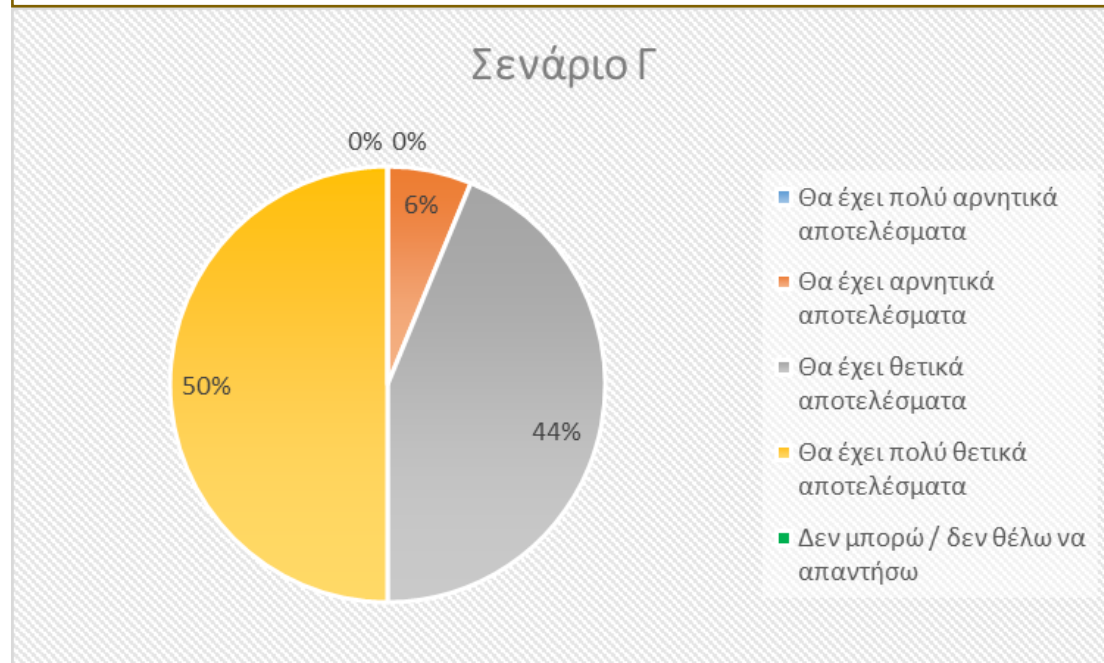
Αξιολόγηση Σεναρίου Γ

Για την αξιολόγηση του Σεναρίου Γ παρουσιάστηκε η καρτέλα με τα εξής χαρακτηριστικά:

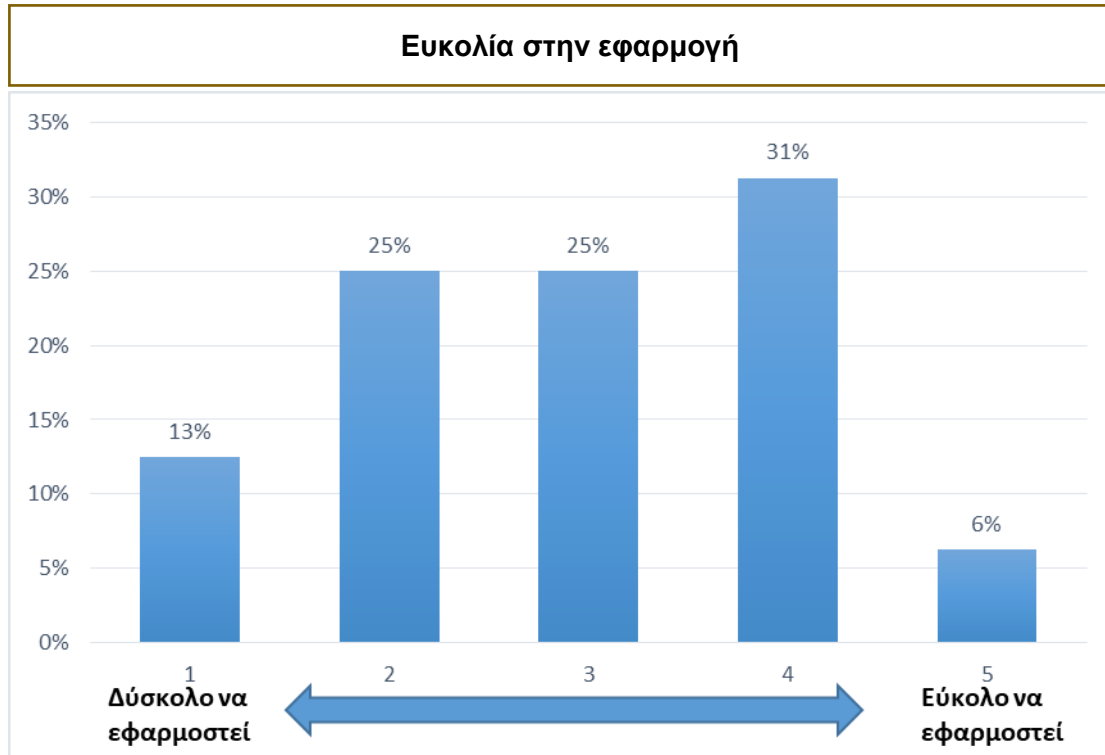
1. Περιγραφή του σεναρίου και των στοιχείων στα οποία αναφέρεται
2. Περιγραφή ενδεικτικών μέτρων στα οποία θα δοθεί έμφαση
3. Εκτιμήσεις για το κόστος και τον χρόνο υλοποίησης και της συμβολής στην βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας

Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας, πέρα από τις βασικές ανάγκες της πόλης, σχεδιαστούν σύμφωνα με τις προοπτικές εξέλιξης που περιγράφονται στο Σενάριο Γ, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη;



Εικόνα 7: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του Σεναρίου στην πόλη



Εικόνα 1.8: Ευκολία εφαρμογής του σεναρίου Γ στην πόλη

Οι πολίτες της πόλης της Πτολεμαΐδας εκτιμούν σε ποσοστό 44 % πως θα έχει θετικά αποτελέσματα και το 50 % πολύ θετικά αποτελέσματα. Το 6 % θεωρεί πως θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στη λειτουργία της πόλης.

Όσον αφορά την ευκολία εφαρμογής η κατάσταση είναι μοιρασμένη. Το 37% θεωρεί πως είναι εύκολο να εφαρμοστεί, ένα 25% θεωρεί πως η εφαρμογή είναι μεσαίας δυσκολίας και το υπόλοιπο 38% πιστεύει πως είναι ένα δύσκολο σενάριο να εφαρμοστεί.

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην βελτίωση του σεναρίου Γ. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Γ

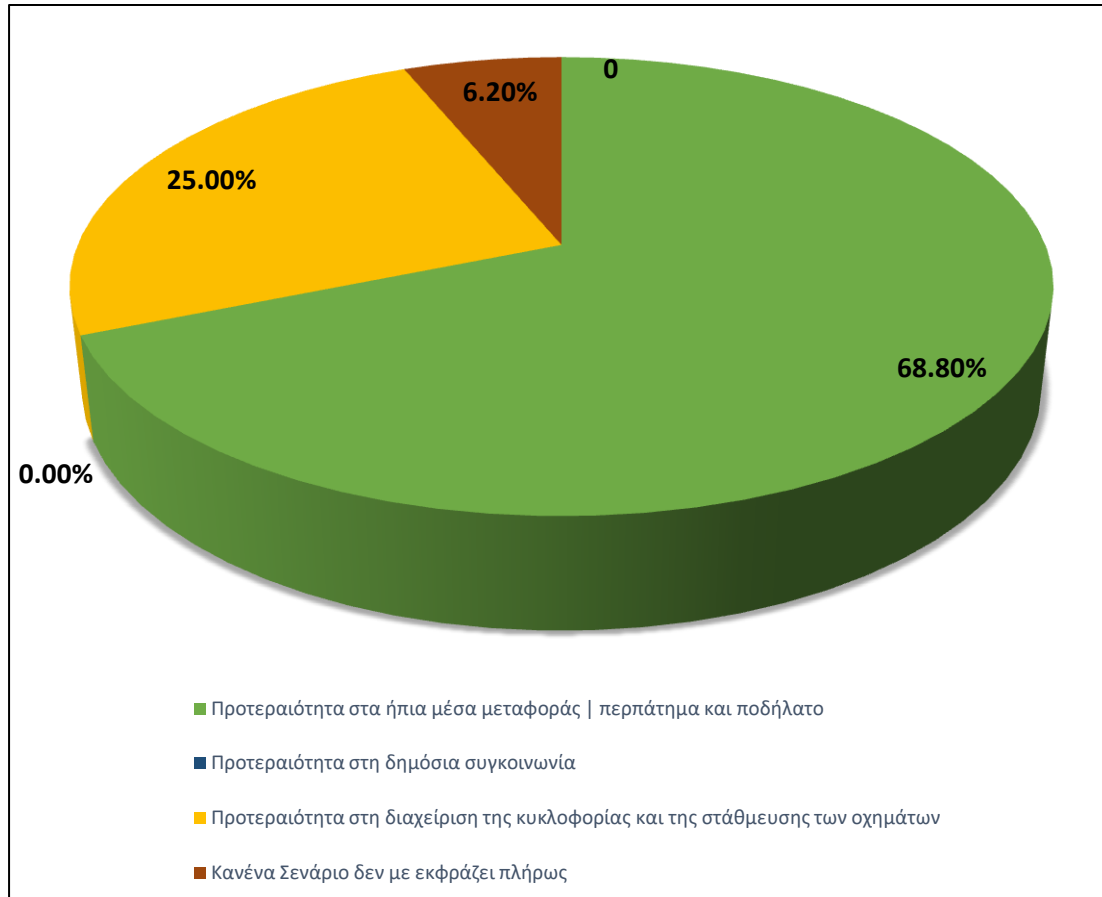
- Εάν στον έλεγχο στάθμευσης συμπεριλάβουμε την καταβολή αντιτίμου, αυτό θα δημιουργήσει θέμα, όπως σε γειτονικό δήμο, όπου πολλές φορές πρέπει να καταβάλεις εκ νέου χρηματικό ποσό αν πρέπει να παραμείνεις εκεί πχ για λόγους εργασίας. Οι προτάσεις για τα κικκλιδώματα στα πεζοδρόμια σε πολύ μεγάλο βαθμό 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 ασφαλτο και όχι η σήμανση, κάτι το οποίο ίσως δυσκολεύει επισκέπτες οδηγού που δεν γνωρίζουν την πόλη.
- Το πιο εύκολα 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

Επιλογή επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας

Στην τελευταία ενότητα της ηλεκτρονικής φόρμας, ο ερωτώμενος καλείτε να επιλέξει μεταξύ των προτεινόμενων σεναρίων κινητικότητας που αξιολόγησε στις προηγούμενες ενότητες. Τα αποτελέσματα για την επιλογή επικρατέστερου σεναρίου παρουσιάζονται στην συνέχεια.



Εικόνα 1.9: Ποσοστιαία προτίμηση σεναρίου από τους ερωτώμενους

Η διαδικτυακή διαβούλευση για την ανάδειξη του μελλοντικού σεναρίου κινητικότητας για το ΣΒΑΚ της πόλης της Πτολεμαΐδας ανέδειξε την προτίμηση των πολιτών στο Σενάριο Α, που δίνει προτεραιότητα στα ήπια μέσα μεταφοράς και ειδικά στην πεζή μετακίνηση και στη χρήση ποδηλάτου, με ποσοστό 68,80%. Ένα 25% του δείγματος θεώρησε πως το τρίτο σενάριο που δίνει προτεραιότητα στα ΙΧ και στη διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης είναι καλύτερο σενάριο για την πόλη. Τα μέσα μαζικής μεταφοράς, σαν κύριος άξονας προτεραιότητας, δεν προτάθηκαν από κανέναν. Το 6,2 % του δείγματος απάντησε πως δεν τον εκφράζει κανένα σενάριο, προτιμώντας ένα συνδυασμό όλων των σεναρίων, με καμία έμφαση σε κάποια κατηγορία μέτρων.

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην τελική επιλογή του σεναρίου. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

«Αφού επιλέξατε το επιθυμητό για εσάς σενάριο, μπορείτε να προσθέσετε σε αυτό και άλλα στοιχεία που θεωρείτε σημαντικά και θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο μελλοντικό σύστημα μετακινήσεων της πόλης. Με τον τρόπο αυτό θα διαμορφώσετε το ιδανικό κατά την άποψη σας μελλοντικό σενάριο.»

- Επαναπροσδιορισμός μονοδρομήσεων και ορισμένων πεζοδρόμων
- Όλα τα σενάρια έχουν θετικά στοιχεία και προτάσεις. Ωστόσο αν πρέπει να επιλέξω, θα επέλεγα το πρώτο, με το οποίο δυμνείται 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

Τελική διαμόρφωση σεναρίου κινητικότητας

Από τη διαδικασία της διαδικτυακής διαβούλευσης με την τοπική κοινωνία των τριών μελλοντικών σεναρίων προκύπτει πως το τελικό σενάριο που συγκεντρώνει πλειοψηφικά την προτίμηση των πολιτών της πόλης της Πτολεμαΐδας είναι το σενάριο Α που προβλέπει:

«Προτεραιότητα στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης με έμφαση στην εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης, δηλαδή πεζών και ποδηλάτων, και στην εξασφάλιση της ίσης συμμετοχής στην κινητικότητα όλων των κοινωνικών ομάδων»

Παράλληλα μελετώντας το σύνολο των τοποθετήσεων - παρατηρήσεων των πολιτών και επιχειρώντας την ενσωμάτωσή τους στο εν λόγω σενάριο προκύπτει η παρακάτω διαμόρφωση για το προτιμητέο μελλοντικό σενάριο κινητικότητας για την πόλη της Πτολεμαΐδας:

Προτεραιότητα στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης με έμφαση στην εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης, δηλαδή πεζών και ποδηλάτων, και στην εξασφάλιση της ίσης συμμετοχής στην κινητικότητα όλων των κοινωνικών ομάδων, προνοώντας παράλληλα για:

- ✓ Αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας
- ✓ Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
- ✓ Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης
- ✓ Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Υλικό Β' Δημόσιας Διαβούλευσης

1. Παρουσίαση: Συμπεράσματα Α' σταδίου ΣΒΑΚ
2. Παρουσίαση: Σενάρια κινητικότητας και όραμα Δήμου
3. Ενημερωτικό Τεύχος Φορέων

Παρουσίαση 1: Συμπεράσματα Α σταδίου ΣΒΑΚ



ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

ΔΕΥΤΕΡΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ (1^η παρουσίαση)



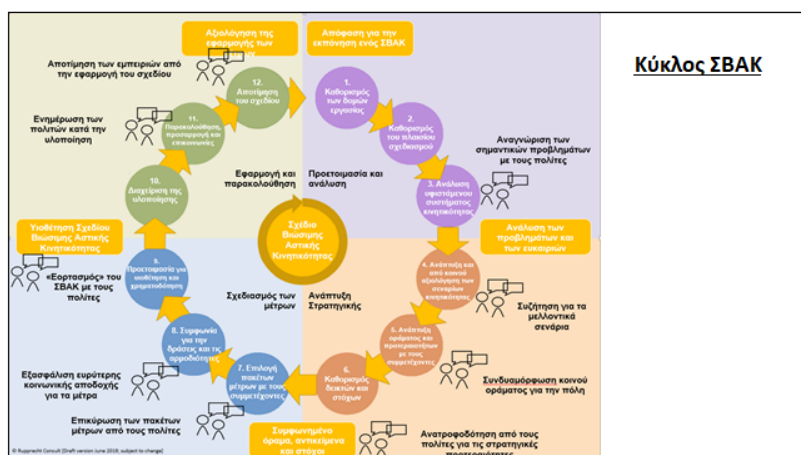








Ιούλιος 2021



Επισκόπηση 1^{ης} διαβούλευσης

A/A	ΦΟΡΕΑΣ
1	Κοινότητα Πτολεμαΐδας (κ. Νικολαΐδης)
2	Αστικό ΚΤΕΛ (κ. Λαζαρίδης)
3	Πάρκινγκ (κ. Λαζαρίδης)
4	ΤΑΞΙ (κ. Σεφθελής)
5	Δημοτική αστυνομία (κ. Πύρζας)
6	Τροχαία (κ. Τάσιος)
7	ΑΜΕΑ (κ. Μήγγος)
8	Επιτροπή κυκλοφορίας αστικού δικτύου (κ. Μπίγγας)
9	Επιτροπή κυκλοφορίας αστικού δικτύου (κ. Ορφανίδης)

Επισκόπηση 1^{ης} διαβούλευσης

ΗΠΙΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ

- Κατάλειψη από τραπεζοκαθίσματα
- Μεγάλος αριθμός ΑΜΕΑ
- Μεγάλο πλάτος πεζοδρομίων
- Ήπια κυκλοφορία και πεζόδρομοι σε μέρος του κέντρου
- Καλό ποσοστό μετακινούμενων με πόδια και ποδήλατο
- Επίπεδη πόλη
- Απουσία ποδηλατοδρόμων



Επισκόπηση 1^{ης} διαβούλευσης

ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

- Σχέδιο δράσης από Αστική Συγκοινωνία
 - Ηλεκτρονικές υπηρεσίες (εισητήρια και wifi)
- Μέρος λεωφορείων μη προσβάσιμων σε ΑΜΕΑ
- Πετρελαιοκίνηση
- Μεγαλύτερο θέμα η ανεπαρκής κάλυψη περιοχών
- Εισαγωγή τηλεματικής στα ΤΑΞΙ



Επισκόπηση 1ης διαβούλευσης

ΙΧ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

- Έλλειψη αστυνόμευσης
- Έλλειψη οδηγικής παιδείας
- Αυξημένη χρήση ΙΧ
- Πρόσβαση οχημάτων έκτακτης ανάγκης στο κέντρο
- Ατυχήματα σε διασταυρώσεις
- Δημοτικός χώρος στάθμευσης (μη οριοθετημένος)
- 2 ιδιωτικά πάρκινγκ
- Ανάγκη ορθότητας στη σήμανση
- Παραβατικότητα και φορτοεκφορτώσεις
- Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής



Επισκόπηση 1ης διαβούλευσης

ΜΑΘΗΤΕΣ

- Ασφαλείς υποδομές περίξ σχολείων
- Ενημέρωση σε θέματα κινητικότητας



Αυτό αξιολόγηση συστήματος κινητικότητας



- Βαθμολογίες μέχρι το «επίπεδο 2,5». Σχετικά μέτρα έχουν εφαρμοσθεί σε λίγες περιοχές.
- Υψηλότερη βαθμολογία η κατηγορία Α2.
- Περιθώριο βελτίωσης.

Υφιστάμενη κατάσταση

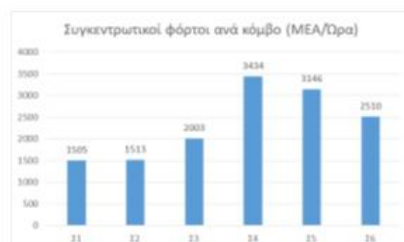
- Μετρήσεις σε κόμβους
- Μετρήσεις στάθμευσης
- Μετρήσεις πεζοδρομίων
- Χάρτης ατυχημάτων



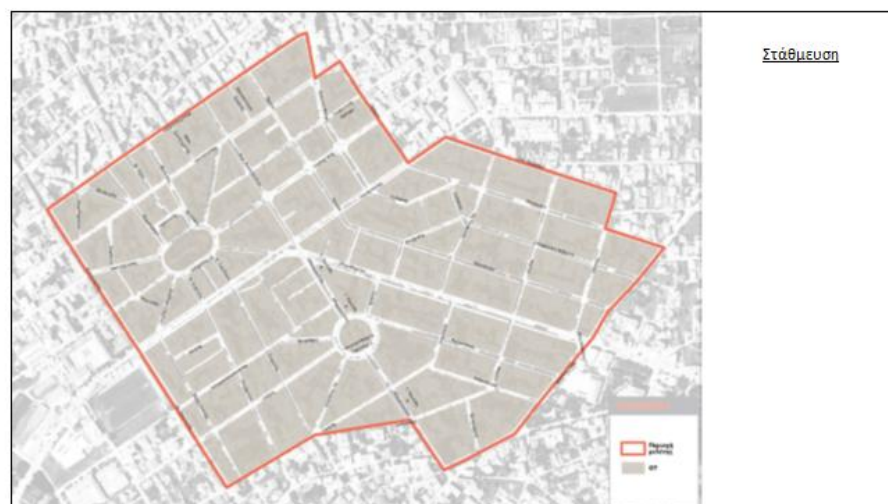
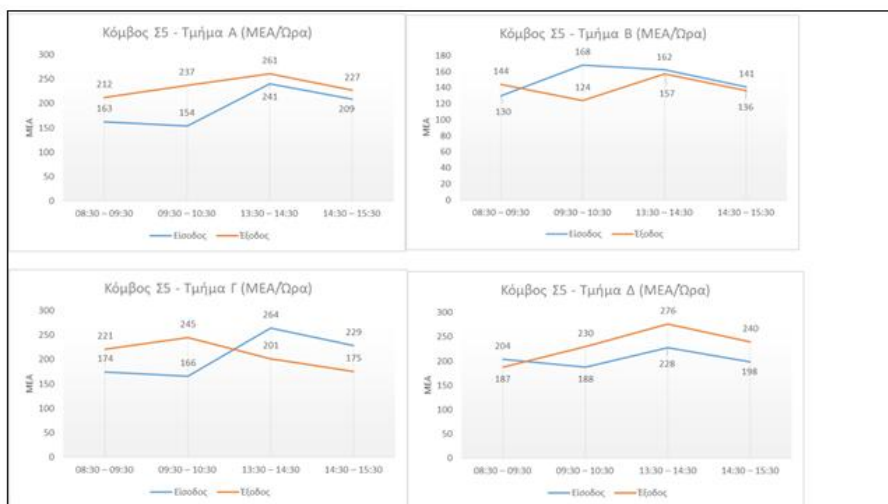
Μετρήσεις σε κόμβους

Αποτελέσματα φόρτων

- Μέγιστοι φόρτοι
 - Σ4: 25^{ος} Μαρτίου - Παυλίδης Αδαμοπούλου
 - Σ5: 25^{ος} Μαρτίου - Δωκετηρίου (σηματοδοτούμενος κόμβος)
 - Σ6: 25^{ος} Μαρτίου - Γουμεράς



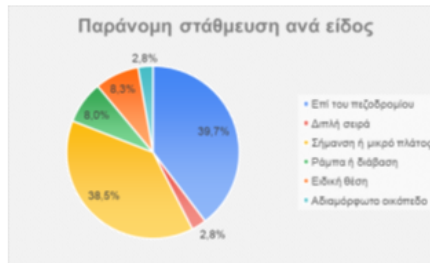
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Εορδαίας
Παραδοτέο 7: 2η Διαβούλευση - Πρακτικά



Στάθμευση

Αποτελέσματα στάθμευσης

- Προσφορά: 2490 οχήματα
- Ζήτηση: 2165
- Θετικό ισοζύγιο: 325 οχήματα
- Δείκτης κατάληψης: 87%

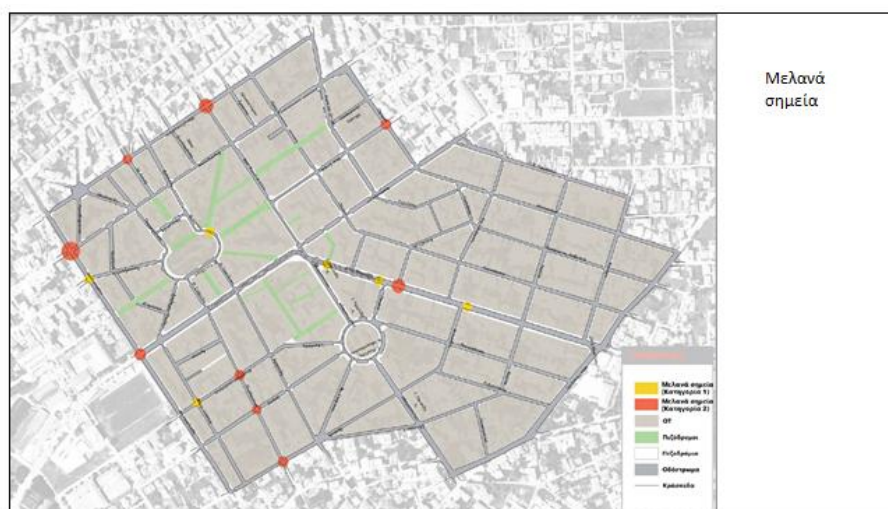
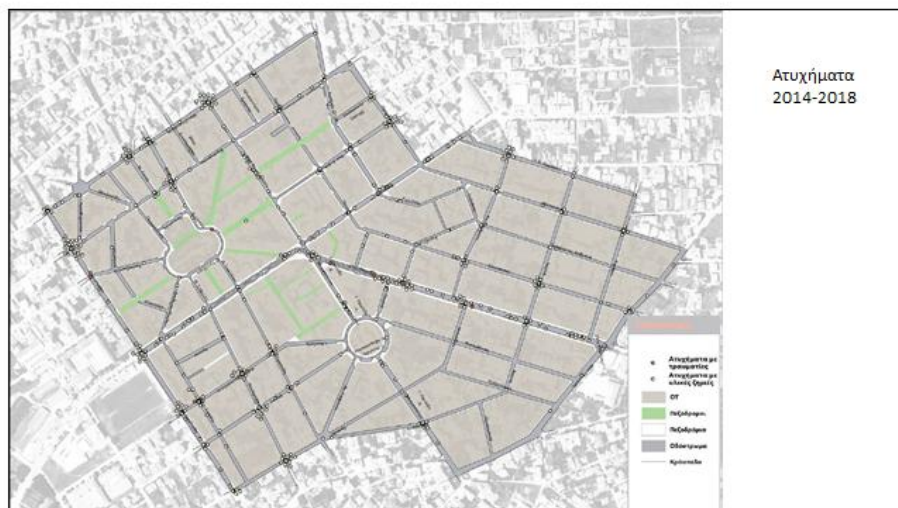
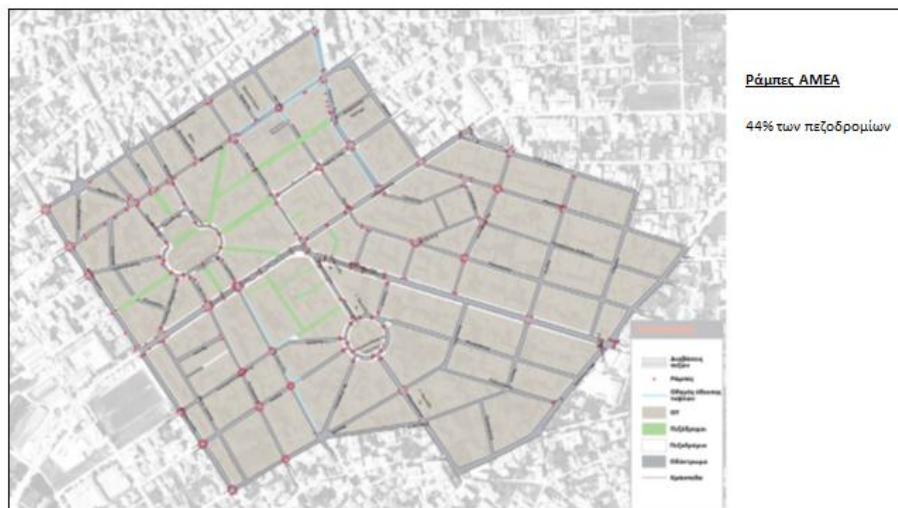


Πεζοδρόμια

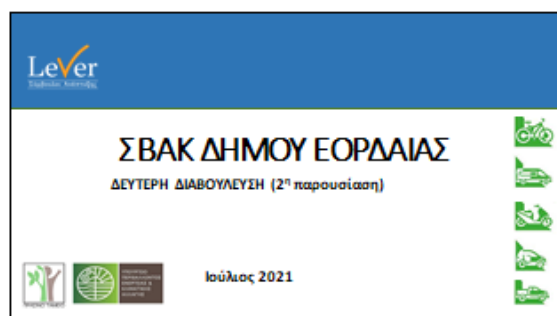
- Πλάτος
- Επιφάνεια
- Εγκαταστάσεις υποστήριξης πεζών
- Διαβάσεις
- Ράμπες ΑΜΕΑ και οδηγός τυφλών
- Αίσθημα ασφάλειας



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Εορδαίας
Παραδοτέο 7: 2η Διαβούλευση - Πρακτικά



Παρουσίαση 2: Σενάρια κινητικότητας και όραμα Δήμου



Σενάρια κινητικότητας (τι είναι:)

- Διαφορετικές ομάδες προτεραιοτήτων, οι οποίες δίνουν πλεονέκτημα σε συγκεκριμένα μέσα μεταφοράς, νέες πολιτικές ή/και τεχνολογίες προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα ζητήματα της πόλης.
- Θα αποτελέσουν τον οδηγό στο οποίο θα βασιστεί ο δήμος για να σχεδιάσει τα μελλοντικά μέτρα αστικής κινητικότητας για την πόλη της Πολιμαϊδας.
- Κάθε σενάριο συνοδεύεται από μέτρα και αποτελέσματα
- Είναι δυνατή η συμπερίληψη και πρόσθετων πακέτων μέτρων που εξυπηρετούν άλλες προτεραιότητες → Ολοκληρωτικός σχεδιασμός

Σενάρια κινητικότητας (σκοπός)

- Περιορισμένοι πόροι για έργα μεταφορικών υποδομών
- Ένα σύνθετο σενάριο που λαμβάνει υπόψη όλες τις κατευθύνσεις δεν είναι ούτε ρεαλιστικό, ούτε εφικτό
- Διαφορετικές πιθανές κατευθύνσεις
- Σύγκριση
- Εκτίμηση κόστους για να κρίνουν καλύτερα οι πολίτες

Σενάρια κινητικότητας (επιλογή τελικού)

- Επιδίωξη ενεργής συμμετοχής φορέων και πολιτών
- Απόρροια του συμμετοχικού σχεδιασμού και της διαδικτυακής διαβούλευσης
- Πως οραματίζεται ο πολίτης το μέλλον της κινητικότητας της Πολιμαϊδας και του Δήμου;

« Η αστική κινητικότητα στην Πολιμαϊδα, θα θέλω να είναι γνωστή για... »

Σενάρια κινητικότητας

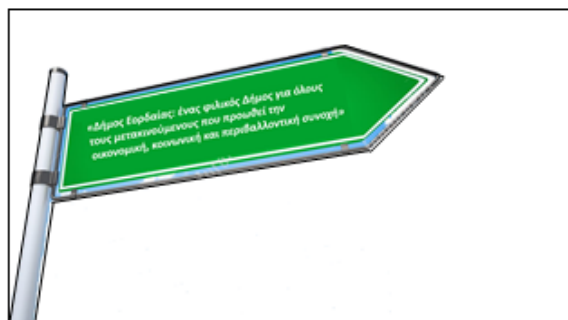
- Ευρωπαϊκή και εθνική πολιτική
- Τοπική πολιτική (αξιολόγηση & εναρμόνιση)
- Υφιστάμενη κατάσταση (έρευνες, μετρήσεις, αυτοψίες)
- Συμμετοχικός σχεδιασμός (διαβουλεύσεις & τοποθετήσεις)

Μέθοδος ανάπτυξης σεναρίων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Εορδαίας

Παραδοτέο 7: 2η Διαβούλευση - Πρακτικά



Σύμφωνο συμμετοχής (προς υπογραφή)

Ο Δήμος Εορδαίας υπογράφει το παρόν, προ ορίζοντος χρόνου, με την ελπίδα ότι οι υπογράφοι θα συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων του ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το ΣΧΕΔΙΟ.

- Να είναι φιλικός σε όλους τους μετακινούμενους, να είναι εύκολο να χρησιμοποιηθεί και να είναι ασφαλή και προσιτά στα σημεία ενδιαφέροντος.
- Να συμβάλλουν στην αειμείωση και αντιμετώπιση των κλιματικών βλαπτικών επιπτώσεων.
- Να πραγματοποιούν ανάλογη ενημέρωση των πολιτών σχετικά με τις δραστηριότητες που θα υλοποιηθούν κατά τη διάρκεια του ΣΧΕΔΙΟΥ.
- Να ελέγξουν τα αποτελέσματα της υλοποίησης του ΣΧΕΔΙΟΥ.
- Να αναλάβουν την υλοποίηση των έργων που απαιτούνται, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το ΣΧΕΔΙΟ.
- Να πραγματοποιούν παρακολούθηση της υλοποίησης του ΣΧΕΔΙΟΥ.
- Να συμβάλλουν στην αειμείωση και αντιμετώπιση των κλιματικών βλαπτικών επιπτώσεων.
- Να πραγματοποιούν ενημέρωση των πολιτών σχετικά με τις δραστηριότητες που θα υλοποιηθούν κατά τη διάρκεια του ΣΧΕΔΙΟΥ.
- Να ελέγξουν τα αποτελέσματα της υλοποίησης του ΣΧΕΔΙΟΥ.



- Προσαρμογή χώρου οδού στις ανάγκες (ήπια κυκλοφορία σε γειτονιές και σχολεία, ευρύχωρα πεζοδρόμια κ.α.)
- Αναβάθμιση ποιότητας πεζοδρομίων στις προδιαγραφές
- Αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις ασφάλειας & ελευστικότητας (έργα πρασίνου, οδοφωτισμός, εγκαταστάσεις υποστήριξης πεζών)
- Ενοποίηση δικτύου για τη σύνδεση σημείων ενδιαφέροντος
- Πληροφοριακές πινακίδες για πεζούς και ποδηλάτες
- Προώθηση ποδηλάτων όπου είναι εφικτό –Δημιουργία κατάλληλης υποδομής
- Χώροι στάθμευσης για ποδήλατα
- Ημερίδες ευαισθητοποίησης
- Ζώνες 30km/h



- Επέκταση δικτύου λεωφορείων
- Βελτιστοποίηση υπηρεσιών
- Κατάλληλη διαμόρφωση της οδού (στάσεις και γεωμετρική διαμόρφωση για πρόσβαση οχημάτων)
- Αναβάθμιση στόλου (ηλεκτροκίνηση)
- Προσαρμογή στόλου στις ανάγκες της πόλης (μέγεθος)
- Υποδομή φόρτισης οχημάτων
- Βελτίωση ασφάλειας μετακινούμενων
- Προώθηση με ημερίδες ευαισθητοποίησης
- Προσαρμογή στάθμευσης και αστυνόμευσης
- Χρήση τηλεματικής

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Εορδαίας
Παραδοτέο 7: 2η Διαβούλευση - Πρακτικά



- Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φυτεύσεις ή/ και καγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδίαιτερα αυτής επί των πεζοδρομίων
- Αποτροπή της διαμετρικής κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας
- Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
- Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (πάρκαγκ)
- Προώθηση κινήτρων εναλλακτικών καυσίμων
- Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών
- Διάνοξη οδών & επέκταση δικτύου
- Βελτίωση οδικής ασφάλειας σε «μελανά» σημεία

Σενάριο Α

- Ποιότητα αέρα
- Ηχητική & οπτική όχληση
- Εμφάνιση πόλης
- Κοινωνική συνοχή
- Υγεία



Ενδεικτική Μετρική	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ποιότητα αέρα										
Ηχητική & οπτική όχληση										
Εμφάνιση πόλης										
Κοινωνική συνοχή										
Υγεία										

Σενάριο Β

- Ποιότητα αέρα
- Ηχητική & οπτική όχληση
- Εμφάνιση πόλης
- Κοινωνική συνοχή
- Υγεία



Ενδεικτική Μετρική	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ποιότητα αέρα										
Ηχητική & οπτική όχληση										
Εμφάνιση πόλης										
Κοινωνική συνοχή										
Υγεία										

Σενάριο Γ

- Ποιότητα αέρα
- Ηχητική & οπτική όχληση
- Εμφάνιση πόλης
- Κοινωνική συνοχή
- Υγεία



Ενδεικτική Μετρική	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ποιότητα αέρα										
Ηχητική & οπτική όχληση										
Εμφάνιση πόλης										
Κοινωνική συνοχή										
Υγεία										

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Εορδαίας

Παραδοτέο 7: 2η Διαβούλευση - Πρακτικά

Ενημερωτικό Τεύχος Φορέων

Έντυπο Διαμόρφωσης Σεναρίων

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

«Β Θεματική Διαβούλευση για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Εορδαίας»

Α στάδιο Διαβούλευσης:
Αξιολόγηση και διαμόρφωση Σεναρίων κινητικότητας με το δίκτυο φορέων



Η αναγνώριση και ανάλυση των προβλημάτων στην κυκλοφορία της πόλης, έχει οδηγήσει την ομάδα έργου του ΣΒΑΚ Δήμου Εορδαίας στη διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων με βάση τα οποία θα μπορούσε να σχεδιαστεί η πόλη σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Η 2η διαβούλευση με τους φορείς και τους πολίτες πραγματοποιείται με στόχο την ενεργή συμμετοχή τους στην επιλογή του ιδανικότερου σεναρίου για τις ανάγκες της Πτολεμαίδας, το οποίο θα αποτελέσει τον οδηγό για τη διαμόρφωση του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας της πόλης.

ΔΗΜΟΣ ΕΟΡΔΑΙΑΣ **ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ & ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ** **Lever**

Γιατί εξετάζουμε εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας;

Τα σενάρια κινητικότητας αποτελούν στην ουσία **διαφορετικές ομάδες προτεραιοτήτων**, οι οποίες δίνουν πλεονέκτημα σε συγκεκριμένα μέσα μεταφοράς, νέες πολιτικές ή/και τεχνολογίες προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα ζητήματα της πόλης. **Θα αποτελέσουν τον οδηγό στο οποίο θα βασιστεί ο δήμος για να σχεδιάσει τα μελλοντικά μέτρα αστικής κινητικότητας για την πόλη της Πτολεμαίδας.**



Σενάριο Α:

Προτεραιότητα στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης με έμφαση στην εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης, δηλαδή πεζών και ποδηλάτων, και στην εξασφάλιση της ίσης συμμετοχής στην κινητικότητα όλων των κοινωνικών ομάδων



Η μικρή έκταση της πόλης σε συνδυασμό με την συγγένισή της με τον ποταμό και την κυρίαρχη χρήση της γης (ήπια κυκλοφορία σε γειτονίες και σχολεία, ευρύχωρα πεζοδρόμια σε εμπορικές περιοχές, ισόρροπη κατανομή σε περιοχές ελεύθερης γης κ.α.)

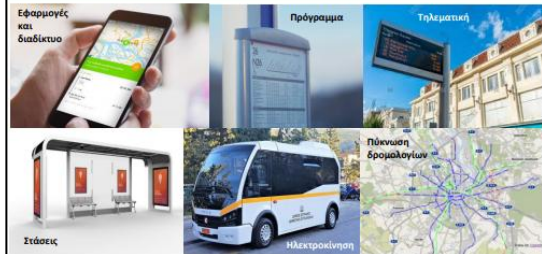
Ενδεικτικές παρεμβάσεις στις οποίες θα δοθεί μεγαλύτερη έμφαση:

- Ο χώρος της οδού θα προσαρμοστεί στις ανάγκες των χρήσεων γης και των δραστηριοτήτων των περιοχών της πόλης (ήπια κυκλοφορία σε γειτονίες και σχολεία, ευρύχωρα πεζοδρόμια σε εμπορικές περιοχές, ισόρροπη κατανομή σε περιοχές ελεύθερης γης κ.α.)
- Ποιοτική αναβάθμιση των υφιστάμενων πεζοδρομίων προκειμένου να πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσιμότητας για όλους
- Αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις και προμήθεια αστικού εξοπλισμού κατά μήκος των δικτύων πεζοδρομίων που θα βελτιώσουν την ελκυστικότητα αλλά και το αίσθημα ασφαλείας των διαδρομών (οδοφωτισμός, έργα πρασίνο, εξοπλισμός ανάπαυσης)
- Συνθήκες προώθησης των ποδηλάτων, όπου αυτό είναι εφικτό - δημιουργία κατάλληλης υποδομής σε περιοχές με κατάλληλο ανάγλυφο και χρήσεις γης
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη κυκλοφορία των πεζών και των χρηστών ποδηλάτου
- Εγκατάσταση πληροφοριακών πινακίδων για την ενημέρωση πεζών και ποδηλάτων για τα σημεία ενδιαφέροντος
- Εισαγωγή ζωνών 30km/h και σε τμήματα του κύριου οδικού δικτύου
- Εκστρατείες και ημερίδες ευαισθητοποίησης και προώθησης των ήπιων μορφών μετακίνησης

Συντάκτης σεναρίου	Εκτίμηση αντικτύπου									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Κόστος										
Χρόνος										
Ποιότητα ζωής										
Κοινωνική συνοχή										

Σενάριο Β:

Δυναμική ανάπτυξη και διεύθυνση μέσω μαζικής μεταφοράς με φιλικές προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας για την εξυπηρέτηση του συνόλου των μετακινήσεων



Το σενάριο αποσκοπεί στην δημιουργία ενός συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών που να εξυπηρετεί τις μετακινήσεις τόσο εντός της Πτολεμαίδας όσο και των γύρω οικισμών και των επισκεπτών. Το παρόν σύστημα βασίζεται στην προώθηση συνδυασμένων μετακινήσεων με σχήματα τα οποία θα είναι προσβάσιμα σε όλους και τεχνολογικές χαμηλές ρύθμιση που θα ενισχύουν την πολυτροπικότητα και θα μπορούν να λειτουργήσουν ανταγωνιστικά στο Ι.Κ.

Περαιτέρω δράσεις μπορεί να είναι οι εξής:

- Επέκταση του δικτύου λεωφορείων και βελτιστοποίησης της ποιότητας εξυπηρέτησης
- Κατάλληλη διαμόρφωση του χώρου της οδού για την αποδοτικότερη ένταξη των δημοσίων Συγκοινωνιών (στάσεις με κατάλληλο εξοπλισμό και κατάλληλη γεωμετρική διαμόρφωση για την πρόσβαση των ατόμων)
- Προσαρμογή στάθμευσης και αστυνόμευσης με σκοπό την αποδοτικότερη λειτουργία των ΜΜΜ
- Αναβάθμιση του στόλου των αστικών λεωφορείων (ηλεκτροκίνηση)
- Προσαρμογή του στόλου των λεωφορείων στις ανάγκες της πόλης (μικτός λεωφορείων)
- Δημιουργία υποδομής φόρτισης οχημάτων
- Βελτίωση της ασφάλειας των μετακινούμενων
- Δυναμική προώθηση της χρήσης της Δημόσιας Συγκοινωνίας με μέτρα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης
- Συνδυασμό του μέσου μεταφοράς με δομές υπό την έννοια της διατροπικότητας που θα βελτιστοποιούν την ελκυστικότητα του (π.χ. σταθμοί Park & Ride, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων)
- Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων

Συντάκτης σεναρίου	Εκτίμηση αντικτύπου									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Κόστος										
Χρόνος										
Ποιότητα ζωής										
Κοινωνική συνοχή										

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Εορδαίας
Παραδοτέο 7: 2η Διαβούλευση - Πρακτικά

Σενάριο Γ':
Διαχείριση της κυκλοφορίας μέσω εφαρμογών οργάνωσης, αστυνόμευσης και εξυπνών συστημάτων



Εναλλακτικά καύσιμα
Αποτροπή παράνομης στάθμευσης
Εμπορευματικές μεταφορές
Πάρκινγκ
Ελεγχόμενη στάθμευση
Αστυνόμευση

Τα μηχανοκίνητα μέσα έχουν επικρατήσει στις συνήθεις μετακινήσεις των κατοίκων, ωστόσο η λειτουργία τους γίνεται με τρόπο μη οικονομικά και περιβαλλοντικά αποδοτικό. Εκτιμάται βέβαια ότι η τεχνολογική πρόοδος θα έχει θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια της κυκλοφορίας και στην χωρητικότητα του συστήματος, με την έκταση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων να προβλέπεται μικρότερη σε σχέση με τα μηχανοκίνητα μέσα του παρελθόντος. Το σενάριο πρόκειται να τυνώσει οικονομικούς τομείς που σχετίζονται με μεταφορικές δραστηριότητες.

Τομείς έμφασης μπορεί να είναι οι εξής:

- Οργάνωση του οδικού δικτύου
- Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φυτεύσεις ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων
- Εφαρμογές συστημάτων παρακολούθησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας (κάμερες παρακολούθησης κυκλοφορίας, δυναμική σηματοδότηση, πίνακες μεταβλητών μηνυμάτων κ.α.)
- Συντήρηση και αναβάθμιση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και επεμβάσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας σε κόμβους του οδικού δικτύου, με προτεραιότητα στα μελετά σημεία
- Αποτροπή της διαμετρικής κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας
- Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
- Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (πάρκινγκ)
- Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών
- Προώθηση κινητήρων εναλλακτικών καυσίμων (π.χ. ηλεκτροκίνηση, υβριδική τεχνολογία κ.ά.)

	Εκτίμηση αντικτύπου									
Συνολικά σενάριο	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Κόστος										
Χρόνος										
Ποιότητα ζωής										
Κοινωνική συνοχή										

Η ομάδα έργου του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Εορδαίας σας ευχαριστεί θερμά για την συμμετοχή σας στις διαδικασίες εκπόνησης του σχεδίου