

« ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ »

Αριθμός Μελέτης: 39/2023

ΦΑΣΗ Β: Ανάπτυξη του ΣΒΑΚ

Παραδοτέο Π2.2-Β4: Ανάπτυξη & προσδιορισμός
Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων & Στόχων του
ΣΒΑΚ

Νοέμβριος 2024

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
1.1 Σύντομη Περιγραφή του Έργου	5
1.2 Σκοπός του Παραδοτέου	6
2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΟΡΑΜΑ & ΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ	8
3. ΒΗΜΑ 1: ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΑ	10
3.1 Γενικά	10
3.2 Συμπεράσματα 1ης δημόσιας διαβούλευσης	10
3.3 Αποτελέσματα αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας	11
3.4 Αποτελέσματα έρευνας ερωτηματολογίου πολιτών για την αξιολόγηση των υφιστάμενων συνθηκών κινητικότητας & των επιθυμητών χαρακτηριστικών κινητικότητας στο μέλλον	12
4. ΒΗΜΑ 2: ΚΟΙΝΗ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ .	19
4.1 Γενικά	19
4.2 SWOT Ανάλυση	20
4.3 Αναγνώριση των προσδοκιών & κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον	21
5. ΒΗΜΑ 3: ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ (ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ)	24
5.1 Γενικά	24
5.2 Ορισμός προτεραιοτήτων - Οι προσδοκίες μεταφράζονται σε προτεραιότητες.....	24
5.3 Ιεράρχηση προτεραιοτήτων	25
6. ΒΗΜΑ 4: ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ	29
6.1 Γενικά	29
6.2 Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος.....	29
6.3 Τελική διαμόρφωση του κοινού οράματος	31
7. ΒΗΜΑ 5: ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ	32
7.1 Γενικά	32
7.2 Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων στόχων	32
7.3 Ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών)	39
8. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΑΝΑΔΟΧΟΥ ΣΤΟ 1^ο ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	42

ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Αποτέλεσμα ιεράρχησης προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ	26
Πίνακας 2: Εναλλακτικές φράσεις κλειδιά κατά την άποψη πολιτών & φορέων για το όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς	30
Πίνακας 3: Ποσοτικοποίηση του οράματος – Δείκτες Επιλογής.....	34
Πίνακας 4: Ποσοτικοποίηση του οράματος – Δείκτες Παρακολούθησης & Αξιολόγησης	39

ΛΙΣΤΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Διαδικασία συμφωνίας για το όραμα & τους στόχους του ΣΒΑΚ	9
Εικόνα 2: Τρόπος εμπλοκής των συμμετεχόντων στη διαδικασία συμφωνίας για το όραμα & τους στόχους του ΣΒΑΚ.....	9
Εικόνα 3: Απαιτήσεις για το μέλλον ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου/ Προσδοκία του ΣΒΑΚ.....	23
Εικόνα 4: Προτεραιότητες για το μέλλον – Επιχειρησιακοί Στόχοι - ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ.....	25
Εικόνα 5: Εναλλακτικές/ υποψήφιες φράσεις κοινού οράματος του ΣΒΑΚ	31
Εικόνα 6: Το κοινό όραμα του ΣΒΑΚ ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Αγιάς	31
Εικόνα 7: Πλαίσιο παρακολούθησης & αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά (Κατευθυντήριες γραμμές CÍVITAS)	38

ΛΙΣΤΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Φύλο.....	13
Διάγραμμα 2: Ηλικιακή Κατανομή.....	13
Διάγραμμα 3: Χρήστης δημοσίων συγκοινωνιών	13
Διάγραμμα 4: Περιοχή Κατοικίας.....	13
Διάγραμμα 5: Περιοχή Εργασίας	14
Διάγραμμα 6: Πλήθος οχημάτων στο νοικοκυριό.....	14
Διάγραμμα 7: Χαρακτηρισμός σε ότι αφορά στην κινητικότητα.....	15
Διάγραμμα 8: Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας	16
Διάγραμμα 9: Επιθυμητά χαρακτηριστικά κινητικότητας στο μέλλον	17
Διάγραμμα 10: Αξιολόγηση λύσεων	18
Διάγραμμα 11: Αποτέλεσμα ιεράρχησης προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ	27
Διάγραμμα 12: Κατάταξη Στόχων Υψηλού Επιπέδου στη βάση ιεράρχησης των προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ.....	28

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Σύντομη Περιγραφή του Έργου

Ο Δήμος Αγιάς υιοθέτησε την ιδέα των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και έτσι μέσω της εκπόνησης του παρόντος έργου στοχεύει στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς με ορίζοντα 20ετίας (2025-2045).

Η υφιστάμενη κατάσταση στον Δήμο Αγιάς χαρακτηρίζεται γενικά από αυξημένη χρήση των ιδιωτικών μηχανοκίνητων οχημάτων, όπως επιβατικά ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ) οχήματα, αγροτικά τύπου pick up οχήματα και μηχανοκίνητα δίκυκλα, εις βάρος των πιο φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς, με το επακόλουθο πολυάριθμων αρνητικών εξωτερικών παραγόντων που προκαλούνται από αυτή την ανισορροπία. Ως εκ τούτου είναι έντονη η ανάγκη για κατάλληλη αποκατάσταση και αναδιάρθρωση.

Σκοπός του έργου είναι η ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με βάση τις διεθνώς υιοθετημένες αρχές, οι οποίες εφαρμόστηκαν και εφαρμόζονται επιτυχώς σε διάφορες ευρωπαϊκές και ελληνικές πόλεις τα τελευταία χρόνια. Τα ΣΒΑΚ, σε αντίθεση με άλλες προηγούμενες παραδοσιακές προσεγγίσεις γενικών σχεδίων μεταφορών, θεσμοθετούν τόσο μεθοδολογικές όσο και κοινωνικές πτυχές του σχεδιασμού των μεταφορών υπό την εξέταση της κοινής λογικής σχετικά με τις υπάρχουσες ελλείψεις των συστημάτων μεταφορών στις αστικές περιοχές. Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των ΣΒΑΚ αφορά στις προσπάθειες ευαισθητοποίησης και συναίνεσης μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών (φορέων και πολιτών), με στόχο την προώθηση της ενεργού συμμετοχής στη διαδικασία ανάλυσης προβλημάτων, ανάπτυξης στόχων και καθορισμού λύσεων, οι οποίες τελικά θα επηρεάσουν σε μεγάλο βαθμό την επιτυχία του όλου εγχειρήματος.

Το **ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς** θα ακολουθήσει τους Γενικούς Στρατηγικούς Στόχους όπως ορίζονται από τη Λευκή Βίβλο της ΕΕ για τις μεταφορές και τις κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ. Οι γενικοί στρατηγικοί στόχοι του έργου συνοψίζονται στα εξής:

- Οικονομική αποδοτικότητα των δικτύων μεταφορών για τη διακίνηση προσώπων και αγαθών
- Περιβαλλοντική βιωσιμότητα μέσω της συστηματικής μείωσης ατμοσφαιρικών ρύπων που σχετίζονται με την κυκλοφορία
- Προσβασιμότητα και κοινωνική ένταξη για όλους τους πολίτες μέσω της διάθεσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης που θα επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες
- Ασφάλεια – υψηλοί όροι ασφάλειας κατά τη χρήση και λειτουργία του συστήματος μεταφορών
- Ποιότητα Ζωής μέσω της βελτίωσης του αστικού χώρου προς όφελος του πολίτη αλλά ταυτόχρονα και της κοινωνίας στο σύνολό της.

Η ανάπτυξη του **ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς** θα ακολουθήσει τα εξής βήματα:

- Ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης σε ότι αφορά στην κινητικότητα και στις επιπτώσεις της κινητικότητας
- Προβλέψεις για μελλοντική ζήτηση στον τομέα των μεταφορών
- Προσδιορισμός τρεχουσών και μελλοντικών ελλείψεων και προβλημάτων (σύμφωνα με τους στόχους).

- Ανάπτυξη στρατηγικών συνεκτικής λύσης (στο πλαίσιο καθορισμένων στόχων και επιθυμητών επιτευγμάτων).
- Αναγνώριση και καθορισμός μέτρων και έργων, βάσει κριτηρίων οικονομικής αποδοτικότητας και περιβαλλοντικών στόχων σε όλους τους τομείς μεταφορών,
- Επιλογή μέτρων και έργων (βάσει αξιολόγησης και εκτίμησης).
- Εκτίμηση των αναμενόμενων προϋπολογισμών.
- Καθορισμός ενός σταδιακού σχεδίου εφαρμογής και αλληλουχίας υλοποίησης των μέτρων και έργων ανάλογα με την αναμενόμενη ανάπτυξη και τους διαθέσιμους προϋπολογισμούς μέχρι τον χρονικό ορίζοντα 20ετίας (2020-2045).

1.2 Σκοπός του Παραδοτέου

Σκοπός αυτού του παραδοτέου είναι να περιγράψει λεπτομερώς τη διαδικασία που ακολουθήθηκε για την διαμόρφωση του οράματος και τον προσδιορισμό των στόχων του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς. Το κοινό όραμα συνδέθηκε με συγκεκριμένους στόχους και τέθηκαν όλες οι σχετικές προτεραιότητες προκειμένου να δημιουργηθεί μια κοινή δημόσια ιδιοκτησία του ΣΒΑΚ.

Για την ανάπτυξη του οράματος & τον καθορισμό των στόχων, ακολουθήθηκε μια μεθοδολογία πέντε (5) βημάτων, όπως περιγράφεται αναλυτικά στα ακόλουθα. Ειδικό εργαστήριο, 1^ο Εργαστήριο του έργου με τίτλο «Όραμα & Στόχοι του ΣΒΑΚ», με την συμμετοχή των μελών της Ομάδας Εργασίας και του Δικτύου Φορέων, αφιερώθηκε για την εφαρμογή της μεθοδολογίας αυτής. Πραγματοποιήθηκε στις 18 Νοεμβρίου του 2024 στο Δημαρχείο της Αγιάς.

Καθένα από τα βήματα που ακολουθήθηκαν αποτελεί και το περιεχόμενο των επιμέρους κεφαλαίων του παρόντος παραδοτέου.

Το Παραδοτέο είναι δομημένο ως εξής:

- Στο **Κεφάλαιο 1**, ως εισαγωγή, αναφέρεται βασικά ο κύριος στόχος του παρόντος παραδοτέου.
- Στο **Κεφάλαιο 2** παρουσιάζεται η μεθοδολογική προσέγγιση πέντε (5) βημάτων, που ακολουθήθηκε.
- Το **Κεφάλαιο 3** περιλαμβάνει σύνοψη, τόσο των αποτελεσμάτων της καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης (ανατρέξτε στο Παραδοτέο «Π2.1-B3: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης Κινητικότητας»), όσο και των αποτελεσμάτων της διαδικτυακής έρευνας πολιτών, προκειμένου με τρόπο απλό και κατανοητό να καταγραφούν τα προβλήματα/ δυσλειτουργίας κινητικότητας, που αντιμετωπίζει σήμερα η πόλη της Αγιάς και η ευρύτερη αυτής αστικής περιοχή.
- Στο **Κεφάλαιο 4** παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της SWOT Ανάλυσης έτσι όπως αυτή οριστικοποιήθηκε κατά τη διάρκεια του 1^{ου} εργαστηρίου του έργου, στη βάση μίας αρχικής προσέγγισης που διατυπώθηκε από τον Ανάδοχο. Στο ίδιο κεφάλαιο, περιλαμβάνονται επιπλέον η αναγνώριση των προσδοκιών και η κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον μετά από συναίνεση όλων των συμμετεχόντων στο εργαστήριο, προκειμένου να προσδιορισθεί μία κοινή κατανόηση για την αναγκαιότητα κατάρτισης και υλοποίησης στη συνέχεια του ΣΒΑΚ.
- Το **Κεφάλαιο 5** είναι αφιερωμένο στη διαδικασία, και στο αποτέλεσμα αυτής, για την ιεράρχηση των από κοινού διαμορφωμένων προτεραιοτήτων μεταξύ των συμμετεχόντων, προκειμένου με τον τρόπο αυτό να αποκρυσταλλωθεί στη συνείδηση καθενός εξ αυτών το περιεχόμενο της

φράσης εκείνης που εκφράζει το όραμα για την πόλη της Αγιάς και την ευρύτερη αυτής αστική περιοχή, στο μέλλον.

- Στο **Κεφάλαιο 6** συγκεντρώνονται και αποκωδικοποιούνται όλες εκείνες οι φράσεις κλειδιά για το όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς, που διατυπώθηκαν από καθένα από τους συμμετέχοντες στο 1^ο εργαστήριο του έργου, αλλά και από τους πολίτες στο πλαίσιο της διαδικτυακής έρευνας ερωτηματολογίου, με στόχο την διατύπωση ενός και μόνο οράματος που θα αποτελέσει την σύνθεση των αρχικώς διατυπωμένων, με απώτερο στόχο η τελική αυτή φράση να υιοθετηθεί στη συνέχεια από τον Δήμο Αγιάς.
- Τέλος, στο **Κεφάλαιο 7** παρουσιάζεται η στοχοθεσία του καθορισμού δεικτών και μετρήσιμων στόχων, προτείνεται σειρά δεικτών δύο (2) κατηγοριών (Δείκτες Επιλογής και Δείκτες Παρακολούθησης & Αξιολόγησης της υλοποίησης του ΣΒΑΚ), και παρατίθεται σειρά παρεμβάσεων, που αφορούν στην επίλυση των υφιστάμενων δυσλειτουργιών αλλά και στην ικανοποίηση του οράματος και των στόχων του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς, οι οποίες θα αποτελέσουν την βάση για την σύνθεση των εναλλακτικών σεναρίων βιώσιμης κινητικότητας (ανατρέξτε στο Παραδοτέο «Π2.2-B.5 Κατάρτιση εναλλακτικών Σεναρίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας»).

2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΟΡΑΜΑ & ΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ

Το όραμα αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο στη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Ορίζεται ως μια σημαντική ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος μιας πόλης. Το όραμα διατυπώνεται από τους πολίτες και τους σχετικούς ενδιαφερόμενους – εμπλεκόμενους φορείς - λαμβάνοντας υπόψη συγκεκριμένα προβλήματα κινητικότητας που πρέπει να επιλυθούν. Προετοιμάζεται λαμβάνοντας υπόψη όλες τις σχετικές προοπτικές πολιτικής, ιδίως τα γενικά πλαίσια πολιτικής, τον αστικό και χωροταξικό σχεδιασμό, την οικονομική ανάπτυξη, το περιβάλλον, την κοινωνική ένταξη, την ισότητα των φύλων, την υγεία και την ασφάλεια.

Το όραμα και μόνο δεν είναι αρκετό, καθώς πρέπει να μεταφραστεί σε συγκεκριμένους στόχους (κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς, οικονομικούς κ.λπ.), οι οποίοι υποδεικνύουν τον τύπο της επιθυμητής αλλαγής. Οι στόχοι εκφράζονται ως προς τα επιθυμητά αποτελέσματα, ενώ σχετίζονται επίσης με την καθημερινή ζωή των κατοίκων. Οι ορισμοί των στόχων καθορίζουν τις απαιτούμενες βελτιώσεις, δηλώνοντας ακριβώς τι πρέπει να «μειωθεί», «αυξηθεί» ή «διατηρηθεί».

Όσον αφορά στο ΣΒΑΚ ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Αγιάς, η ανάπτυξη του οράματος καθώς και ο ορισμός των προσδοκιών και των στόχων, ακολουθεί μια μεθοδολογία πέντε (5) βημάτων όπως απεικονίζεται στην **Εικόνα 1**, στη συνέχεια.

Στο 1^ο εργαστήριο του έργου, που πραγματοποιήθηκε στις 18 Νοεμβρίου 2024 στην Αγιά, με τα μέλη της Ομάδας Εργασίας και το Δίκτυο Φορέων, και με στόχο την ανάπτυξη ενός κοινού οράματος ώστε να δημιουργηθεί μια κοινή δημόσια ιδιοκτησία του ΣΒΑΚ, ακολουθήθηκε το σύνολο των βημάτων της μεθοδολογίας μέχρι και:

- το Βήμα 4, σε ότι αφορά στη διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος, και
- το Βήμα 5, σε ότι αφορά στην παρουσίαση μίας πρώτης ατζέντας παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών) που θα μπορούσαν να επιλύσουν αφενός τα υφιστάμενα προβλήματα κινητικότητας, αφετέρου να ικανοποιήσουν τις προσδοκίες για το μέλλον.

Η τελική διαμόρφωση του οράματος - επιλογή μίας και μοναδικής φράσης (Βήμα 4), όπως και ο καθορισμός των δεικτών & μετρήσιμων στόχων (Βήμα 5), ολοκληρώθηκαν μετά από σχετικές συζητήσεις του Αναδόχου με υπηρεσιακά και πολιτικά στελέχη του δήμου.

Στο πλαίσιο του 1^{ου} εργαστηρίου, οι συμμετέχοντες, όχι μόνο ενημερώθηκαν αλλά και συμμετείχαν με τρόπο διαδραστικό στη διαδικασία υλοποίησης της παραπάνω μεθοδολογίας, όπως αποτυπώνεται στην **Εικόνα 2**, που ακολουθεί.

Καθένα από τα κεφάλαια στη συνέχεια, αντιστοιχεί σε καθένα από τα βήματα της μεθοδολογίας που ακολουθήθηκε.

ΒΗΜΑ 1: Τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ

- Υφιστάμενα δεδομένα & συλλογή πρωτογενών στοιχείων (μετρήσεις & απογραφές)
- Η άποψη των πολιτών για τα χαρακτηριστικά της πόλης σήμερα – ιεράρχηση προβλημάτων
- Η άποψη των πολιτών για το όραμα της πόλης του αύριο
- Η άποψη των πολιτών για την αξιολόγηση λύσεων προς επίλυση των προβλημάτων του σήμερα & επίτευξη της πόλης του αύριο

ΒΗΜΑ 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

- SWOT ανάλυση
- Αναγνώριση των προσδοκιών
- Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον

ΒΗΜΑ 3: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (επιχειρησιακοί στόχοι)

- Ορισμός προτεραιοτήτων (επιχειρησιακών στόχων)
- Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

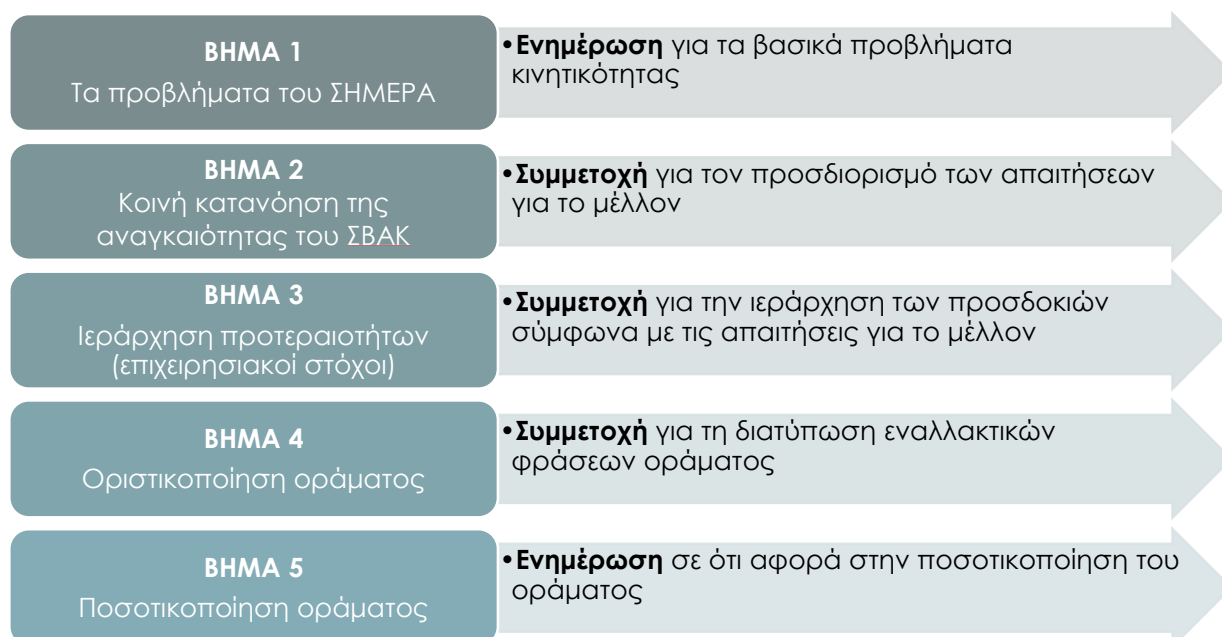
ΒΗΜΑ 4: Οριστικοποίηση οράματος

- Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος
- Τελική διαμόρφωση του οράματος

ΒΗΜΑ 5: Ποσοτικοποίηση οράματος

- Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων τιμών στόχων
- Ατζέντα παρεμβάσεων - μέτρων & πολιτικών

Εικόνα 1: Διαδικασία συμφωνίας για το όραμα & τους στόχους του ΣΒΑΚ



Εικόνα 2: Τρόπος εμπλοκής των συμμετεχόντων στη διαδικασία συμφωνίας για το όραμα & τους στόχους του ΣΒΑΚ

3. ΒΗΜΑ 1: ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΑ

3.1 Γενικά

Η θεώρηση της υφιστάμενης κατάστασης που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια εργασιών της Φάσης Β του έργου που προηγήθηκαν:

- Β2: Πραγματοποίηση 1ης δημόσιας διαβούλευσης,
- Β3: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας, και
- Δρ-Β.4.2: Πραγματοποίηση διαδικτυακής έρευνας ερωτηματολογίου - προσδοκίες για το μέλλον,

επιτρέπει την εξαγωγή σειράς συμπερασμάτων για τη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης «εικόνας» της κατάστασης κινητικότητας στην Περιοχή Μελέτης (ΠΜ), με κύριο στόχο την καλύτερη και κοινή κατανόηση της τρέχουσας κατάστασης κινητικότητας.

Σε ότι αφορά στα αποτελέσματα της 1^{ης} δημόσιας διαβούλευσης και της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας, στις παραγράφους που ακολουθούν παρουσιάζονται συνοπτικά τα κύρια σημεία των αποτελεσμάτων, ενώ για λεπτομερή περιγραφή μπορείτε να ανατρέξετε στα Παραδοτέα «Π2.1-Β2: Συμπεράσματα 1ης δημόσιας διαβούλευσης» και «Π2.1-Β3: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης Κινητικότητας».

3.2 Συμπεράσματα 1ης δημόσιας διαβούλευσης

Τα βασικά συμπεράσματα που προέκυψαν από τις τοποθετήσεις των συμμετεχόντων στην εκδήλωση είναι τα εξής:

- Ανάγκη για συντονισμό, κινητοποίηση, συμμετοχή και δράση σε όλα τα στάδια της μελέτης κατάρτισης του ΣΒΑΚ.
- Ανάγκη για υψηλού επιπέδου όραμα.
- Ανάγκη για λύσεις που θα αυξήσουν την επισκεψιμότητα των σημείων ενδιαφέροντος των ορεινών περιοχών μέσω της βελτίωσης της προσβασιμότητας.
- Ανάγκη για προτάσεις κατανοητές και από τους επισκέπτες/ τουρίστες εκτός Ελλάδας.
- Ανάγκη για ανακατανομή του δημόσιου χώρου (διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, εξυπηρέτηση ΑμεΑ, κλπ.)
- Ανάγκη για βελτίωση της προσβασιμότητας (ράμπες, διαδρομές κλπ.) σε Υπηρεσίες, Δημόσιες Χρήσεις, ΜΜΜ.
- Σχεδιασμός που λαμβάνει υπόψη ό,τι έχει προβλέψει το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ).
- Σχεδιασμός ενός αισθητικά όμορφου και ανθεκτικού, σε εξωτερικούς παράγοντες φθοράς, αστικού περιβάλλοντος.
- Παρακολούθηση υιοθέτησης των προτάσεων μέσω συγκεκριμένων δεικτών.

3.3 Αποτελέσματα αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην ΠΜ, τα κύρια προβλήματα κινητικότητας που εντοπίστηκαν στο Σύστημα Μεταφορών, συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Μείωση πληθυσμού στον Δήμο Αγιάς κατά 6,62% στην 10ετία 2011-2021 (μεγαλύτερη μείωση, 18,72%, στην ΔΕ Ευρυμενών) .
- Ο πρωτογενής & τριτογενής τομέας μοιράζονται εξίσου το 91% της απασχόλησης - Ιδιαίτερα ανεπτυγμένοι οι κλάδοι τουρισμού & εστίασης στους 3 παραθαλάσσιους οικισμούς Αγióκαμπου, Βελίκας & Κάτω Σωτηρίτσας.
- Έντονο ανάγλυφο εδάφους στον οικισμό Αγιάς & στους περισσότερους ημιορεινούς – ορεινούς οικισμούς.
- Ακτινική μορφή οδικού δικτύου (συμβολές των οδών υπό οξείες γωνίες) & ανάλογη κατανομή των χρήσεων γης στον οικισμό της Αγιάς, με τις κεντρικές λειτουργίες στον πυρήνα, γραμμική ανάπτυξη χρήσεων κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων & πράσινες ζώνες περιφερειακά του κέντρου.
- Χαμηλά επίπεδα οδικής ασφάλειας στην κεντρική περιοχή του οικισμού της Αγιάς, λόγω παράνομης στάθμευσης (διπλοστάθμευση) & άναρχης στάσης των οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων – προκαλούν πλέξεις κινήσεων οχημάτων, ποδηλατιστών & πεζών.
- Περίπου 3 φορές πιο δύσκολες οι συνθήκες κυκλοφορίας κατά τη θερινή περίοδο, σε σχέση με την τυπική.
- Απουσία ολοκληρωμένου (συνεχούς, άνετου, προσβάσιμου & ασφαλούς) δικτύου διαδρόμων κίνησης πεζών στον οικισμό Αγιάς, για την σύνδεση του κέντρου, των περιοχών κατοικίας & των διαφόρων σημείων ενδιαφέροντος (π.χ. σχολεία, παιδικές χαρές, χώροι πρασίνου, αθλητικές εγκαταστάσεις, κλπ.), μεταξύ τους.
- Βελτιωμένη εικόνα διαδρόμων κίνησης πεζών (επαρκή πλάτη πεζοδρομίων, με διαμορφωμένες, πλακοστρωμένες επιφάνειες & οδοφωτισμό) παρατηρείται μόνο στα τμήματα των Ε.Ο που διατρέχουν τον οικισμό (π.χ. επί των Ε.Ο Αγιάς-Βόλου, Αγιάς-Σκλήθρου & επί της οδού Λαρίσης).
- Μετρίου επιπέδου οι υποδομές περπατήματος στους παραθαλάσσιους οικισμούς (στενά πεζοδρόμια, πολλές & πυκνές διαβάσεις πεζών τύπου zebra, εκτός προδιαγραφών ως προς τις διαστάσεις & χωρίς κατακόρυφη σήμανση).
- Το ποδήλατο δεν χρησιμοποιείται ως μέσο μετακίνησης, τόσο στον οικισμό της Αγιάς όσο και στους υπόλοιπους.
- Μη ολιστικός σχεδιασμός για την κυκλοφορία ποδηλάτων στους παραθαλάσσιους οικισμούς, όπου η ζήτηση για ποδηλατικές υποδομές είναι αυξημένη, κυρίως κατά την θερινή περίοδο. Εξαιρεση αποτελεί ο οικισμός Βελίκα, που διαθέτει στην παράκτια ζώνη του, ποδηλατόδρομο & πεζόδρομο.
- Τα περισσότερα δημόσια κτίρια υψηλής επισκεψιμότητας και δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι, δεν είναι προσβάσιμα για άτομα με αναπηρίες - το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) αντιμετωπίζει το πρόβλημα μέσω της διατύπωσης σχετικών προτάσεων.

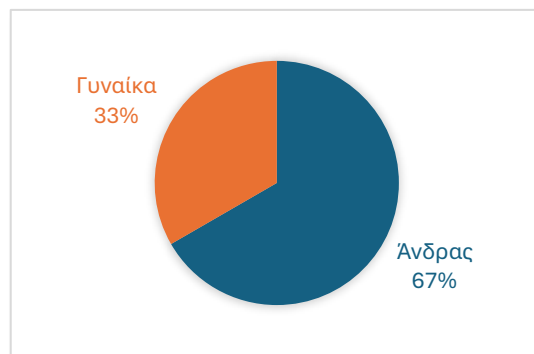
- Ως ελλιπής αξιολογείται η ρυθμιστική & πληροφοριακή σήμανση του οδικού δικτύου – οι σηματοδοτούμενοι κόμβοι δεν λειτουργούν σε καμία διασταύρωση, δεν λειτουργεί πρόγραμμα σηματορρύθμισης στους σηματοδότες στις εισόδους του οικισμού της Αγιάς στην περιφερειακή οδό, απουσιάζει σήμανση με τις διευθύνσεις των οδών, κλπ..
- Απουσία μέτρων ανάσχεσης της ταχύτητας των οχημάτων & εξοπλισμού οδικής ασφάλειας (π.χ. θεσμοθετημένες διαβάσεις πεζών τύπου ZEBRA, ανακλαστές οδοστρώματος, υπερυψωμένες διαβάσεις πεζών, κλπ.) πλησίον ευαίσθητων χρήσεων γης (π.χ. σχολεία, παιδικές χαρές, πάρκα, κλπ.).
- Απουσία μέτρων αποθάρρυνσης της χρήσης του ΙΧ, πλην των πεζοδρομήσεων στην κεντρική περιοχή του οικισμού της Αγιάς.
- Απουσία υποδομών για την προώθηση της χρήσης προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων - Ε.Π.Η.Ο. (πχ. ενοικιαζόμενα δίκυκλα).
- Διατίθενται δύο (2) δημοσίως προσβάσιμα σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, στην Ε.Ο Κόκκινου Νερού-Αγιοκάμπου.
- Έλλειψη οργάνωσης & διαχείρισης της στάθμευσης, στο ανώτερο ιεραρχικά δίκτυο.
- Απουσία θεσμοθετημένων ειδικών θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο για την εξυπηρέτηση δικύκλων & οχημάτων ΑμεΑ, τροφοδοσίας καταστημάτων, δημοσίων υπηρεσιών, τραπεζών, ξενοδοχείων, κλπ..
- Απουσία κανονιστικού πλαισίου για την τροφοδοσία των καταστημάτων, με εξαίρεση στους αμιγείς πεζοδρόμους της κεντρικής περιοχής του οικισμού της Αγιάς.
- Απουσία υποδομών νέων τεχνολογιών στα μεταφορικά συστήματα της περιοχής, όπως:
 - ο Ηλεκτρονικές πινακίδες πληροφόρησης του επιβατικού κοινού στις στάσεις των λεωφορείων,
 - ο Συστήματα διαχείρισης των χώρων στάθμευσης εκτός οδού,
 - ο Συστήματα ανίχνευσης συμβάντων,
 - ο Ηλεκτρονικές πινακίδες πληροφόρησης των οδηγών για την ταχύτητα κίνησης τους,
 - ο Συστήματα παρακολούθησης σημείων στάθμευσης κοινόχρηστων & ιδιωτικής χρήσης ποδηλάτων.

3.4 Αποτελέσματα έρευνας ερωτηματολογίου πολιτών για την αξιολόγηση των υφιστάμενων συνθηκών κινητικότητας & των επιθυμητών χαρακτηριστικών κινητικότητας στο μέλλον

Το προφίλ των συμμετεχόντων στην έρευνα πολιτών

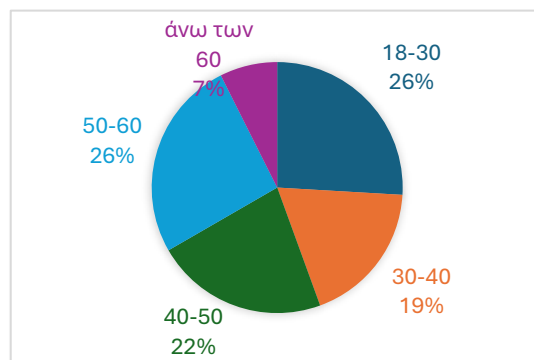
Σε ότι αφορά στο προφίλ των συμμετεχόντων στην έρευνα, σύμφωνα με τα διαγράμματα που ακολουθούν (**Διάγραμμα 1-6**), προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Το 67% των συμμετεχόντων στην έρευνα ήταν άνδρες.



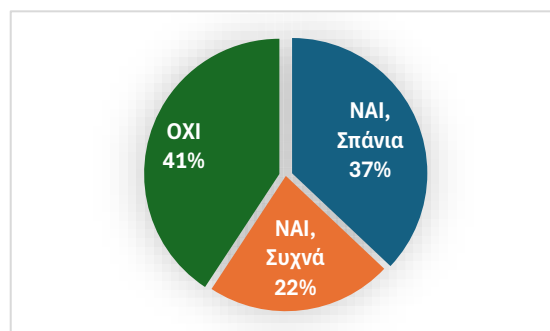
Διάγραμμα 1: Φύλο

- Οι συμμετέχοντες στην έρευνα – άνδρες & γυναίκες- ισοκατανέμονται μεταξύ όλων των ηλικιακών ομάδων (περίπου το 20-25% των συμμετεχόντων ανά ομάδα), με εξαίρεση την ηλικιακή ομάδα άνω των 60 ετών, που συμμετείχε στην έρευνα σε ποσοστό 7%.



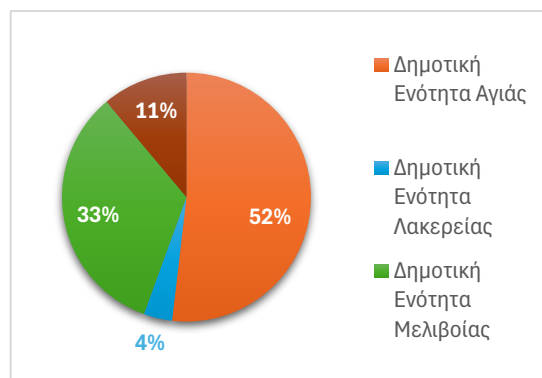
Διάγραμμα 2: Ηλικιακή Κατανομή

- Το 41% των συμμετεχόντων δεν χρησιμοποιεί ποτέ τις Δημόσιες Συγκοινωνίες (Δ.Σ.)



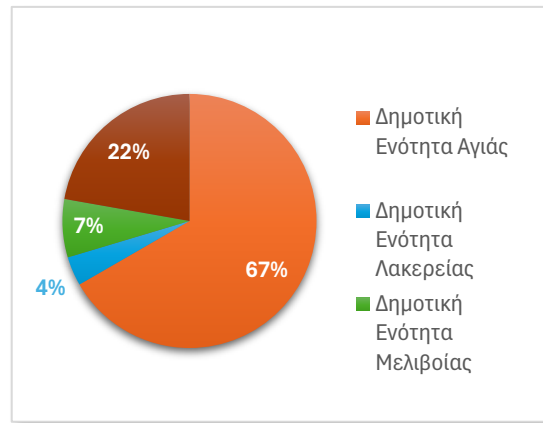
Διάγραμμα 3: Χρήσης δημοσίων συγκοινωνιών

- Το μεγαλύτερο ποσοστό των συμμετεχόντων στην έρευνα κατοικεί στην Δ.Ε. Αγιάς.
- Αξιοσημείωτα είναι τα ποσοστά των συμμετεχόντων κατοίκων της Δ.Ε. Μελιβοίας, το 60% των οποίων εργάζεται στην Δ.Ε. Αγιάς και το υπόλοιπο 40% στις άλλες Δ.Ε.



Διάγραμμα 4: Περιοχή Κατοικίας

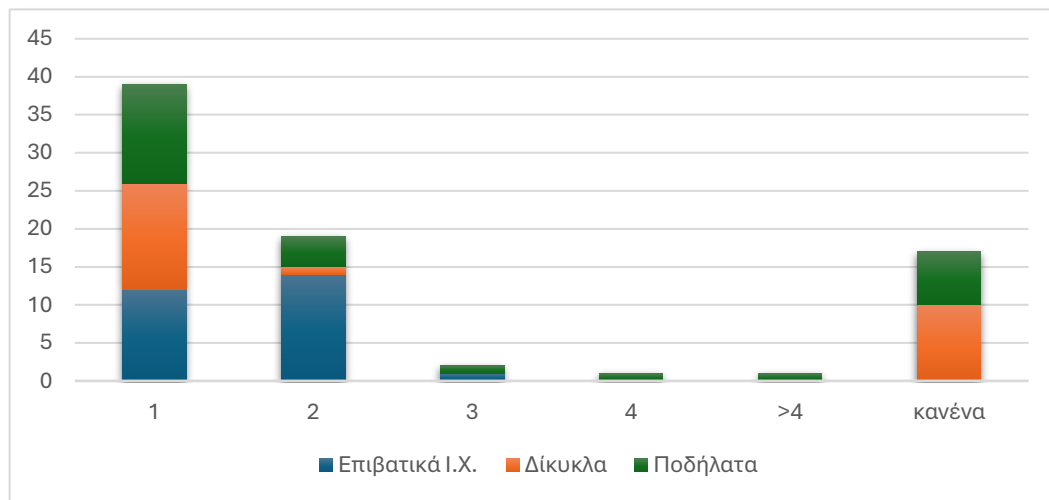
- Το μεγαλύτερο ποσοστό των συμμετεχόντων εργάζεται στην Δ.Ε. Αγιάς.



Διάγραμμα 5: Περιοχή Εργασίας

Σε επίπεδο νοικοκυριού,

- Το σύνολο των συμμετεχόντων έχουν στην κατοχή τους τουλάχιστον ένα (1) Ι.Χ. επιβατικό όχημα
- Πάνω από τους μισούς, έχουν δύο (2) ή και τρία (3) Ι.Χ. επιβατικά οχήματα
- Περίπου οι μισοί, είναι κάτοχοι δικύκλων ή/και ποδηλάτων

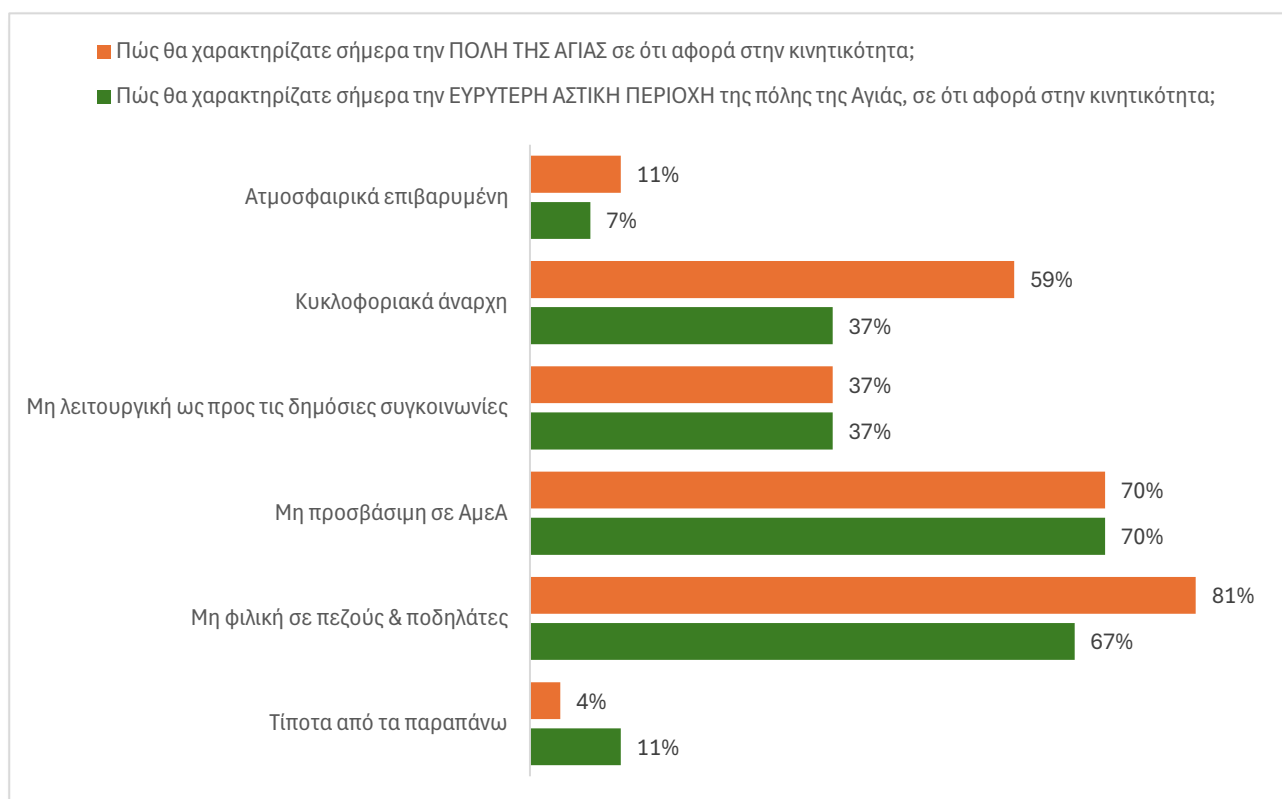


Διάγραμμα 6: Πλήθος οχημάτων στο νοικοκυριό

Υφιστάμενα χαρακτηριστικά κινητικότητας

Σύμφωνα με τις απαντήσεις των συμμετεχόντων στην έρευνα, έτσι όπως δόθηκαν στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου που αφορούν στα υφιστάμενα χαρακτηριστικά της κινητικότητας στις δύο (2) περιοχές του δήμου, «Πόλη της Αγιάς» και «Ευρύτερη Αστική Περιοχή» (**Διάγραμμα 7**), παρατηρούνται τα εξής:

- τα μεγαλύτερα ποσοστά απαντήσεων συγκεντρώνονται στα χαρακτηριστικά «Μη φιλική σε πεζούς & ποδηλάτες» & «Μη προσβάσιμη σε ΑμεΑ»
- ένα πολύ μικρό ποσοστό των συμμετεχόντων, δηλώνει «ικανοποίηση από την τρέχουσα κατάσταση κινητικότητας»,
- οι δύο (2) περιοχές, «Πόλη της Αγιάς» και «Ευρύτερη Αστική Περιοχή», έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά κινητικότητας, με εξαίρεση το χαρακτηριστικό «Κυκλοφοριακά Άναρχη», που κατά κύριο λόγο αφορά στην «Πόλη της Αγιάς».



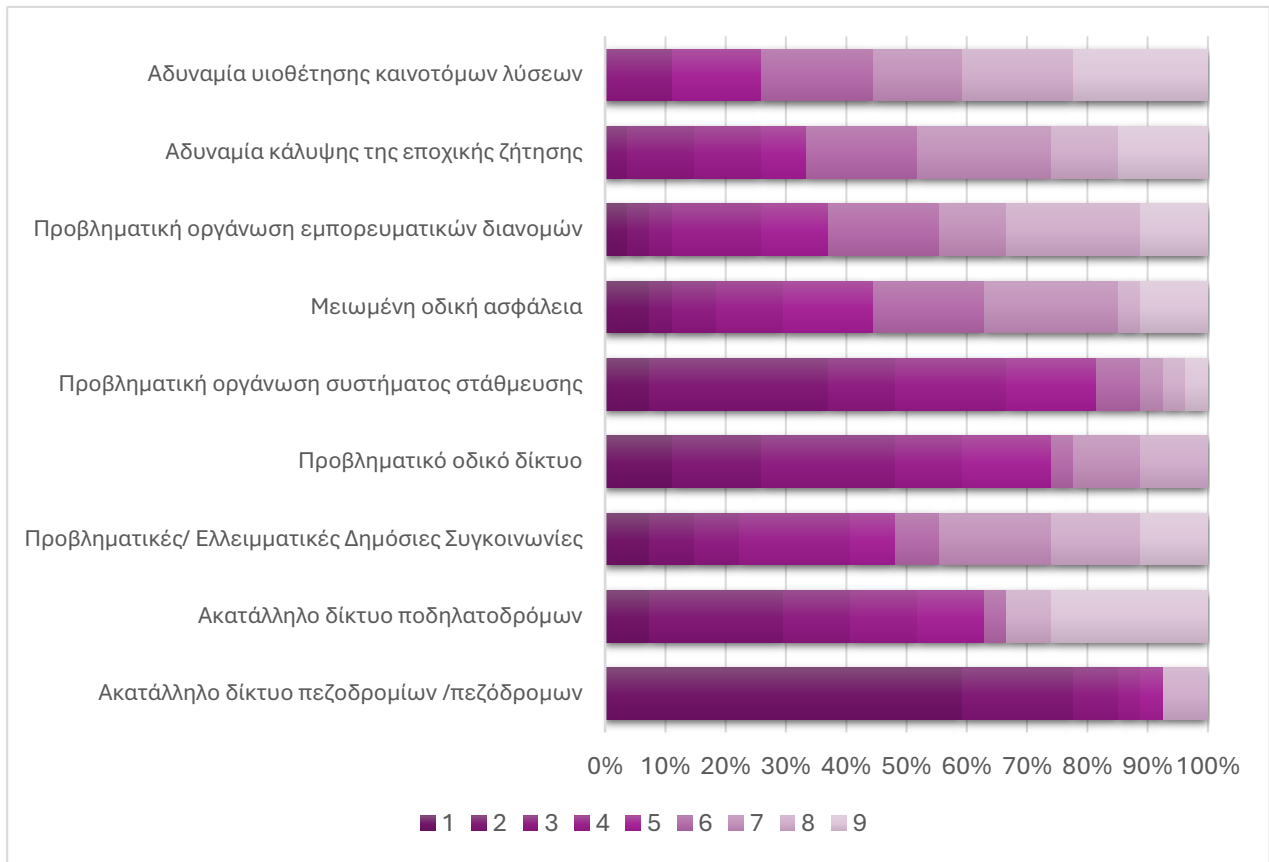
Διάγραμμα 7: Χαρακτηρισμός σε ότι αφορά στην κινητικότητα

Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας

Σύμφωνα με τις απαντήσεις των συμμετεχόντων στην ερώτηση «Παρακαλώ ιεραρχείστε (με μία κλίμακα από 1 έως 9) τα παρακάτω τυπικά προβλήματα που συνήθως αφορούν σε θέματα κινητικότητας, ξεκινώντας από αυτό που εσείς θεωρείτε ως το πλέον σημαντικό (1) και καταλήγοντας σε αυτό που θεωρείτε ως το λιγότερο σημαντικό (9)», και από τον τονικό χρωματισμό του **Διαγράμματος 8**, που ακολουθεί, προκύπτουν τα εξής βασικά συμπεράσματα:

- τα προβλήματα «Ακατάλληλο δίκτυο πεζοδρομίων/ πεζοδρόμων» και «Προβληματική οργάνωση συστήματος στάθμευσης», ιεραρχούνται από τους συμμετέχοντες (σε ποσοστό 80-90% αυτών), ως τα περισσότερο σημαντικά, ενώ αντίθετα,

- η «Αδυναμία υιοθέτησης καινοτόμων λύσεων» και η «Αδυναμία κάλυψης της εποχιακής ζήτησης» ιεραρχούνται από τους συμμετέχοντες (σε ποσοστό 30-40% αυτών), ως τα λιγότερο σημαντικά.



Διάγραμμα 8: Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας

Επιπλέον της ιεράρχησης των προεπιλεγμένων προβλημάτων, οι συμμετέχοντες στην έρευνα, διατύπωσαν και **άλλα (περισσότερο συγκεκριμένα) υφιστάμενα προβλήματα κινητικότητας**. Τα σημαντικότερα εξ αυτών, είναι τα εξής:

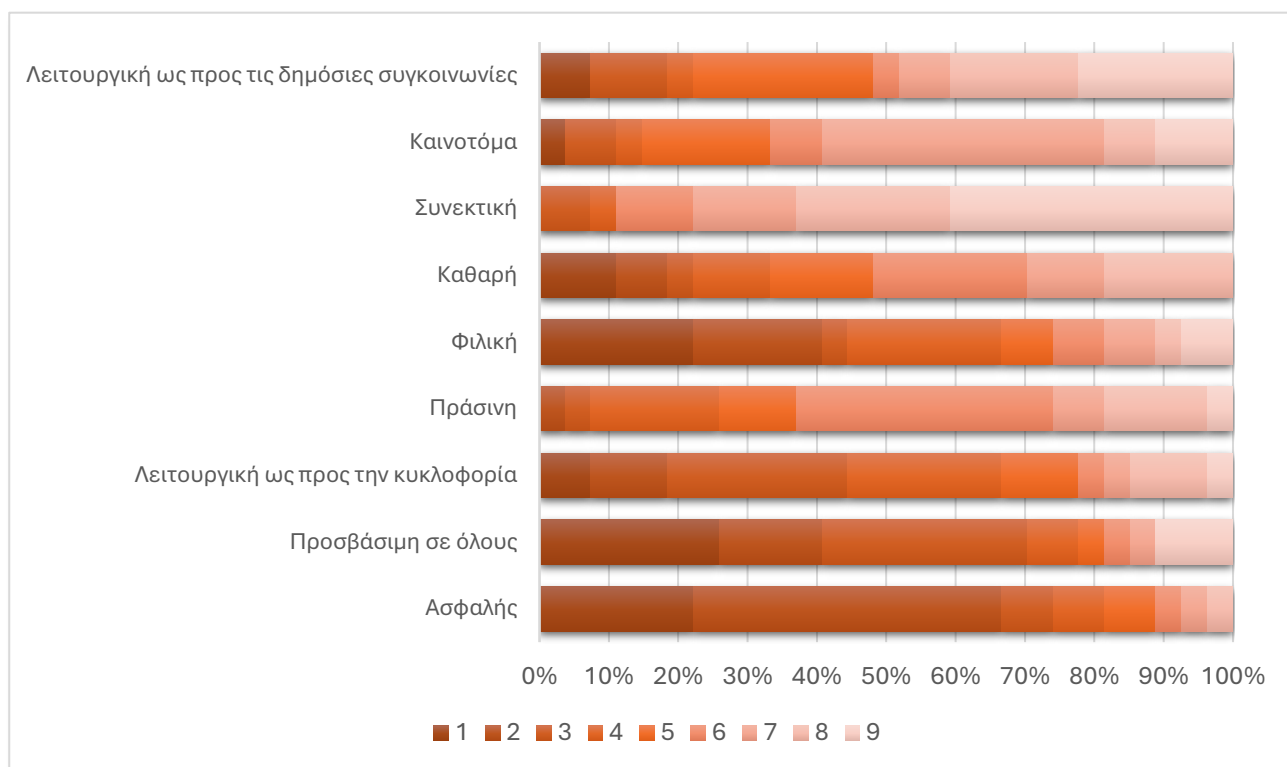
- Ασυντήρητο οδικό δίκτυο.
- Μειωμένη ορατότητα σε σημεία.
- Ελλιπής αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης και διέλευσης μηχανοκίνητων οχημάτων στους/ από τους πεζόδρομους.
- Καταπάτηση του δημόσιου χώρου από τραπεζοκαθίσματα.
- Απουσία καθημερινής σύνδεσης Αγιάς και περιχώρων, με δημόσιες συγκοινωνίες.

Επιθυμητά χαρακτηριστικά κινητικότητας στο μέλλον - Το όραμα για την πόλη του αύριο

Σχετικά με το «Όραμα για την Πόλη του Αύριο» και σύμφωνα με τις απαντήσεις που δόθηκαν στην σχετική ερώτηση, «Παρακαλώ ιεραρχείστε (με μία κλίμακα από 1 έως 9) τα παρακάτω χαρακτηριστικά, τα οποία θα θέλατε να χαρακτηρίζουν την πόλη της Αγιάς & την ευρύτερη αυτής αστική περιοχή στο

μέλλον, σε ότι αφορά στις συνθήκες κινητικότητας, ξεκινώντας από αυτό που εσείς θεωρείτε ως το πλέον σημαντικό (1) και καταλήγοντας σε αυτό που θεωρείτε ως το λιγότερο σημαντικό (9)», και από τον τονικό χρωματισμό του **Διαγράμματος 9**, που ακολουθεί, προκύπτει ότι μεταξύ των προεπιλεγμένων στο ερωτηματολόγιο επιθυμητών χαρακτηριστικών κινητικότητας στο μέλλον,

- υψηλά ιεραρχικά βρίσκονται κατά σειρά τα χαρακτηριστικά «Ασφαλής», «Προσβάσιμη σε όλους» και «Φιλική» (σε ποσοστό 75-90% των συμμετεχόντων), ενώ
- το χαρακτηριστικό «Συνεκτικότητα» ιεραρχείται στην χαμηλότερη κλίμακα (περίπου στο 20% των συμμετεχόντων).

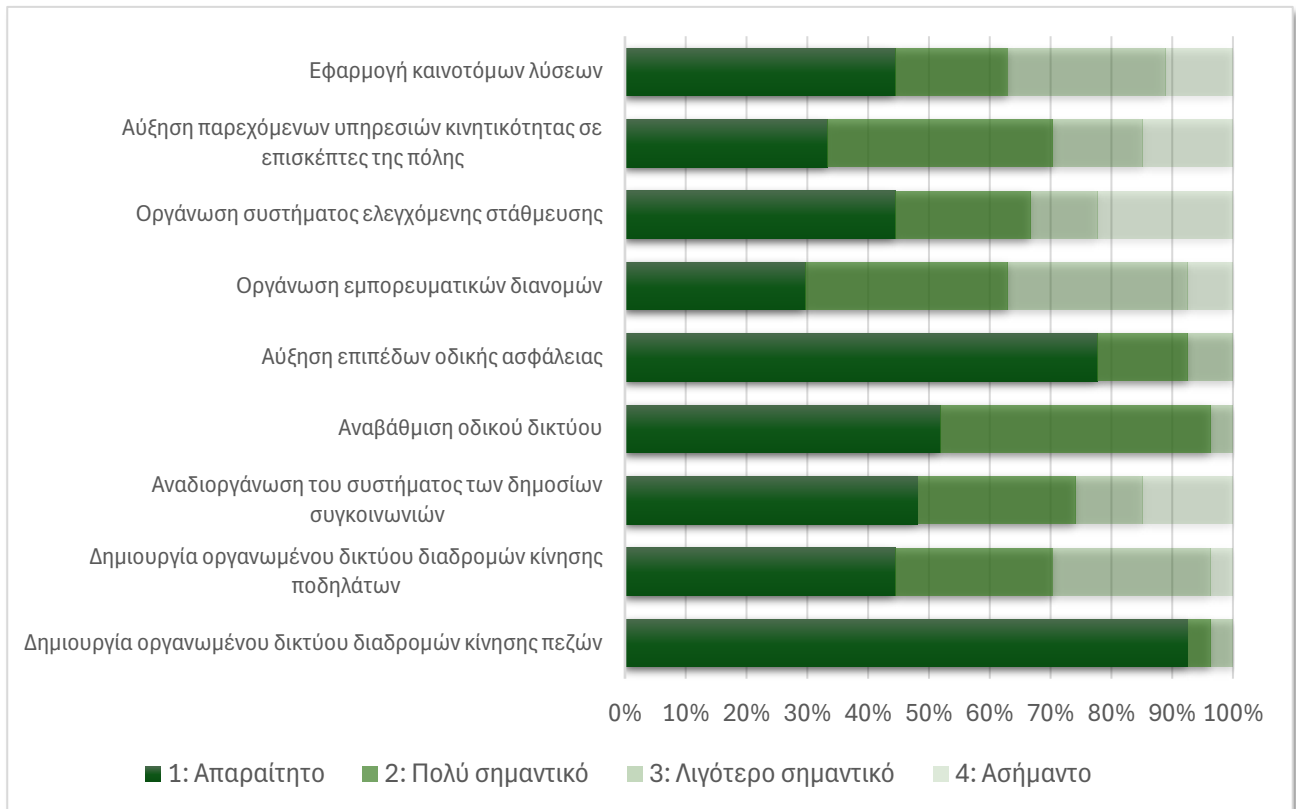


Διάγραμμα 9: Επιθυμητά χαρακτηριστικά κινητικότητας στο μέλλον

Λύσεις για την επίλυση των προβλημάτων του σήμερα & την επίτευξη της πόλης του αύριο

Οι απαντήσεις που δόθηκαν από τους συμμετέχοντες, στην ερώτηση «Παρακαλώ αξιολογήστε (με μία κλίμακα από 1 έως 4) τις παρακάτω εναλλακτικές τυπικές λύσεις που αφορούν σε θέματα κινητικότητας, ως προς την σημαντικότητάς τους για την επίλυση των προβλημάτων της πόλης της Αγιάς & της ευρύτερης αστικής περιοχής αυτής», έτσι όπως παρουσιάζονται στο **Διάγραμμα 10**, στη συνέχεια, οδηγούν στις ακόλουθες διαπιστώσεις:

- η «Δημιουργία οργανωμένου δικτύου διαδρομών κίνησης πεζών» και η «Αύξηση επιπέδων οδικής ασφάλειας» αξιολογήθηκαν ως πιο απαραίτητες λύσεις στα τρέχοντα προβλήματα της περιοχής (85-95%) και ως εκ τούτου οι επιλογές που θα οδηγήσουν στην «Πόλη του Αύριο»,
- η δε «Οργάνωση εμπορευματικών διανομών» αξιολογήθηκε ως η λιγότερο σημαντική λύση.



Διάγραμμα 10: Αξιολόγηση λύσεων

Επιπλέον της αξιολόγησης των προεπιλεγμένων λύσεων, οι συμμετέχοντες στην έρευνα, διατύπωσαν και **άλλες (περισσότερο συγκεκριμένες) λύσεις για την επίλυση των υφιστάμενων προβλημάτων κινητικότητας**. Οι σημαντικότερες εξ αυτών, είναι οι εξής:

- Τακτική συντήρηση του οδικού δικτύου.
- Μονοδρόμηση οδών με κυκλοφοριακά προβλήματα, όπως η οδός Αγιοκάμπτου.
- Πεζοδρόμηση της οδού 25ης Μαρτίου με ελεγχόμενη πρόσβαση (χρήση ανασυρόμενων κολώνων - Bollards).
- Κατασκευή κυκλικών κόμβων σε προβληματικές/ σύνθετες διασταυρώσεις, όπως οι είσοδοι του οικισμού της Αγιάς.
- Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ & φορτοεκφόρτωσης οχημάτων διανομής.
- Αυστηρή αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης.
- Λήψη μέτρων για την ασφαλή μετάβαση και αποχώρηση προς/ από τις σχολικές μονάδες.
- Δημιουργία δικτύου προσβάσιμων μικρών λεωφορείων (κατά προτίμηση ηλεκτρικών) για την καθημερινή σύνδεση του οικισμού της Αγιάς με τα περίχωρά και με την παραλιακή ζώνη, κατά τους θερινούς μήνες.
- Δημιουργία κινήτρων για τη χρήση ποδηλάτου.
- Βελτίωση/ ανάπλαση του χώρου, όπου πραγματοποιείται η λαϊκή αγορά της Αγιάς.

4. ΒΗΜΑ 2: ΚΟΙΝΗ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

4.1 Γενικά

Στο πλαίσιο του συγκεκριμένου βήματος, καθορίστηκαν οι προσδοκίες για το μέλλον της ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Αγιάς, στη βάση:

- ▶ των κύριων αποτελεσμάτων της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης (ΒΗΜΑ 1) και
- ▶ των κρίσιμων εκείνων παραμέτρων που οριοθετούν το περιβάλλον κατάρτισης του ΣΒΑΚ, λαμβάνοντας υπόψη τη γενικότερη εικόνα, παρούσα και μελλοντική, ως αποτέλεσμα μίας ανάλυσης SWOT.

Η συγκεκριμένη ανάλυση αποτελεί ένα βασικό εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού που μέσω αυτής αναγνωρίστηκαν οι εσωτερικοί (Ισχυρά Σημεία, Αδυναμίες) και οι εξωτερικοί (Απειλές, Ευκαιρίες) παράγοντες, οι οποίοι επηρεάζουν θετικά και αρνητικά την επίτευξη:

- ▶ των **Στόχων/ Σημείων Έμφασης του ΣΒΑΚ**, έτσι όπως προσδιορίστηκαν στο Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης του έργου:
 - ο ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
 - ο προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης και ιδιαίτερα των μη μηχανοκίνητων, όπως πεζή, του ποδηλάτου και των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.),
 - ο εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα,
 - ο προαγωγή της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού, περιλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων,
 - ο μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης,
 - ο προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
 - ο βελτίωση/ οργάνωση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
 - ο οργάνωση της στάθμευσης,
 - ο αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου, την υποστήριξη της συνδυασμένης χρήσης των μέσων μεταφοράς και τον σχεδιασμό των αστικών μεταφορών.
- ▶ των **Στόχων Υψηλού Επιπέδου / High Level Objectives**, που υπαγορεύονται τόσο από την Λευκή Βίβλο της ΕΕ για τις μεταφορές όσο και από τον υποστηρικτικό Οδηγό ΣΒΑΚ (ELTIS II):
 - ο Οικονομική Αποδοτικότητα των δικτύων μεταφορών για την διακίνηση ανθρώπων και αγαθών
 - ο Ισότιμη Προσβασιμότητα για όλους μέσω της διάθεσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης

- ο Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα μέσω της συστηματικής μείωσης ατμοσφαιρικών ρύπων που σχετίζονται με την κυκλοφορία
- ο Οδική Ασφάλεια κατά τη χρήση και λειτουργία του συστήματος μεταφορών, και
- ο Ποιότητα Ζωής μέσω της βελτίωσης του αστικού χώρου.

4.2 SWOT Ανάλυση

Η εκπόνηση της SWOT Ανάλυσης θεωρείται πρωταρχικής σημασίας, καθώς η διατύπωση του οράματος και ο καθορισμός προτεραιοτήτων και στόχων του ΣΒΑΚ, ως βασικά βήματα στη διαδικασία σχεδιασμού, δύναται να αντληθούν και να οριοθετηθούν στη βάση της ανάλυσης αυτής.

Στο πλαίσιο του 1^{ου} εργαστηρίου του έργου με τη συμμετοχή των μελών της Ομάδας Εργασίας και του Δικτύου Φορέων, παρουσιάσθηκε το περιεχόμενο της ανάλυσης, έτσι όπως είχε αρχικά διαμορφωθεί από τον Ανάδοχο, και μετά από λεπτομερή και εκτενή συζήτηση με τους συμμετέχοντες, πήρε την οριστική της μορφή.

Στα ακόλουθα παρατίθενται τα κύρια σημεία της ανάλυσης αυτής, που εστιάζουν άμεσα στην αστική κινητικότητα, χωριστά για το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον της ΠΜ.

Χαρακτηριστικά του εσωτερικού περιβάλλοντος της ΠΜ

Δυνατά σημεία (Strengths)

- Ισχυρό τουριστικό προϊόν (έμφαση στους θερινούς μήνες)
- Πλούσιο & ποικιλόμορφο φυσικό περιβάλλον (βουνό & θάλασσα)
- Οδικές συνδέσεις ενταγμένες σε περιοχές με αξιοσημείωτες φυσικές ομορφιές
- Υψηλή ποιότητα ζωής (συνδέεται με το ήπιο φυσικό περιβάλλον)
- Επαρκείς υποδομές σε σχολεία όλων των βαθμίδων
- Άμεση πρόσβαση της γειτονικής ευρύτερης περιοχής της Λάρισας που συχνά συνδυάζεται με θερινές κατοικίες
- Οικισμοί με παραδοσιακή αρχιτεκτονική (παραδοσιακοί)
- Υψηλό δυναμικό αιολικής ενέργειας & σχετικό επιχειρηματικό ενδιαφέρον για επενδύσεις σε ΑΠΕ & αθλητικό τουρισμό (φωτοβολταϊκά, αιωροπτερισμός, rafting, canoe kayak, κλπ.).

Αδύναμα σημεία (Weaknesses)

- Γεωγραφική διασπορά των οικισμών των ΔΕ & μικρές πυκνότητες πληθυσμού ανά οικισμό
- Μη ολοκληρωμένο & μη καλά συντηρημένο εσωτερικό οδικό δίκτυο
- Μη ευχερής διασύνδεση όλων των οικισμών του δήμου με την μητροπολιτική περιοχή του οικισμού της Αγιάς
- Έλλειψη εναλλακτικών μεταφορικών συνδέσεων, πλην της οδικής, π.χ. ακτοπλοϊκή σύνδεση του λιμένα Αγιόκαμπου, αεροπορική σύνδεση με ελικόπτερα, κλπ.
- Ανταγωνισμός από γειτονικές τουριστικές περιοχές (κυρίως από τα νησιά των Σποράδων)

- Περιορισμένες δράσεις προώθησης του τουριστικού προϊόντος, του πλούσιου φυσικού περιβάλλοντος & του ιστορικού, πολιτισμικού & θρησκευτικού χαρακτήρα της περιοχής
- Ελλιπής αστυνόμευση τροχαίων παραβάσεων (ιδιαίτερα κρίσιμο ζήτημα κατά τη θερινή περίοδο).

Χαρακτηριστικά του εξωτερικού περιβάλλοντος της ΠΜ

Απειλές (Threats)

- Μείωση πληθυσμού, από 11.470 σε 10.711 μόνιμους κατοίκους στην 10ετία 2011-2021 (ποσοστό -6,62%), γεγονός που εφόσον δεν ανατραπεί, σε βάθος χρόνου θα επηρεάσει αρνητικά την γενικότερη ανάπτυξη του τόπου (επενδύσεις, δράσεις, κλπ.)
- Μείωση πληθυσμού συνδυαζόμενη με την έλλειψη εργατικού δυναμικού (πρωτογενής και τριτογενής τομέας)
- Αύξηση προβλημάτων με ΑμεΑ και προβλήματα αύξησης άνοιας
- Υποβάθμιση του τουριστικού προϊόντος, κυρίως της παραθαλάσσιας ζώνης, λόγω άναρχης δόμησης & μη ορθολογικής/ οργανωμένης & θεσμικά κατοχυρωμένης χρήσης του οδικού δικτύου & των κοινόχρηστων χώρων (π.χ. παράνομη στάση/ στάθμευση, μη θεσμοθετημένες διαβάσεις πεζών, κλπ.)
- Πλήρης επικράτηση της χρήσης των ΕΙΧ στο μέλλον, έναντι των ενεργών τρόπων μετακίνησης, εφόσον δεν γίνουν άμεσα κάποιες διορθωτικές ενέργειες.

Ευκαιρίες (Opportunities)

- Η υψηλή ποιότητα των αγροτικών προϊόντων (π.χ. παραγωγή μήλων) & του τουριστικού προϊόντος, αρχικά μπορεί να συντελέσει θετικά στη συγκράτηση της πληθυσμιακής μείωσης & μακροπρόθεσμα στην αύξηση του πληθυσμού
- Επέκταση του τουριστικού προϊόντος καθ' όλη τη διάρκεια του έτους
- Βελτίωση της παραλιακής ζώνης μέσω δράσεων ανάπλασης και βελτίωσης της οδικής ασφάλειας
- Δυνατότητες μελλοντικής ακτοπλοϊκής σύνδεσης με άλλους δημοφιλείς προορισμούς της ευρύτερης περιοχής (π.χ. Θεσσαλονίκη, Χαλκιδική, Σποράδες)
- Περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για δράσεις αγροτουρισμού & αθλητικού τουρισμού (ιππασία, ποδηλασία, περιπατητική αναρρίχηση, αιωροπτερισμός, rafting, canoe kayak, κλπ.).

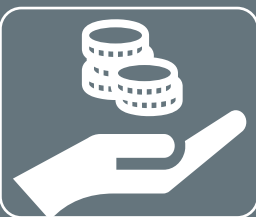
4.3 Αναγνώριση των προσδοκιών & κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον

Η αναγνώριση των προσδοκιών και η κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον, ως προϋπόθεση για την διαμόρφωση του οράματος του ΣΒΑΚ ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Αγιάς, έλαβαν χώρα στο πλαίσιο πραγματοποίησης του 1^{ου} εργαστηρίου του έργου, με την συμμετοχή των μελών της Ομάδα; Εργασίας και του Δικτύου Φορέων.

Ειδικότερα, μετά από τη σχετική διαβούλευση του Αναδόχου με τους συμμετέχοντες, έγιναν κοινώς αποδεκτά τα εξής:

- ▶ Οι εντοπισμένες ανεπάρκειες του συστήματος μεταφορών στην ΠΜ (ΒΗΜΑ 1) αποτελούν το σημείο εκκίνησης για τον ορισμό των προσδοκιών.
- ▶ Οι ελλείψεις του σημερινού συστήματος μεταφορών στην ΠΜ, και η προβλεπόμενη μελλοντική επιδείνωσή τους εφόσον δεν παρθούν τα κατάλληλα μέτρα, σχετίζονται με θέματα:
 - Προσβασιμότητας
 - Επιδόσεων του οδικού δικτύου
 - Εκπομπών αέριων ρύπων
 - Ποιότητας και λειτουργίας δημοσίων συγκοινωνιών
 - Οδικής ασφάλειας
 - Στάθμευσης
 - Ποιότητας δικτύου πεζών
 - Ποιότητας δικτύου ποδηλάτων.
- ▶ Οι Στόχοι/ Σημεία Έμφασης του ΣΒΑΚ ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Αγιάς και οι Στόχοι Υψηλού Επιπέδου/ High Level Objectives, αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της διαδικασίας για τον ορισμό των προσδοκιών.

Έτσι, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες ελλείψεις του συστήματος μεταφορών στην ΠΜ, οι Στόχοι Υψηλού Επιπέδου υιοθετήθηκαν ως προσδοκίες για το μέλλον και εξειδικεύτηκαν σε πέντε (5) αντίστοιχα ομάδες απαιτήσεων που διατυπώθηκαν ως ακολούθως.



Θέλω **οικονομική αποδοτικότητα** των δικτύων μεταφορών για την διακίνηση ανθρώπων & αγαθών, μέσω:

- Της μείωσης του χρόνου ταξιδιού
- Της μείωσης του λειτουργικού κόστους
- Της μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης



Θέλω **προστασία του περιβάλλοντος** κυρίως από:

- Την αλόγιστη χρήση των Ι.Χ. οχημάτων
- Την κυκλοφορία παλαιάς τεχνολογίας μεταφορικών μέσων (κίνητρα & υποδομές για προώθηση της ηλεκτροκίνησης)
- Την υψηλή κατανάλωση ενέργειας λόγω της αλόγιστης χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων



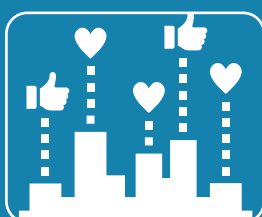
Θέλω **ισότιμη προσβασιμότητα** μέσω:

- Της εξασφάλισης εύκολης & γρήγορης πρόσβασης σε όλες τις χρήσεις γης της ΠΜ
- Της ενίσχυσης του συστήματος των ΔΣ
- Του σεβασμού των ιδιαιτεροτήτων κάθε πολίτη & ισότιμης παροχής ελεύθερου & προσβάσιμου χώρου
- Της αναδιανομής του δημόσιου χώρου με τρόπο ισότιμο στους χρήστες του
- Της εξασφάλισης της κοινωνικής συνοχής



Θέλω **αύξηση της ασφάλειας** με:

- Μείωση τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα
- Μείωση τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών (πεζοί, ποδηλατιστές, μαθητές, ηλικιωμένοι, ΑμεΑ, κλπ.)



Θέλω **βελτίωση της ποιότητας ζωής** μέσω:

- Της δημιουργίας εκτεταμένου δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας & προστατευμένων αξόνων κίνησης πεζών & ποδηλάτων
- Της προστασίας των γειτονιών με δίκτυο οδών χαμηλών ταχυτήτων
- Της αναδιανομής του δημόσιου χώρου στους πολίτες – Δημιουργία ελεύθερων χώρων για χρήση από τους πολίτες & ανάδειξη πολιτιστικής & ιστορικής κληρονομιάς
- Της δημιουργίας απαραίτητων συνθηκών & υποδομών για την ενθάρρυνση μετακινήσεων μικρών & μεσαίων αποστάσεων με εναλλακτικά μέσα

Εικόνα 3: Απαιτήσεις για το μέλλον ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου/ Προσδοκία του ΣΒΑΚ

5. ΒΗΜΑ 3: ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ (ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ)

5.1 Γενικά

Σε αυτό το βήμα, και κατά τη διάρκεια του 1^{ου} εργαστηρίου του έργου με την Ομάδα Εργασίας και το Δίκτυο Φορέων, οι προσδοκίες συζητήθηκαν και αναλύθηκαν περαιτέρω.

Ειδικότερα, οι συμμετέχοντες κλήθηκαν (υπό την καθοδήγηση του Αναδόχου) να θέσουν τις προσδοκίες τους κάτω από την «ομπρέλα» συγκεκριμένων προτεραιοτήτων, ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου, τις οποίες στη συνέχεια ιεράρχησαν χρησιμοποιώντας μια κλίμακα από το 1 έως το 12 (1 – η πιο σημαντική προτεραιότητα, 12 – η λιγότερο σημαντική προτεραιότητα).

Η διαδικασία αυτή ιεράρχησης αποσκοπούσε στην αποκρυστάλλωση της άποψης καθενός εκ των συμμετεχόντων εν όψει της σύνταξης εκείνης της φράσης οράματος για την ευρύτερη αστική περιοχή της πόλη της Αγιάς, που περισσότερο τους αντιπροσώπευε. Τα αποτελέσματα αυτής της διαδικασίας παρουσιάζονται παρακάτω.

5.2 Ορισμός προτεραιοτήτων - Οι προσδοκίες μεταφράζονται σε προτεραιότητες

Στη συνέχεια καταγράφεται το αποτέλεσμα της προσπάθειας που έγινε προκειμένου το σύνολο των προσδοκιών που προέκυψαν στο προηγούμενο βήμα της μεθοδολογίας, να πάρουν την μορφή προτεραιοτήτων για την ευρύτερη αστική περιοχή πόλη της Αγιάς του αύριο, αποτελώντας με τον τρόπο αυτό τους επιχειρησιακούς στόχους τους οποίους θα κληθεί να εξυπηρετήσει η υλοποίηση του ΣΒΑΚ που θα αναπτυχθεί στα πλαίσια του έργου.



Εικόνα 4: Προτεραιότητες για το μέλλον – Επιχειρησιακοί Στόχοι - ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ

5.3 Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

Για την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων, το σύνολο των συμμετεχόντων στο 1^ο εργαστήριο του έργου, κλήθηκαν να αποτυπώσουν την προσωπική τους άποψη μέσω της βαθμολόγησης κάθε μίας από τις 12 παραπάνω οριζόμενες προτεραιότητες, σε μία κλίμακα από 1 έως 12 (1 – η πιο σημαντική προτεραιότητα, 12 – η λιγότερο σημαντική προτεραιότητα).

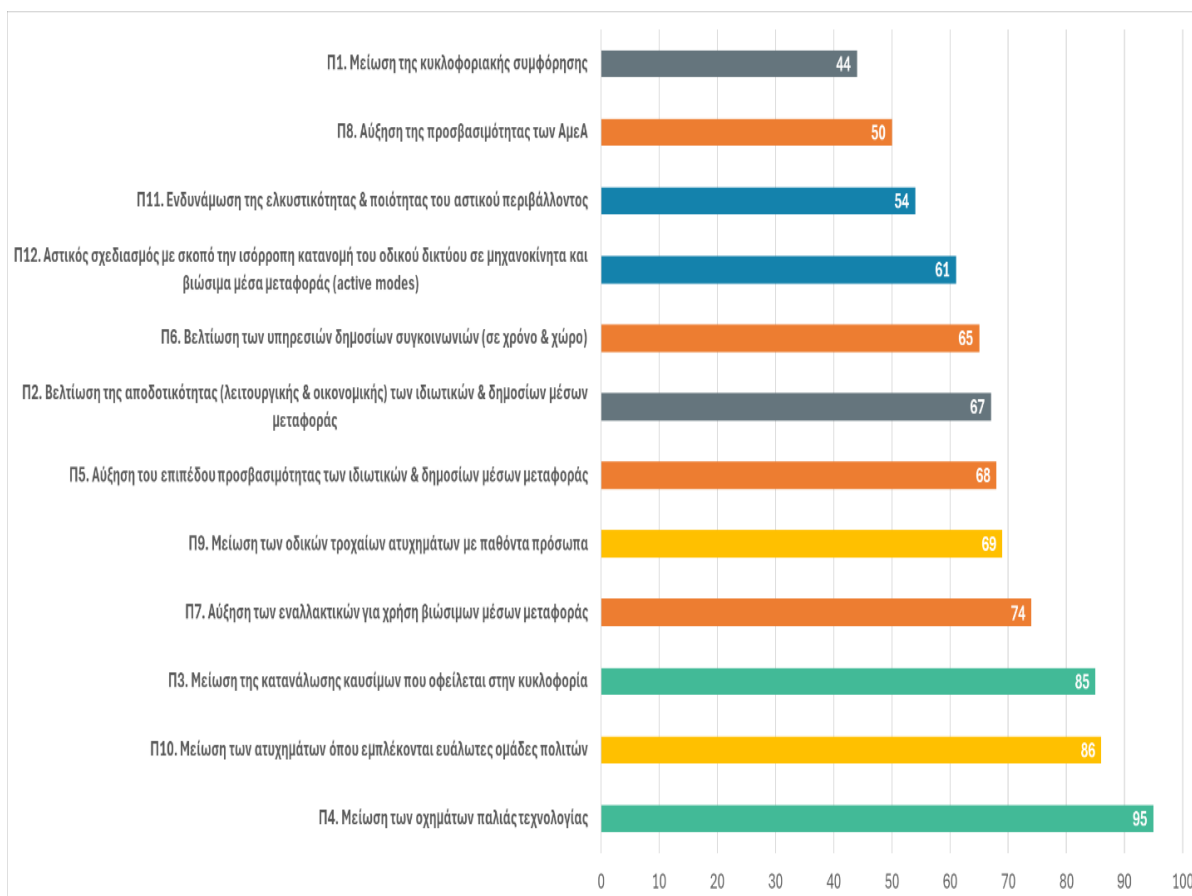
Για την άσκηση αυτή χρησιμοποιήθηκε ειδικό έντυπο όπου το σύνολο των προτεραιοτήτων είχε από πριν καταγραφεί, όχι ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου, έτσι ώστε οι συμμετέχοντες να αντιμετωπίσουν κατά το δυνατόν την κάθε προτεραιότητα με ισοδύναμο τρόπο.

Το αποτέλεσμα της ιεράρχησης αυτής εκφραζόμενο ως ο μέσος όρος της βαθμολογίας που δόθηκε, αποτυπώνεται στον **Πίνακα 1 & Διάγραμμα 11** στη συνέχεια, κατά αύξουσα σειρά. Όσο μικρότερος ο

μέσος όρος της βαθμολογίας μίας προτεραιότητας τόσο υψηλότερη η θέση της στην ιεράρχηση.

Πίνακας 1: Αποτέλεσμα ιεράρχησης προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ

Κωδικός Προτεραιότητας (Π)	Περιγραφή Προτεραιότητας (Π)	Μέσος Όρος Βαθμολογίας που δόθηκε από τους συμμετέχοντες
Π1	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	44
Π2	Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	67
Π3	Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων που οφείλεται στην κυκλοφορία	85
Π4	Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	95
Π5	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	68
Π6	Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)	65
Π7	Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	74
Π8	Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ	50
Π9	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα	69
Π10	Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών	86
Π11	Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	54
Π12	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή του οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα & βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)	61

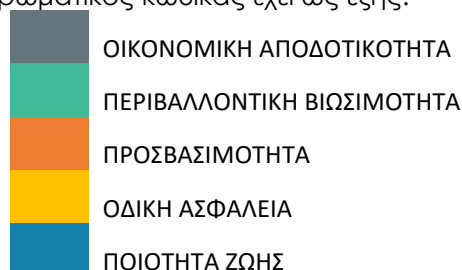


Διάγραμμα 11: Αποτέλεσμα ιεράρχησης προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ

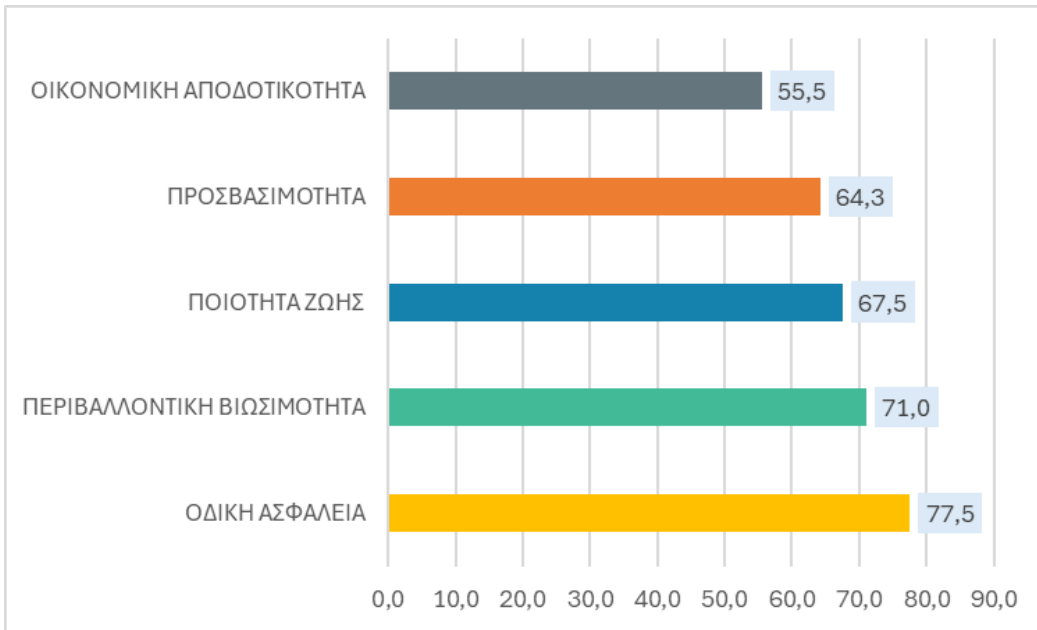
Οι κωδικοί των προτεραιοτήτων στον παραπάνω Πίνακα αποτυπώνουν τη σειρά (αύξοντα αριθμό) με την οποία οι προτεραιότητες αυτές είχαν καταγραφεί στο ειδικό έντυπο που χρησιμοποιήθηκε κατά την διαδικασία ιεράρχησης.

Τα χρώματα στον ίδιο αυτό Πίνακα δηλώνουν τον Στόχο Υψηλού Επιπέδου στον οποίο κάθε μία από τις προτεραιότητες εντάσσεται.

Ο χρωματικός κώδικας έχει ως εξής:



Σύμφωνα με την άποψη των συμμετεχόντων, η κατάταξη των Στόχων Υψηλού Επιπέδου κατά αύξουσα σειρά, δηλαδή από τον στόχο που κατατάχθηκε υψηλότερα προς τον στόχο που κατατάχθηκε χαμηλότερα (λαμβάνοντας υπόψη τον μέσο όρο της βαθμολογίας των προτεραιοτήτων που ανήκουν σε καθένα από τους στόχους), αποτυπώνεται στην **Διάγραμμα 12**, που ακολουθεί.



Διάγραμμα 12: Κατάταξη Στόχων Υψηλού Επιπέδου στη βάση ιεράρχησης των προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ

6. ΒΗΜΑ 4: ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ

6.1 Γενικά

Όπως ήδη αναφέρθηκε, καθένας από τους συμμετέχοντες στο 1^ο εργαστήριο του έργου, έχοντας περάσει από τη διαδικασία ιεράρχησης των προτεραιοτήτων που από κοινού έθεσαν και προσδιόρισαν στη βάση συγκεκριμένων προσδοκιών που διατυπώθηκαν για την ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Αγιάς στο μέλλον, κλήθηκαν εκ νέου να συμμετάσχουν μέσω της διατύπωσης εκείνων των λέξεων κλειδιών/ φράσεων οράματος που τους αντιπροσώπευε περισσότερο.

Σημειώνεται ότι, πριν λάβει χώρα η παραπάνω διαδικασία, είχαν ήδη ενημερωθεί για το αποτέλεσμα της έρευνας πολιτών (ανατρέξτε στο Κεφάλαιο 3.4, παραπάνω), σε ότι αφορά στις απαντήσεις τους σε σειρά ερωτημάτων για τα επιθυμητά χαρακτηριστικά της ΠΜ στο μέλλον (όραμα πολιτών).

Το σύνολο των λέξεων κλειδιών/ φράσεων που διατυπώθηκαν από τους συμμετέχοντες, αποτέλεσε τη βάση για τη διατύπωση, από τον Ανάδοχο, δύο (2) εναλλακτικών φράσεων του κοινού οράματος, οι οποίες και τέθηκαν σε διαδικασία διαβούλευσης μεταξύ του Αναδόχου και υπηρεσιακών και πολιτικών στελεχών του Δήμου Αγιάς, προκειμένου να προκύψει η μία (1) και μοναδική τελική διατύπωση του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς.

6.2 Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος

Οι προτεραιότητες που καθορίστηκαν στα προηγούμενα βήματα, η ιεράρχησή τους, η άποψη των πολιτών για τα επιθυμητά χαρακτηριστικά της ΠΜ στο μέλλον και η θέση των συμμετεχόντων στο 1^ο εργαστήριο του έργου, μέσω της διατύπωσης εναλλακτικών λέξεων κλειδιών/ φράσεων που εκφράζουν το προσωπικό τους όραμα, αποτελεί μία κατεύθυνση ή με άλλα λόγια υπαγορεύει τους τομείς εκείνους που αναμένεται να αποτελέσουν αντικείμενο διερεύνησης και προβληματισμού, μεταξύ άλλων, για τον προσδιορισμό του είδους των παρεμβάσεων που θα συνθέσουν το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ της ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Αγιάς.

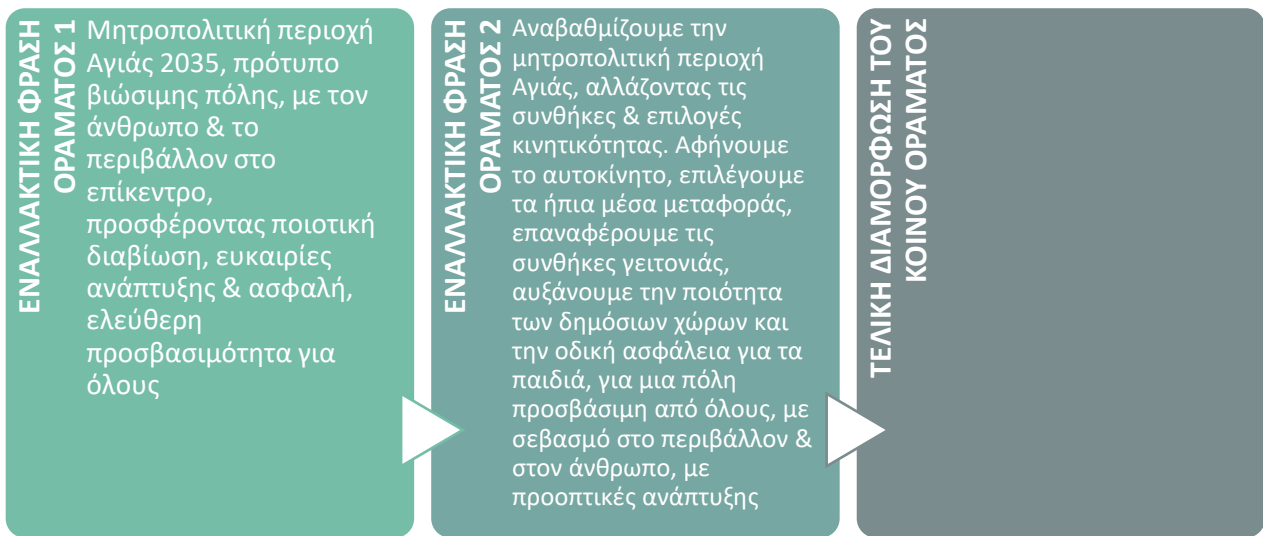
Πέραν τούτου όμως, η φράση εκείνη που θα πρέπει να αποτυπωθεί στη συνείδηση τόσο των πολιτών και φορέων όσο και των παραγόντων (πολιτικών και υπηρεσιακών) της ΠΜ για την επόμενη μέρα, θα πρέπει να είναι μία ποιοτική περιγραφή για το μέλλον που θα περιβάλει την όλη προσπάθεια κατάρτισης και εφαρμογής του ΣΒΑΚ, ως καθαρό μήνυμα, που θα καθορίσει όχι μόνο ενέργειες αλλά και συνειδήσεις.

Στον **Πίνακα 2** στη συνέχεια, καταγράφονται εναλλακτικές φράσεις κλειδιά για το όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς, που αποτυπώνουν αφενός την άποψη των πολιτών (μέσω της συμμετοχής τους στην έρευνα ερωτηματολογίου), αφετέρου των φορέων (μέσω της συμμετοχής τους στο 1^ο εργαστήριο του έργου), για τα επιθυμητά χαρακτηριστικά κινητικότητας στο μέλλον. **Οι εν λόγω φράσεις ομαδοποιούνται ανάλογα με τον Στόχο Υψηλού Επιπέδου που εστιάζουν.**

Πίνακας 2: Εναλλακτικές φράσεις κλειδιά κατά την άποψη πολιτών & φορέων για το όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς

Η άποψη των πολιτών	Η άποψη του Δικτύου Φορέων & της Ομάδας Εργασίας
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ	
<ul style="list-style-type: none"> ► Περιορισμός άναρχης στάθμευσης 	<ul style="list-style-type: none"> ► Εναλλακτικός τουρισμός 12 μήνες το χρόνο, π.χ. τουρισμός υγείας/ ευεξίας για όλους & ΑμεΑ/ εμποδιζόμενα άτομα ► Ανάπτυξη & Βιωσιμότητα ► Περιορισμός άναρχης στάθμευσης ► Μείωση χρήσης Ι.Χ. στον αστικό ιστό ► Πόλη για νέους που εργάζονται μέσω Η/Υ (Ψηφιακοί νομάδες) ► Πόλη για οικογένειες που απασχολούνται στον πρωτογενή τομέα ► Πόλη για επισκέπτες οι οποίοι θα θέλουν να ξαναρθούν ► Αναγέννηση ορεινών οικισμών
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ	
	<ul style="list-style-type: none"> ► Οργάνωση ενός φιλικού προς τον άνθρωπο και τη φύση περιβάλλον
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ	
<ul style="list-style-type: none"> ► Προσβασιμότητα για όλους ► Δίκτυο Δ.Σ. σύνδεσης των οικισμών με ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία ► Ασφαλής μετάβαση στις σχολικές μονάδες 	<ul style="list-style-type: none"> ► Προσβασιμότητα για όλους ► Ο Δήμος Αγιάς να γίνει πρότυπο προσβασιμότητας για ΑμεΑ και εμποδιζόμενα άτομα ► Θέλω μια Αγιά προσβάσιμη για όλους ► Ελεύθερη πρόσβαση ► Ασφαλής & ελεύθερη κίνηση πεζών
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	
<ul style="list-style-type: none"> ► Ασφαλής μετάβαση στις σχολικές μονάδες ► Βελτίωση οδικής ασφάλειας σε διασταυρώσεις 	<ul style="list-style-type: none"> ► Θέλω τα στατιστικά των τροχαίων ατυχημάτων στην Αγιά να είναι μηδενικά ► Θέλω «κυκλοφοριακή ασφάλεια»
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ	
<ul style="list-style-type: none"> ► Ενημερωμένοι, ενεργοί πολίτες 	<ul style="list-style-type: none"> ► Αισθητική Αναβάθμιση ► Επανεμφάνιση «γειτονιάς» στον αστικό ιστό ► Άνεση ► Συμπερίληψη

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, στην **Εικόνα 5** αποτυπώνεται η τελική διαμόρφωση δύο (2) εναλλακτικών φράσεων οράματος, ως αποτέλεσμα πρότασης του Αναδόχου, η οποία αφού τέθηκε σε διαβούλευση από τα υπηρεσιακά και πολιτικά στελέχη του Δήμου Αγιάς, κατέληξε στην τελική διαμόρφωση του κοινού οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς (ανατρέξτε στο Κεφάλαιο 6.3, που ακολουθεί).



Εικόνα 5: Εναλλακτικές/ υποψήφιες φράσεις κοινού οράματος του ΣΒΑΚ

6.3 Τελική διαμόρφωση του κοινού οράματος

Σε συνέχεια των διαβουλεύσεων που έλαβαν χώρα μεταξύ του Αναδόχου και των υπηρεσιακών & πολιτικών στελεχών του Δήμου Αγιάς, οριστικοποιείται το Όραμα του ΣΒΑΚ ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Αγιάς, στην πρώτη από τις παρακάτω φράσεις.



Εικόνα 6: Το κοινό όραμα του ΣΒΑΚ ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Αγιάς

7. ΒΗΜΑ 5: ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ

7.1 Γενικά

Το τελευταίο βήμα της μεθοδολογίας πέντε (5) βημάτων που ακολουθήθηκε για την ανάπτυξη του οράματος και τον ορισμό των προσδοκιών και των στόχων του ΣΒΑΚ ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Αγιάς, ολοκληρώνει την όλη διαδικασία, αφενός με τον καθορισμό σειράς δεικτών και μετρήσιμων στόχων, αφετέρου με τη διατύπωση μίας πρώτης ατζέντας παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών) για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που έχουν προκύψει από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, αλλά και από τις επισημάνσεις φορέων και πολιτών.

7.2 Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων στόχων

Στοχοθεσία καθορισμού δεικτών & μετρήσιμων στόχων

Όπως αναλυτικά παρουσιάστηκε στα παραπάνω κεφάλαια, το όραμα είναι μια ποιοτική περιγραφή για το μέλλον που επιθυμεί η πόλη. Ωστόσο, μια δήλωση οράματος δεν είναι αρκετή. Αυτό που πρέπει να επιτευχθεί είναι ο ορισμός συγκεκριμένων στόχων, οι οποίοι υποδεικνύουν το είδος των αλλαγών που χρειάζεται η πόλη. Αυτές οι αλλαγές πρέπει επίσης να είναι μετρήσιμες. Επομένως, κρίνεται απαραίτητη η επιλογή των κατάλληλων δεικτών με τις αντίστοιχες τιμές στόχους των δεικτών αυτών, που θα είναι σε θέση να ποσοτικοποιήσουν τις επιπτώσεις από τις αλλαγές (παρεμβάσεις) που θα αποφασισθούν.

Ο προσδιορισμός των στόχων επιτυγχάνεται με τον καθορισμό των απαιτούμενων κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών βελτιώσεων, εστιάζοντας σε ό, τι πρέπει να «μειωθεί», «αυξηθεί» ή «διατηρηθεί». Οι στόχοι είναι στην πραγματικότητα ο απώτερος στόχος/όραμα του ΣΒΑΚ, που στην προκειμένη περίπτωση του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς, διακρίνονται σε:

- **ΣΤΟΧΟΥΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ**, που δεν είναι άλλοι από τους Στόχους Υψηλού Επιπέδου - Οικονομική Αποδοτικότητα, Προσβασιμότητα, Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα, Οδική Ασφάλεια, Ποιότητα Ζωής (ανατρέξτε στο Κεφάλαιο 4 παραπάνω), και
- **ΣΤΟΧΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ**, που δεν είναι άλλοι από την εξειδίκευση των παραπάνω σε προτεραιότητες/ Επιχειρησιακούς Στόχους, έτσι όπως καθορίστηκαν και ιεραρχήθηκαν σε προηγούμενα βήματα της μεθοδολογίας (ανατρέξτε στο Κεφάλαιο 5 του παρόντος).

Οι Επιχειρησιακοί Στόχοι μάλιστα, θα μπορούσε να ειπωθεί πως είναι μια πρώτη «οριοθέτηση» των εναλλακτικών μέτρων που θα οδηγήσουν στην επίτευξη των Στόχων Υψηλού Επιπέδου μέσω της επίλυσης προβλημάτων και ζητημάτων στο υπάρχον σύστημα μεταφορών της ΠΜ.

Για το λόγο αυτό, η ποσοτικοποίηση των Στόχων Υψηλού Επιπέδου δεν είναι τίποτα περισσότερο από τον ποσοτικό προσδιορισμό των Επιχειρησιακών Στόχων μέσω μιας σειράς δεικτών που θα αποτελέσουν τα κριτήρια αξιολόγησης της επιτυχίας του ΣΒΑΚ.

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι η χρήση των Επιχειρησιακών Στόχων μέσω του προσδιορισμού και την ποσοτικοποίηση σχετικών δεικτών, εξυπηρετεί τόσο τις διαδικασίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ, στα πλαίσια της μελέτης, όσο και τις διαδικασίες παρακολούθησης και αξιολόγησης της

υλοποίησής του Σχεδίου στο μέλλον.

Για τον λόγο αυτό οι Επιχειρησιακοί Στόχοι του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς ποσοτικοποιούνται μέσω δύο (2) κατηγοριών δεικτών, που είναι:

- οι δείκτες εκείνοι που θα αξιοποιηθούν για την συγκριτική αξιολόγηση, στα πλαίσια του Παραδοτέου «Π2.3-B.7 Επιλογή βέλτιστου Σεναρίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», των εναλλακτικών σεναρίων βιώσιμης κινητικότητας, έτσι όπως αυτά θα έχουν προκύψουν στα πλαίσια του Παραδοτέου «Π2.2-B.5 Κατάρτιση εναλλακτικών Σεναρίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (**ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ**), και
- οι δείκτες που θα αποτελέσουν αντικείμενο παρακολούθησης και αξιολόγησης σύμφωνα με το Σχέδιο Παρακολούθησης & Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ, που θα συνταχθεί από τον Ανάδοχο στο πλαίσιο του Παραδοτέου «Π2.3-B.8 Κατάρτιση Σχεδίου Δράσης για την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου» (**ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ**).

Οι υπο-ενότητες που ακολουθούν είναι αφιερωμένες σε κάθε μία από τις παραπάνω κατηγορίες δεικτών ποσοτικοποίησης των Επιχειρησιακών Στόχων.

Δείκτες επιλογής

Ο **Πίνακας 3** που ακολουθεί απεικονίζει την περιγραφή των μετρήσιμων στόχων (Στόχοι Υψηλού Επιπέδου και Επιχειρησιακοί Στόχοι) που έχουν επιλεγεί, όπως και τους συγκεκριμένους Δείκτες Επιλογής, που προτείνονται από τον Ανάδοχο για καθέναν από τους στόχους αυτούς.

Οι εν λόγω δείκτες αφορούν στην ποσοτικοποίηση συγκεκριμένων παρεμβάσεων που θα διαφοροποιούνται από σενάριο σε σενάριο (π.χ. μήκος πεζοδρόμων, μήκος δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, κλπ.).

Ο Πίνακας συμπληρώνεται με τις τιμές των δεικτών έτσι όπως αυτές ισχύουν για το έτος βάσης (2024), με ταυτόχρονη αιτιολόγηση / τεκμηρίωση, όπου αυτό απαιτείται.

Οι τιμές των δεικτών, για καθένα από τα σενάρια που θα προκύψουν, θα προσδιοριστούν στα πλαίσια του Παραδοτέου «Π2.3-B.7 Επιλογή βέλτιστου Σεναρίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας».

Πίνακας 3: Ποσοτικοποίηση του οράματος – Δείκτες Επιλογής

ΣΤΟΧΟΙ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ	ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΔΕΙΚΤΗ ΣΤΟ ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΔΕΙΚΤΗ ΣΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1	ΤΙΜΗ ΔΕΙΚΤΗ ΣΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 2
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	Συνολικός αριθμός οχημάτων (κυκλοφοριακός φόρτος διατομής) στον κεντρικό οδικό άξονα των Ε.Ο Αγιάς-Βόλου/Λαρίσης/Αγιάς-Σκλήθρου στην ώρα αιχμής	οχημ/ώρα αιχμής	600 (τυπική περίοδος)	βλ. Παραδοτέο Π2.3-B.7	βλ. Παραδοτέο Π2.3-B.7
				800 (θερινή περίοδος)		
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ	Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	Δείκτης PI (Performance Index)/KM Transyt στον κεντρικό οδικό άξονα των Ε.Ο Αγιάς-Βόλου/Λαρίσης/Αγιάς-Σκλήθρου (αξία χρόνου χρηστών που χάνεται σε καθυστερήσεις και στάσεις)	€/ώρα αιχμής	40 €/ώρα αιχμής στην τυπική περίοδο	όμοια	όμοια
				120 €/ώρα αιχμής θερινή περίοδο		
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ	Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων που οφείλεται στην κυκλοφορία	Κατανάλωση καυσίμων στον κεντρικό οδικό άξονα των Ε.Ο Αγιάς-Βόλου/Λαρίσης/Αγιάς-Σκλήθρου στην ώρα αιχμής	lt	75 (τυπική περίοδος)	όμοια	όμοια
				100 (θερινή περίοδος)		
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ	Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων	αριθμός θέσεων	0	όμοια	όμοια
				200 θέσεις στάθμευσης Ε.Ι.Χ		
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	Αριθμός νόμιμων θέσεων Ε.Ι.Χ παρά το κράσπεδο και στάσεις λεωφορείων σε απόσταση <180 μ. από το κέντρο του οικισμού της Αγιάς (κόμβος Λαρίσης/Αγραφιώτη)	αριθμός θέσεων	1 (τερματικός ΚΤΕΛ Αγιάς)	όμοια	όμοια

ΣΤΟΧΟΙ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ	ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΔΕΙΚΤΗ ΣΤΟ ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΔΕΙΚΤΗ ΣΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1	ΤΙΜΗ ΔΕΙΚΤΗ ΣΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 2
	Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)	Οχημχλμ μικρών λεωφορείων (mini buses) διαδημοτικής συγκοινωνίας	οχημχλμ	0	όμοια	όμοια
	Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	Μήκος οδικών τμημάτων με προσβάσιμα πεζοδρόμια	χλμ.	1,0	όμοια	όμοια
		Μήκος ποδηλατολωρίδων/ποδηλατοδρόμων	χλμ.	0,0	όμοια	όμοια
		Μήκος διαδρόμων αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων & πεζών	χλμ.	0,0	όμοια	όμοια
		Πλήθος σταθμών αυτόματης διάθεσης ποδηλάτων	αριθμός θέσεων	0	όμοια	όμοια
		Πλήθος κοινοχρήστων ποδηλάτων αυτόματης διάθεσης	αριθμός θέσεων	0	όμοια	όμοια
		Πλήθος σημείων στάθμευσης ιδιωτικών ποδηλάτων	αριθμός θέσεων	0	όμοια	όμοια
Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ	Πλήθος κοινόχρηστων θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ παρά την οδό	αριθμός θέσεων	0	όμοια	όμοια	
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα & Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών	Πλήθος "ζωνών προστασίας" γύρω από δημοτικά σχολεία και/ ή γυμνάσια	αριθμός θέσεων	0	όμοια	όμοια
		Πλήθος "ασφαλών διαβάσεων πεζών" κατά μήκος του δικτύου πεζών (στα σημεία εγκάρσιας διέλευσης του ΚΟΔ), συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ	αριθμός θέσεων	0	όμοια	όμοια
		Πλήθος "ασφαλών διαβάσεων ποδηλάτων" κατά μήκος του δικτύου ποδηλάτων (στα σημεία εγκάρσιας διέλευσης του ΚΟΔ), συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ	αριθμός θέσεων	0	όμοια	όμοια
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ	Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	Πλήθος "περιοχών ήπιας κυκλοφορίας"	αριθμός	0	όμοια	όμοια
		Πλήθος "περιοχών ήπιας κυκλοφορίας" διασύνδεσης ευαίσθητων χρήσεων γης, όπως Σχολεία, Παιδικές Χαρές, Αθλητικοί χώροι, Ιεροί Ναοί	αριθμός	0	όμοια	όμοια

ΣΤΟΧΟΙ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ	ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΔΕΙΚΤΗ ΣΤΟ ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΔΕΙΚΤΗ ΣΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1	ΤΙΜΗ ΔΕΙΚΤΗ ΣΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 2
	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή του οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα & βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)	Μήκος πεζοδρόμων	χλμ.	0,4	όμοια	όμοια
		Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας	χλμ.	0	όμοια	όμοια

Δείκτες παρακολούθησης & αξιολόγησης

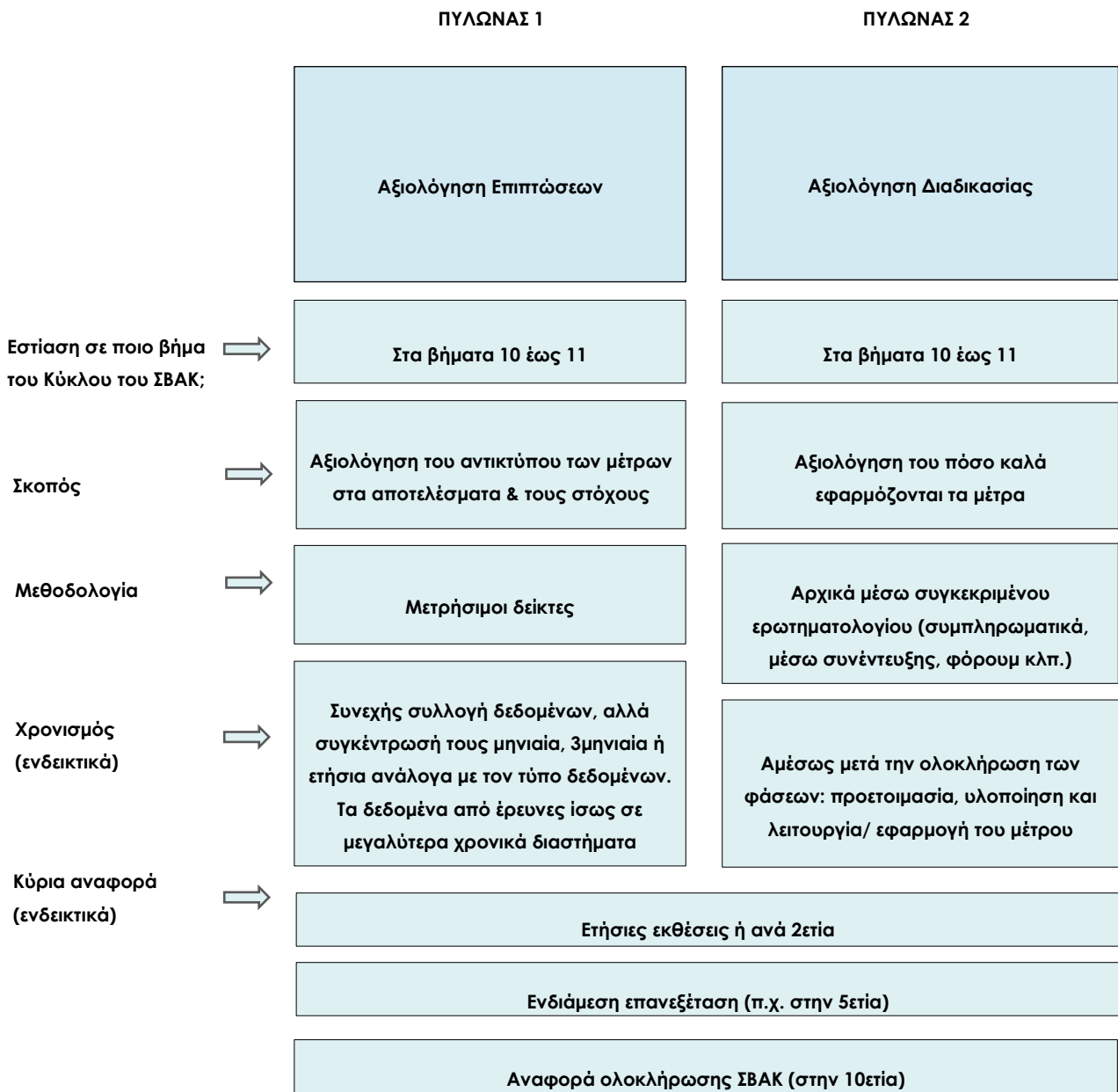
Ο προσδιορισμός των Δεικτών Παρακολούθησης & Αξιολόγησης, που παρουσιάζονται στη συνέχεια, βασίζεται σε δύο (2) σχετικά έγγραφα του ELTIS:

1. το «Applied framework for evaluation in CIVITAS PLUS II (2013)» (<https://www.eltis.org/resources/tools/applied-framework-evaluation-civitas-plus-ii>) και
2. το «SUMP Monitoring & Evaluation (M&E) Kit (2016)» - εγχειρίδιο προγράμματος CHALLENGE (<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>).

Σύμφωνα με το πρώτο έγγραφο (CIVITAS PLUS II), ο στόχος της αξιολόγησης ενός ΣΒΑΚ, συνιστάται να βασίζεται σε δύο (2) πυλώνες αξιολόγησης:

1. την **Αξιολόγηση των Επιπτώσεων** από την υλοποίηση των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ και
2. την **Αξιολόγηση της Διαδικασίας** που θα ακολουθηθεί, κατά τις φάσεις προετοιμασίας, υλοποίησης και λειτουργίας/ εφαρμογής των παρεμβάσεων.

Στην **Εικόνα 7** αποτυπώνει το πλαίσιο εντός του οποίου θα λάβουν χώρα οι δύο προαναφερόμενοι πυλώνων αξιολόγησης, στην περίπτωση υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς. Περισσότερες λεπτομέρειες αναφορικά με τον κάθε πυλώνα θα συμπεριληφθούν στο Παραδοτέο «Π2.3-B.8 Κατάρτιση Σχεδίου Δράσης για την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου» μαζί με πληροφορίες για την ανάλυση των δεδομένων και των πηγών που θα απαιτηθούν για την πραγματοποίηση μίας αποδοτικής αξιολόγησης.



Εικόνα 7: Πλαίσιο παρακολούθησης & αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά (Κατευθυντήριες γραμμές CIVITAS)¹

Στον **Πίνακα 4** που ακολουθεί παρουσιάζεται μία πρώτη προσέγγιση των Δεικτών Παρακολούθησης & Αξιολόγησης, που προτείνονται από τον Ανάδοχο ανά Στρατηγικό Στόχο, λαμβάνοντας υπόψη αφενός τους στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς και τις διαφαινόμενες στρατηγικές παρέμβασης (ανατρέξτε στο Κεφάλαιο 7.3 στη συνέχεια), αφετέρου τις δυνατότητες της πόλης για παρακολούθηση ενός συστήματος δεικτών.

¹ Σύμφωνα με την 2^η έκδοση των οδηγιών ELTIS, το Βήμα 10 αφορά στην «Διαχείριση της υλοποίησης», ενώ το Βήμα 11 αφορά στις ενέργειες για την «Παρακολούθηση, Προσαρμογή & Επικοινωνία» του ΣΒΑΚ.

Η οριστικοποίηση των δεικτών θα γίνει στο Παραδοτέο «Π2.3-B.8 Κατάρτιση Σχεδίου Δράσης για την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου», και συγκεκριμένα στο πλαίσιο κατάρτισης του Σχεδίου Παρακολούθησης & Αξιολόγησης της υλοποίησης του ΣΒΑΚ, που συνοδεύει το Σχέδιο Δράσης. Εκεί για καθένα από τους τελικούς δείκτες θα προσδιοριστεί η περιοχή εφαρμογής του δείκτη και ο φορέας που θα είναι υπεύθυνος για την συλλογή των δεδομένων που θα απαιτηθούν για τον υπολογισμό του, ενώ θα περιγραφούν τυποποιημένες διαδικασίες μέτρησης των δεικτών.

Πίνακας 4: Ποσοτικοποίηση του οράματος – Δείκτες Παρακολούθησης & Αξιολόγησης

α/α	ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 1: Οικονομική Αποδοτικότητα	
1	Πρόοδος υλοποίησης γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας (ΔΣ)
2	Πρόοδος κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 2: Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα	
3	Μέση εκπομπή θορύβου κατά τη διάρκεια της ημέρας (dB)
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 3: Προσβασιμότητα	
4	Αξιοπιστία δρομολογίων γραμμών μικρών λεωφορείων
5	Μερίδιο μετακίνησης πεζή – μετρήσεις ροών πεζών σε επιλεγμένες διατομές του οδικού δικτύου
6	Πληθυσμιακή κάλυψη γραμμών μικρών λεωφορείων (ακτίνα στάσεων 200μ.)
7	Ποσοστό διαβάσεων πεζών με εγκαταστάσεις ΑμεΑ
8	Δαπάνες συντήρησης δρόμων, οδικών εγκαταστάσεων & υποδομών ΔΣ
9	Αριθμός σταθμών διάθεσης κοινόχρηστων ποδηλάτων
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 4: Οδική Ασφάλεια	
10	Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα
11	Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων με ευάλωτα πρόσωπα (ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑΜΕΑ)
12	Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή χρηστών ήπιων μέσων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, μικροκινητικότητα πχ. πατίνια)
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 5: Ποιότητα Ζωής	
13	Αντιληπτή ελκυστικότητα του περιβάλλοντος των οδών - έρευνα ερωτηματολογίου πολιτών
14	Αντιληπτή ποιότητα της υποδομής για περπάτημα & ποδηλασία - έρευνα ερωτηματολογίου πολιτών
15	Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας

7.3 Ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών)

Με δεδομένα τα προβλήματα/ δυσλειτουργίες της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην ευρύτερη περιοχή της πόλης της Αγιάς (ανατρέξτε στο Κεφάλαιο 3 παραπάνω), και το όραμα και

στόχους του ΣΒΑΚ που έχουν τεθεί (ανατρέξτε στα Κεφάλαια 5 & 6 παραπάνω), πέντε (5) είναι οι πυλώνες πολιτικής (τομείς παρέμβασης) που προκύπτει ότι θα πρέπει να συνθέσουν τις επιλογές κινητικότητας μεταφορών στο πλαίσιο κατάρτισης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς:

- Διαχείριση οδικού δικτύου
- Δημόσιες Συγκοινωνίες
- Κίνηση ποδηλάτων
- Κίνηση πεζών
- Στάθμευση.

Στα ακόλουθα, παρατίθεται σειρά παρεμβάσεων που αφορούν στην επίλυση των υφιστάμενων δυσλειτουργιών, αλλά και στην ικανοποίηση του οράματος και των στόχων του ΣΒΑΚ, οι οποίες θα αποτελέσουν την βάση για την σύνθεση των εναλλακτικών σεναρίων βιώσιμης κινητικότητας, στο πλαίσιο του Παραδοτέου «Π2.2-Β.5 Κατάρτιση εναλλακτικών Σεναρίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας»:

- Εξέταση & υιοθέτηση προτάσεων συμβατών με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, που έχουν διατυπωθεί στο πλαίσιο υφιστάμενων μελετών (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, Κυκλοφοριακή Μελέτη, ΣΦΗΟ, ΣΑΠ, κλπ.).
- Μέτρα βελτίωσης των συνθηκών ασφαλούς περπατήματος για όλους, σε περιοχές με αυξημένη κυκλοφορία πεζών & γύρω από σχολεία & παιδικές χαρές, με στόχο την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και την οδική ασφάλεια.
- Έλεγχος ιεράρχησης οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των θεσμοθετημένων ορίων ταχύτητας.
- Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας ή πεζοδρομήσεις στις περιοχές ειδικού χαρακτήρα (π.χ. ιστορική εκκλησία Αγ. Αντωνίου στην Αγιά, αξιοθέατα, περιοχές ιστορικού ή πολιτιστικού ενδιαφέροντος, κλπ.).
- Διαμόρφωση Πυλών στα σημεία εισόδου/ εξόδου στους οικισμούς:
 - ο Αγιάς (π.χ. κόμβοι σύνδεσης με την Περιφερειακή Οδό Αγιάς, κόμβος Ε.Ο Αγιάς-Σκλήθρου με την οδό Δήμητρας που εξυπηρετεί τη σύνδεση με τον οικισμό Μελίβοιας),
 - ο Αγιοκάμπου, Κάτω Σωτηρίτσα & Βελίκα (π.χ. είσοδος/ έξοδος μέσω της Ε.Ο Κόκκινου Νερού-Αγιοκάμπου).
- Διερεύνηση της δυνατότητας υλοποίησης κυκλικών κόμβων σε κρίσιμους κυκλοφοριακούς κόμβους (π.χ. στις συνδέσεις του οικισμού Αγιάς με την Περιφερειακή Οδό Αγιάς ή ακόμη & σε κόμβους στο εσωτερικό δίκτυο του οικισμού της Αγιάς).
- Σε όλο το μήκος του παραλιακού μετώπου:
 - ο Συμπλήρωση των ποδηλατοδρόμων/ πεζοδρόμων & της φυτοφύτευσης/ δεντροφύτευσης, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πράσινων διαδρομών
 - ο Παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας (π.χ. δημιουργία προσβάσιμων διαβάσεων πεζών, τοποθέτηση αναλαμπόντων προειδοποιητικών σηματοδοτών, κλπ.) για την προστασία των πεζών σε κρίσιμα σημεία της παραλιακής ζώνης (π.χ. σε σημεία συγκέντρωσης μεγάλου αριθμού ξενοδοχειακών μονάδων & χρήσεων γης εστίασης ή αναψυχής)

- Οργάνωση των χώρων στάθμευσης εκτός οδού & διαμόρφωση των εισόδων/ εξόδων σε αυτούς με προσθήκη νυκτερινού φωτισμού
 - Οργάνωση της τροφοδοσίας καταστημάτων κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, με ειδικές θεσμοθετημένες θέσεις ή μέτρα διοικητικού τύπου (π.χ. με συγκεκριμένο ωράριο)
 - Ενδεχόμενη μετατόπιση περιπτέρων σε καταλληλότερα σημεία (π.χ. σε εσοχές & σε επαρκή απόσταση από τους κυκλοφοριακούς κόμβους)
 - Δημιουργία εσοχών στις θέσεις των στάσεων λεωφορείων & βελτίωση των υποδομών τους (μετατροπή τους σε προσβάσιμες στάσεις, προσθήκη/ αντικατάσταση στεγάστρων, καθισμάτων, πινάκων δρομολογίων, χαρτών, κλπ.).
- Διερεύνηση για την δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας σύνδεσης του οικισμού της Αγιάς με τους οικισμούς του παραλιακού μετώπου, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, και παροχή υπηρεσιών κατ' απαίτηση (on demand), τους μήνες εκτός θερινής περιόδου.

8. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΑΝΑΔΟΧΟΥ ΣΤΟ 1^ο ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ

18 Νοεμ, 2024 - 1^ο Εργαστήριο για την συμφωνία του οράματος & των στόχων του ΣΒΑΚ



Φάσεις & Αντικείμενα Μελέτης – Πού βρισκόμαστε σήμερα;

ΦΑΣΗ Α: Προετοιμασία ΣΒΑΚ

- A.1 Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας (ΟΕ)
- A.2 Δημιουργία ιστοσελίδας ΣΒΑΚ
- A.3 Δημιουργία Δικτύου Φορέων (ΔΦ)
- A.4 Σύνταξη & υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων (ΔΦ)

ΦΑΣΗ Β: Ανάπτυξη ΣΒΑΚ

- B.1 Καθορισμός Σχεδίου Συμμετοχής φορέων & πολιτών στην κατάρτιση του ΣΒΑΚ
- B.2 Πραγματοποίηση 1ης δημόσιας διαβούλευσης
- B.3 Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας
- B.4 Ανάπτυξη & προσδιορισμός Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων & Στόχων του ΣΒΑΚ
- B.5 Κατάρτιση εναλλακτικών Σεναρίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
- B.6 Πραγματοποίηση 2ης δημόσιας διαβούλευσης
- B.7 Επιλογή βέλτιστου Σεναρίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Στρατηγικό Σχέδιο
- B.8 Κατάρτιση Σχεδίου Δράσης για την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

2



Διαδικασία συμφωνίας για το όραμα & τους στόχους του ΣΒΑΚ

ΒΗΜΑ 1: Τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ

- Υφιστάμενα δεδομένα & συλλογή πρωτογενών στοιχείων (μετρήσεις & απογραφές)
- Η άποψη των πολιτών για τα χαρακτηριστικά της πόλης σήμερα – ιεράρχηση προβλημάτων
- Η άποψη των πολιτών για το όραμα της πόλης του αύριο
- Η άποψη των πολιτών για την αξιολόγηση λύσεων προς επίλυση των προβλημάτων του σήμερα & επίτευξη της πόλης του αύριο

ΒΗΜΑ 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

- SWOT ανάλυση
- Αναγνώριση των προσδοκιών
- Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον

ΒΗΜΑ 3: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (επιχειρησιακοί στόχοι)

- Ορισμός προτεραιοτήτων (επιχειρησιακών στόχων)
- Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

ΒΗΜΑ 4: Οριστικοποίηση οράματος

- Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος
- Τελική διαμόρφωση του οράματος

ΒΗΜΑ 5: Ποσοτικοποίηση οράματος

- Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων τιμών στόχων
- Ατζέντα παρεμβάσεων - μέτρων & πολιτικών

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

3



ΒΗΜΑ 1 Τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ

Τρόπος εντοπισμού των προβλημάτων του ΣΗΜΕΡΑ



18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

5



Κύριες διαπιστώσεις από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας (1/4)

- Μείωση πληθυσμού στον Δήμο Αγιάς κατά 6,62% στην 10ετία 2011-2021 (μεγαλύτερη μείωση, 18,72%, στην ΔΕ Ευρυμενών) .
- Ο πρωτογενής & τριτογενής τομέας μοιράζονται εξίσου το 91% της απασχόλησης - Ιδιαίτερα ανεπτυγμένοι οι κλάδοι τουρισμού & εστίασης στους 3 παραθαλάσσιους οικισμούς Αγιοκάμπου, Βελίκας & Κάτω Σωτηρίτσας.
- Έντονο ανάγλυφο εδάφους στον οικισμό Αγιάς & στους περισσότερους ημιορεινούς - ορεινούς οικισμούς.
- Ακτινική μορφή οδικού δικτύου (συμβολές των οδών υπό οξείες γωνίες) & ανάλογη κατανομή των χρήσεων γης στον οικισμό της Αγιάς, με τις κεντρικές λειτουργίες στον πυρήνα, γραμμική ανάπτυξη χρήσεων κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων & πράσινες ζώνες περιφερειακά του κέντρου.
- Χαμηλά επίπεδα οδικής ασφάλειας στην κεντρική περιοχή του οικισμού της Αγιάς, λόγω παράνομης στάθμευσης (διπλοστάθμευση) & άναρχης στάσης των οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων - προκαλούν πλέξεις κινήσεων οχημάτων, ποδηλατιστών & πεζών.
- Περίπου 3 φορές πιο δύσκολες οι συνθήκες κυκλοφορίας κατά τη θερινή περίοδο, σε σχέση με την τυπική.



18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

6

Κύριες διαπιστώσεις από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας (2/4)

- Απουσία ολοκληρωμένου (συνεχούς, άνετου, προσβάσιμου & ασφαλούς) δικτύου διαδρόμων κίνησης πεζών στον οικισμό Αγιάς, για την σύνδεση του κέντρου, των περιοχών κατοικίας & των διαφόρων σημείων ενδιαφέροντος (π.χ. σχολεία, παιδικές χαρές, χώροι πρασίνου, αθλητικές εγκαταστάσεις, κλπ.), μεταξύ τους.
- Βελτιωμένη εικόνα διαδρόμων κίνησης πεζών (επαρκή πλάτη πεζοδρομίων, με διαμορφωμένες, πλακοστρωμένες επιφάνειες & οδοφωτισμό) παρατηρείται μόνο στα τμήματα των Ε.Ο που διατρέχουν τον οικισμό (π.χ. επί των Ε.Ο Αγιάς-Βόλου, Αγιάς-Σκλήθρου & επί της οδού Λαρίσης).
- Μετρίου επιπέδου οι υποδομές περπατήματος στους παραθαλάσσιους οικισμούς (στενά πεζοδρόμια, πολλές & πυκνές διαβάσεις πεζών τύπου zebra, εκτός προδιαγραφών ως προς τις διαστάσεις & χωρίς κατακόρυφη σήμανση).
- Το ποδήλατο δεν χρησιμοποιείται ως μέσο μετακίνησης, τόσο στον οικισμό της Αγιάς όσο και στους υπόλοιπους.
- Μη ολιστικός σχεδιασμός για την κυκλοφορία ποδηλάτων στους παραθαλάσσιους οικισμούς, όπου η ζήτηση για ποδηλατικές υποδομές είναι αυξημένη, κυρίως κατά την θερινή περίοδο. Εξάιρεση αποτελεί ο οικισμός Βελικά, που διαθέτει στην παράκτια ζώνη του, ποδηλατόδρομο & πεζόδρομο.

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

7

Κύριες διαπιστώσεις από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας (3/4)

- Τα περισσότερα δημόσια κτίρια υψηλής επισκεψιμότητας και δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι, δεν είναι προσβάσιμα για άτομα με αναπηρίες - το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) αντιμετωπίζει το πρόβλημα μέσω της διατύπωσης σχετικών προτάσεων.
- Ως ελλιπής αξιολογείται η ρυθμιστική & πληροφοριακή σήμανση του οδικού δικτύου – οι σηματοδοτούμενοι κόμβοι δεν λειτουργούν σε καμία διασταύρωση, δεν λειτουργεί πρόγραμμα σηματορρύθμισης στους σηματοδότες στις εισόδους του οικισμού της Αγιάς στην περιφερειακή οδό, απουσιάζει σήμανση με τις διευθύνσεις των οδών, κλπ..
- Απουσία μέτρων ανάσχεσης της ταχύτητας των οχημάτων & εξοπλισμού οδικής ασφάλειας (π.χ. θεσμοθετημένες διαβάσεις πεζών τύπου ZEBRA, ανακλαστικές οδοστρώματος, υπερυψωμένες διαβάσεις πεζών, κλπ.) πλησίον ευαίσθητων χρήσεων γης (π.χ. σχολεία, παιδικές χαρές, πάρκα, κλπ.).
- Απουσία μέτρων αποθάρρυνσης της χρήσης του ΙΧ, πλην των πεζοδρομήσεων στην κεντρική περιοχή του οικισμού της Αγιάς.

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

8

Κύριες διαπιστώσεις από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας (4/4)

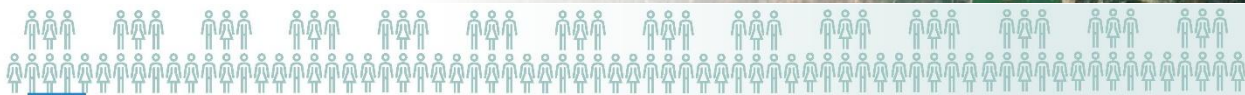
- Απουσία υποδομών για την προώθηση της χρήσης προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων - Ε.Π.Η.Ο. (πχ. ενοικιαζόμενα δίκυκλα).
- Διατίθενται δύο (2) δημοσιώς προσβάσιμα σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, στην Ε.Ο Κόκκινου Νερού-Αγιοκαμπου.
- Έλλειψη οργάνωσης & διαχείρισης της στάθμευσης, στο ανώτερο ιεραρχικό δίκτυο.
- Απουσία θεσμοθετημένων ειδικών θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο για την εξυπηρέτηση δικύκλων & οχημάτων ΑμεΑ, τροφοδοσίας καταστημάτων, δημοσίων υπηρεσιών, τραπεζών, ξενοδοχείων, κλπ..
- Απουσία κανονιστικού πλαισίου για την τροφοδοσία των καταστημάτων, με εξαίρεση στους αμιγείς πεζοδρόμους της κεντρικής περιοχής του οικισμού της Αγιάς.
- Απουσία υποδομών νέων τεχνολογιών στα μεταφορικά συστήματα της περιοχής, όπως:
 - Ηλεκτρονικές πινακίδες πληροφόρησης του επιβατικού κοινού στις στάσεις των λεωφορείων,
 - Συστήματα διαχείρισης των χώρων στάθμευσης εκτός οδού,
 - Συστήματα ανίχνευσης συμβάντων,
 - Ηλεκτρονικές πινακίδες πληροφόρησης των οδηγών για την ταχύτητα κίνησης τους,
 - Συστήματα παρακολούθησης σημείων στάθμευσης κοινόχρηστων & ιδιωτικής χρήσης ποδηλάτων.



18/11/2024

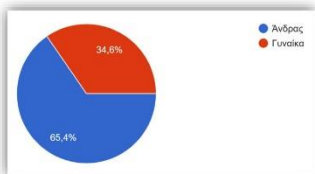
1^ο Εργαστήριο

9

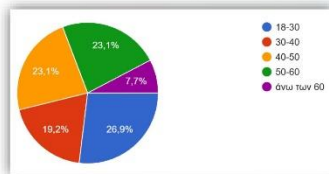


Το προφίλ των συμμετεχόντων στην έρευνα πολιτών (1/2)

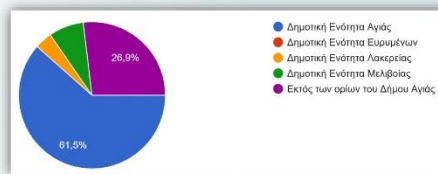
• Φύλο



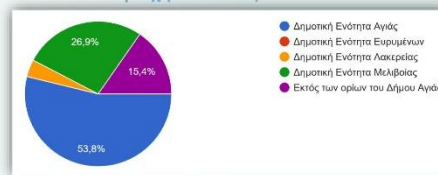
• Ηλικιακή Ομάδα



• Περιοχή Εργασίας



• Περιοχή Κατοικίας



18/11/2024

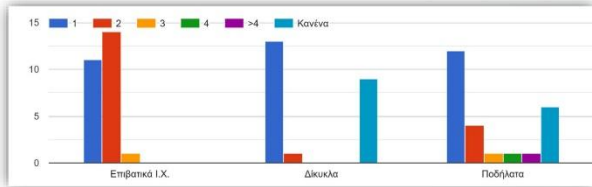
1^ο Εργαστήριο

10

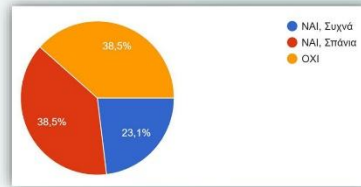


Το προφίλ των συμμετεχόντων στην έρευνα πολιτών (2/2)

• Πλήθος Οχημάτων στο Νοικοκυριό



• Χρήστης Δημοσίων Συγκοινωνιών



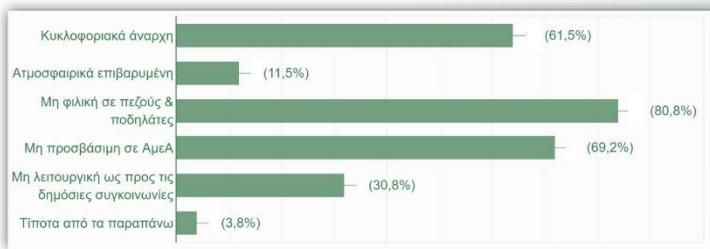
18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

11

Κύριες διαπιστώσεις από την ανάλυση των απαντήσεων στην έρευνα πολιτών (1/12)

• Υφιστάμενα χαρακτηριστικά κινητικότητας της πόλης της Αγιάς



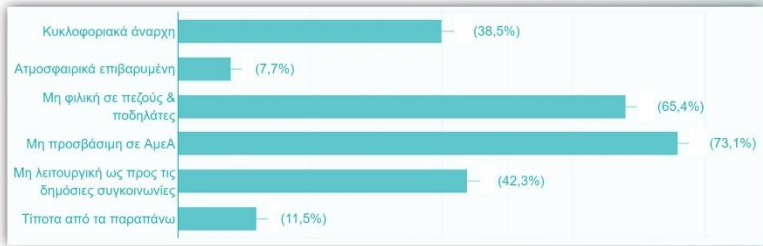
18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

12

Κύριες διαπιστώσεις από την ανάλυση των απαντήσεων στην έρευνα πολιτών (2/12)

- Υφιστάμενα χαρακτηριστικά κινητικότητας της ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Αγιάς



18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

13

Κύριες διαπιστώσεις από την ανάλυση των απαντήσεων στην έρευνα πολιτών (3/12)

- Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας – Ακατάλληλο δίκτυο πεζοδρομίων/πεζοδρόμων



18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

14

Κύριες διαπιστώσεις από την ανάλυση των απαντήσεων στην έρευνα πολιτών (4/12)

- **Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας – Προβληματικές/ Ελλειμματικές Δημόσιες Συγκοινωνίες**



18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

15

Τα χαρακτηριστικά της πόλης σήμερα – ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας

Κύριες διαπιστώσεις από την ανάλυση των απαντήσεων στην έρευνα πολιτών (5/12)

- **Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας – Προβληματικό Οδικό Δίκτυο**



18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

16

Τα χαρακτηριστικά της πόλης σήμερα – ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας

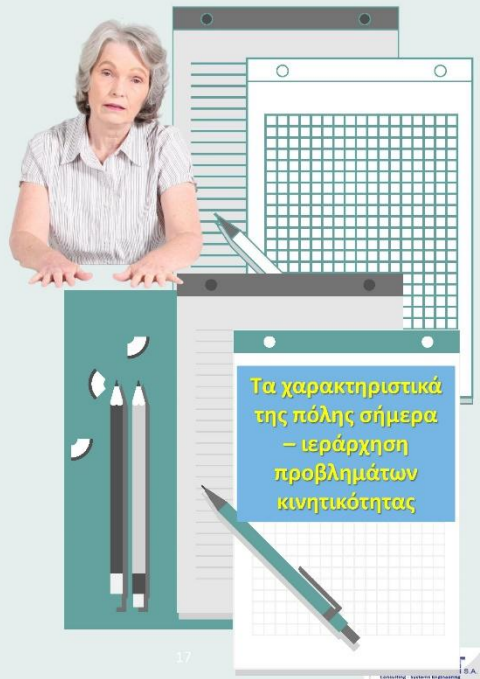
Κύριες διαπιστώσεις από την ανάλυση των απαντήσεων στην έρευνα πολιτών (6/12)

- Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας – Προβληματική οργάνωση στάθμευσης



18/11/2024

1^ο Εργαστήριο



Κύριες διαπιστώσεις από την ανάλυση των απαντήσεων στην έρευνα πολιτών (7/12)

- Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας – Αδυναμία κάλυψης της εποχικής ζήτησης



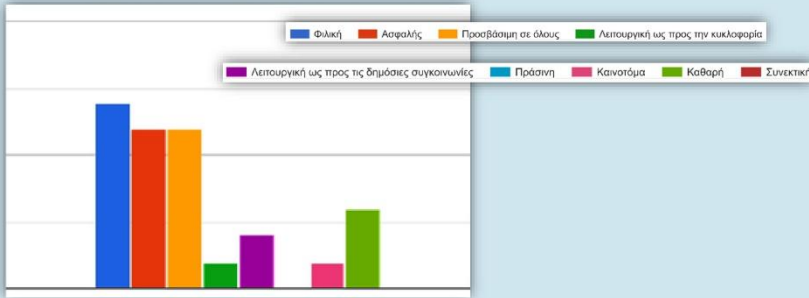
18/11/2024

1^ο Εργαστήριο



Κύριες διαπιστώσεις από την ανάλυση των απαντήσεων στην έρευνα πολιτών (8/12)

- Επιθυμητά χαρακτηριστικά κινητικότητας της πόλης της Αγιάς & της ευρύτερης αυτής αστικής περιοχής



18/11/2024

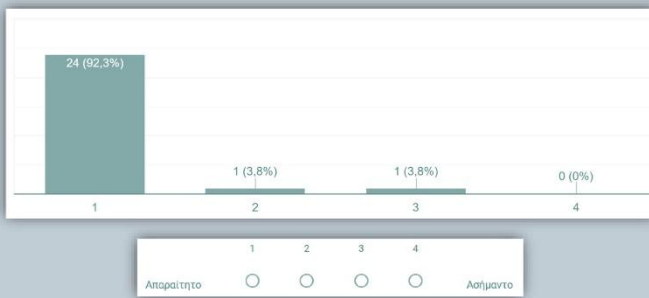
1^ο Εργαστήριο

19

Το όραμα για την πόλη του αύριο

Κύριες διαπιστώσεις από την ανάλυση των απαντήσεων στην έρευνα πολιτών (9/12)

- Αξιολόγηση λύσεων για την επίλυση των υφιστάμενων προβλημάτων κινητικότητας & την επίτευξη των επιθυμητών χαρακτηριστικών της πόλης της Αγιάς & της ευρύτερης αυτής αστικής περιοχής, στο μέλλον – Δημιουργία οργανωμένου δικτύου διαδρομών κίνησης πεζών



18/11/2024

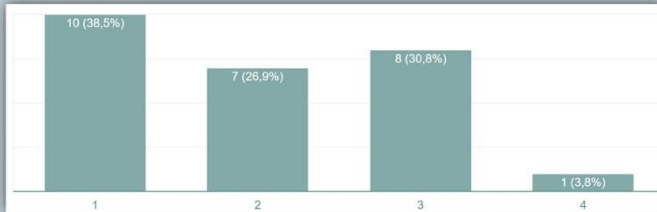
1^ο Εργαστήριο

20

Αξιολόγηση λύσεων για την επίλυση των προβλημάτων του σήμερα & την επίτευξη της πόλης του αύριο

Κύριες διαπιστώσεις από την ανάλυση των απαντήσεων στην έρευνα πολιτών (10/12)

- Αξιολόγηση λύσεων για την επίλυση των υφιστάμενων προβλημάτων κινητικότητας & την επίτευξη των επιθυμητών χαρακτηριστικών της πόλης της Αγιάς & της ευρύτερης αυτής αστικής περιοχής, στο μέλλον – Δημιουργία οργανωμένου δικτύου διαδρομών κίνησης ποδηλάτων



18/11/2024

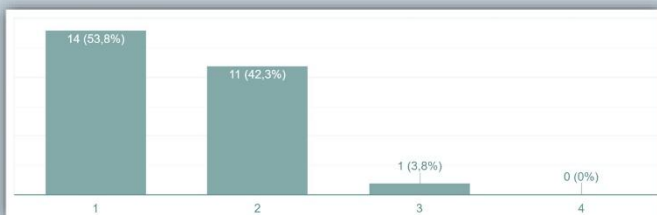
1^ο Εργαστήριο



21

Κύριες διαπιστώσεις από την ανάλυση των απαντήσεων στην έρευνα πολιτών (11/12)

- Αξιολόγηση λύσεων για την επίλυση των υφιστάμενων προβλημάτων κινητικότητας & την επίτευξη των επιθυμητών χαρακτηριστικών της πόλης της Αγιάς & της ευρύτερης αυτής αστικής περιοχής, στο μέλλον – Αναβάθμιση οδικού δικτύου

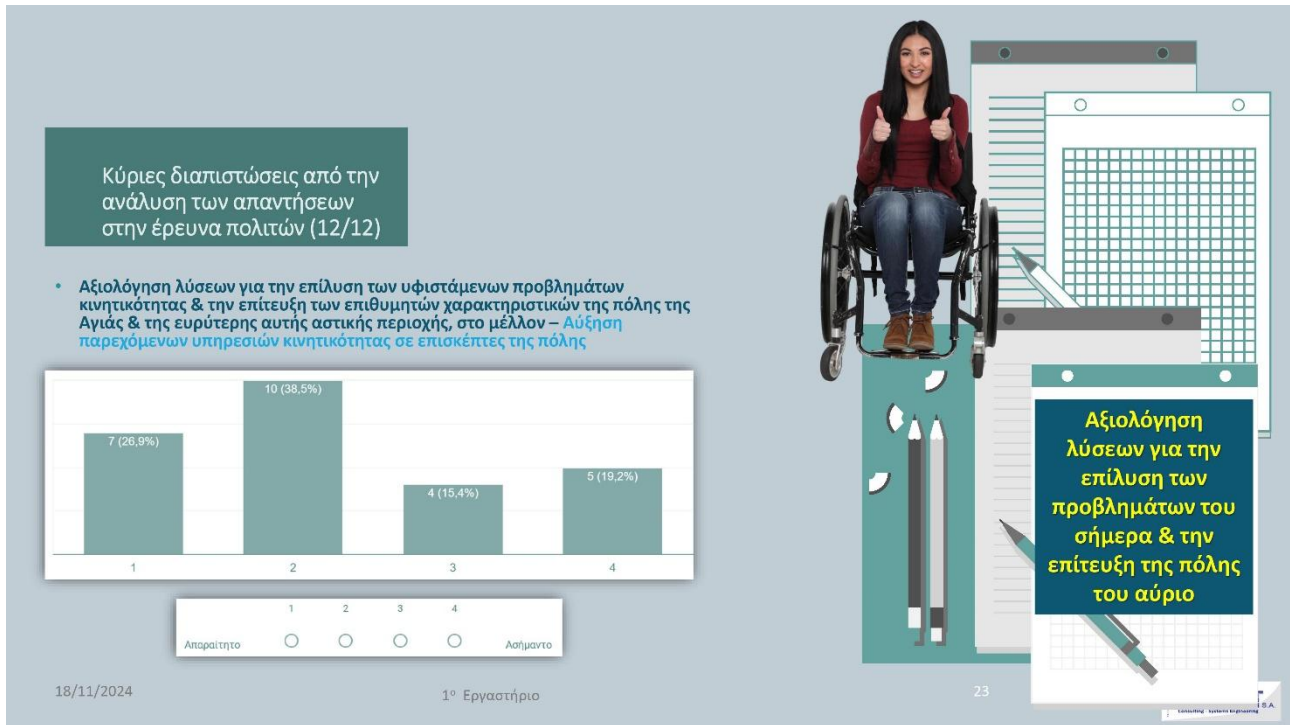


18/11/2024

1^ο Εργαστήριο



22

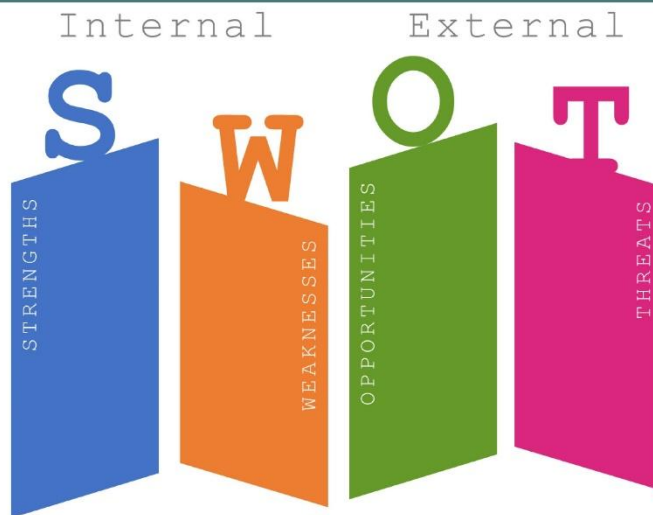


ΒΗΜΑ 2

Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

- SWOT ανάλυση
- Αναγνώριση των προσδοκιών
- Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον

SWOT ανάλυση



18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

25



SWOT ανάλυση - Δυνατά σημεία

S

- Ισχυρό τουριστικό προϊόν (έμφαση στους θερινούς μήνες)
- Πλούσιο & ποικιλόμορφο φυσικό περιβάλλον (βουνό & θάλασσα)
- Οδικές συνδέσεις ενταγμένες σε περιοχές με αξιοσημείωτες φυσικές ομορφιές
- Υψηλή ποιότητα ζωής (συνδέεται με το ήπιο φυσικό περιβάλλον)
- Επαρκείς υποδομές σε σχολεία όλων των βαθμίδων
- Άμεση πρόσβαση της γειτονικής ευρύτερης περιοχής της Λάρισας που συχνά συνδυάζεται με θερινές κατοικίες
- Οικισμοί με παραδοσιακή αρχιτεκτονική (παραδοσιακοί)
- Υψηλό δυναμικό αιολικής ενέργειας & σχετικό επιχειρηματικό ενδιαφέρον για επενδύσεις σε ΑΠΕ & αθλητικό τουρισμό (φωτοβολταϊκά, αιωροπτερισμός, rafting, canoe kayak, κλπ.)
-

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

26



SWOT ανάλυση - Αδύναμα σημεία

W

- Γεωγραφική διασπορά των οικισμών των ΔΕ & μικρές πυκνότητες πληθυσμού ανά οικισμό
- Μη ολοκληρωμένο & μη καλά συντηρημένο εσωτερικό οδικό δίκτυο
- Μη ευχερής διασύνδεση όλων των οικισμών του δήμου με την μητροπολιτική περιοχή του οικισμού της Αγιάς
- Έλλειψη εναλλακτικών μεταφορικών συνδέσεων, πλην της οδικής, π.χ. ακτοπλοϊκή σύνδεση του λιμένα Αγιοκάμπου, αεροπορική σύνδεση με ελικόπτερα, κλπ.
- Ανταγωνισμός από γειτονικές τουριστικές περιοχές (κυρίως από τα νησιά των Σποράδων)
- Περιορισμένες δράσεις προώθησης του τουριστικού προϊόντος, του πλούσιου φυσικού περιβάλλοντος & του ιστορικού, πολιτισμικού & θρησκευτικού χαρακτήρα της περιοχής
- Ελλιπής αστυνόμευση τροχαίων παραβάσεων (ιδιαίτερα κρίσιμο ζήτημα κατά τη θερινή περίοδο)
-

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

27



SWOT ανάλυση - Απειλές

T

- Μείωση πληθυσμού, από 11.470 σε 10.711 μόνιμους κατοίκους στην 10ετία 2011-2021 (ποσοστό -6,62%), γεγονός που εφόσον δεν ανατραπεί, σε βάθος χρόνου θα επηρεάσει αρνητικά την γενικότερη ανάπτυξη του τόπου (επενδύσεις, δράσεις, κλπ.)
- Μείωση πληθυσμού συνδυαζόμενη με την έλλειψη εργατικού δυναμικού (πρωτογενής και τριτογενής τομέας)
- Αύξηση προβλημάτων με ΑμεΑ και προβλήματα αύξησης άνοιας
- Υποβάθμιση του τουριστικού προϊόντος, κυρίως της παραθαλάσσιας ζώνης, λόγω άναρχης δόμησης & μη ορθολογικής/ οργανωμένης & θεσμικά κατοχυρωμένης χρήσης του οδικού δικτύου & των κοινόχρηστων χώρων (π.χ. παράνομη στάση/ στάθμευση, μη θεσμοθετημένες διαβάσεις πεζών, κλπ.)
- Πλήρης επικράτηση της χρήσης των ΕΙΧ στο μέλλον, έναντι των ενεργών τρόπων μετακίνησης, εφόσον δεν γίνουν άμεσα κάποιες διορθωτικές ενέργειες
-

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

28



SWOT ανάλυση - Ευκαιρίες O

- Η υψηλή ποιότητα των αγροτικών προϊόντων (π.χ. παραγωγή μήλων) & του τουριστικού προϊόντος, αρχικά μπορεί να συντελέσει θετικά στη συγκράτηση της πληθυσμιακής μείωσης & μακροπρόθεσμα στην αύξηση του πληθυσμού
- Επέκταση του τουριστικού προϊόντος καθόλη τη διάρκεια του έτους
- Βελτίωση της παραλιακής ζώνης μέσω δράσεων ανάπλασης και βελτίωσης της οδικής ασφάλειας
- Δυνατότητες μελλοντικής ακτοποικίκής σύνδεσης με άλλους δημοφιλείς προορισμούς της ευρύτερης περιοχής (π.χ. Θεσσαλονίκη, Χαλκιδική, Σποράδες)
- Περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για δράσεις αγροτουρισμού & αθλητικού τουρισμού (υπασία, ποδηλασία, περπατητική αναρρίχηση, αϊωροπτερισμός, rafting, canoe kayak, κλπ.)
-

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

29



Αναγνώριση των προσδοκιών



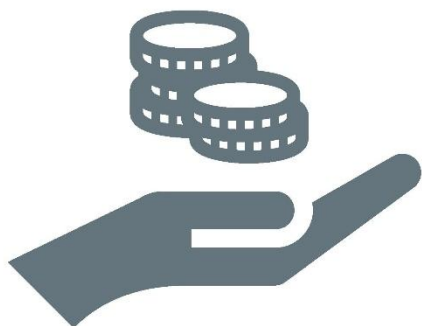
18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

30



Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον (1/5)



Θέλω **οικονομική αποδοτικότητα** των δικτύων μεταφορών για την διακίνηση ανθρώπων & αγαθών, μέσω:

- Της μείωσης του χρόνου ταξιδιού
- Της μείωσης του λειτουργικού κόστους
- Της μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο



Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον (2/5)



Θέλω **προστασία του περιβάλλοντος**

κυρίως από:

- Την αλόγιστη χρήση των Ι.Χ. οχημάτων
- Την κυκλοφορία παλαιάς τεχνολογίας μεταφορικών μέσων (κίνητρα & υποδομές για προώθηση της ηλεκτροκίνησης)
- Την υψηλή κατανάλωση ενέργειας λόγω της αλόγιστης χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο



Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον (3/5)



Θέλω **ισότιμη προσβασιμότητα** μέσω:

- Της εξασφάλισης εύκολης & γρήγορης πρόσβασης σε όλες τις χρήσεις γης της ΠΜ (εναλλακτικά μέσα, μείωση χρόνων διαδρομής, μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης)
- Της ενίσχυσης του συστήματος των ΔΣ (δημιουργία προσβάσιμων στάσεων, δρομολόγηση Mini Bus, προσβάσιμος στόλος οχημάτων, βελτίωση χρονοπρογραμματισμού, κλπ.)
- Του σεβασμού των ιδιαιτεροτήτων κάθε πολίτη & ισότιμης παροχής ελεύθερου & προσβάσιμου χώρου (υποδομές προσβασιμότητας σε ΑμεΑ, ράμπες, επαρκές πλάτος πεζοδρομίου, υποδομές για τυφλούς, ειδικές θέσεις στάθμευσης, κλπ.)
- Της αναδιανομής του δημόσιου χώρου με τρόπο ισότιμο στους χρήστες του (πεζοί, ποδηλάτες, μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς)
- Της εξασφάλισης της κοινωνικής συνοχής

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο



Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον (4/5)



Θέλω **αύξηση της ασφάλειας** με:

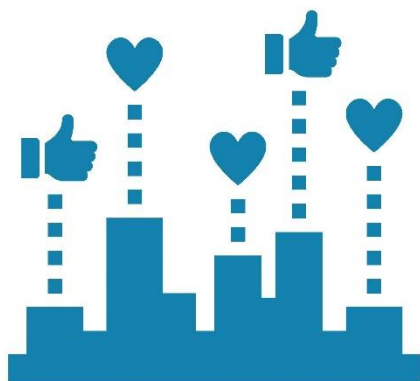
- Μείωση τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα
- Μείωση τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών (πεζοί, ποδηλατιστές, μαθητές, ηλικιωμένοι, ΑμεΑ, κλπ.)

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο



Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον (5/5)



Θέλω βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσω:

- Της δημιουργίας εκτεταμένου δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας & προστατευμένων αξόνων κίνησης πεζών & ποδηλάτων
- Της προστασίας των γειτονιών με δίκτυο οδών χαμηλών ταχυτήτων
- Της αναδιανομής του δημόσιου χώρου στους πολίτες – Δημιουργία ελεύθερων χώρων για χρήση από τους πολίτες & ανάδειξη πολιτιστικής & ιστορικής κληρονομιάς
- Της δημιουργίας απαραίτητων συνθηκών & υποδομών για την ενθάρρυνση μετακινήσεων μικρών & μεσαίων αποστάσεων με εναλλακτικά μέσα

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο



ΒΗΜΑ 3 Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (επιχειρησιακοί στόχοι)

- Ορισμός προτεραιοτήτων (επιχειρησιακών στόχων)
- Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

Ορισμός προτεραιοτήτων – επιχειρησιακών στόχων (1/2)



ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

- Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης
- Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς



ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ

- Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων που οφείλεται στην κυκλοφορία
- Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας



ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

- Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς
- Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)
- Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς
- Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

37



Ορισμός προτεραιοτήτων – επιχειρησιακών στόχων (2/2)



ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

- Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα
- Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών



ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

- Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος
- Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή του οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα & βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

38



Ιεράρχηση προτεραιοτήτων – επιχειρησιακών στόχων

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

1. Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης
2. Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς
3. Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων που οφείλεται στην κυκλοφορία
4. Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας
5. Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς
6. Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)
7. Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς
8. Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ
9. Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα
10. Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών
11. Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος
12. Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή του οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

39



ΒΗΜΑ 4 Οριστικοποίηση οράματος

- Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος
- Τελική διαμόρφωση του οράματος

Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος



• ΦΡΑΣΗ 1:

• ΦΡΑΣΗ 2:

• ΦΡΑΣΗ 3:

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο



Τελική διαμόρφωση του οράματος



•

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο



ΒΗΜΑ 5 Ποσοτικοποίηση οράματος

- Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων τιμών στόχων
- Ατζέντα παρεμβάσεων - μέτρων & πολιτικών

Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων τιμών στόχων



Ενδεικτικά προτεινόμενοι δείκτες

ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΒΕΛΤΙΣΤΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

- Πλήθος "περιοχών ήπιας κυκλοφορίας"
- Πλήθος "ζωνών προστασίας" γύρω από σχολεία
- Πλήθος "ζωνών με ανώτερο όριο ταχύτητας τα 30Km/h"
- Μήκος πεζοδρόμων
- Μήκος δρόμων ήπιας κυκλοφορίας
- Μήκος κοινόχρηστων οδών ενιαίου καταστρώματος
- Μήκος οδικών τμημάτων με προσβάσιμα πεζοδρόμια
- Μήκος ποδηλατολωρίδων/ ποδηλατοδρόμων
- Μήκος διαδρόμων αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων & πεζών (κατά μήκος ρεμάτων)
- Πλήθος ειδικών θέσεων ή ελεγχόμενης στάθμευσης
- Πλήθος κοινόχρηστων θέσεων στάθμευσης ΑμΕΑ παρά την οδό
- Πλήθος σημείων στάθμευσης ιδιωτικών ποδηλάτων, κλπ.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

- Πρόσδος υλοποίησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων
- Μήκος κατασκευής νέων υποδομών ανά μέσο μεταφοράς
- Μερίδιο χρήσης βιώσιμων μέσων μεταφοράς (ποδήλατο, Ε.Π.Η.Ο., υβριδικά/ ηλεκτρικά ΙΧ, συνεπιβατισμός, κλπ.), μέσω μετρήσεων σύνθεσης της κυκλοφορίας σε επιλεγμένες διατομές του οδικού δικτύου & χρήση δεδομένων από άλλες πηγές
- Μερίδιο μετακίνησης πεζή, μέσω μετρήσεων ροών πεζών σε επιλεγμένες διατομές του οδικού δικτύου
- Ποσοστό διαβάσεων πεζών με εγκαταστάσεις ΑΜΕΑ
- Ποσοστό προσβάσιμων εγκαταστάσεων ΔΣ χωρίς εμπόδια για ΑΜΕΑ
- Αντιληπτή ποιότητα της υποδομής για περπάτημα & ποδηλασία, μέσω της πραγματοποίησης έρευνας ικανοποίησης πολιτών
- Αριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων
- Επιδοτήσεις για την λειτουργία & συντήρηση βιώσιμων συστημάτων μεταφορών, κλπ.

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

Μία πρώτη ατζέντα παρεμβάσεων - μέτρων & πολιτικών (1/2)

- Εξέταση & υιοθέτηση προτάσεων συμβατών με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, που έχουν διατυπωθεί στο πλαίσιο υφιστάμενων μελετών (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, Κυκλοφοριακή Μελέτη, ΣΦΗΟ, ΣΑΠ, κλπ.).
- Μέτρα βελτίωσης των συνθηκών ασφαλούς περπατήματος για όλους, σε περιοχές με αυξημένη κυκλοφορία πεζών & γύρω από σχολεία & παιδικές χαρές, με στόχο την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και την οδική ασφάλεια.
- Έλεγχος ιεράρχησης οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των θεσμοθετημένων ορίων ταχύτητας.
- Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας ή πεζοδρομήσεις στις περιοχές ειδικού χαρακτήρα (π.χ. ιστορική εκκλησία Αγ. Αντωνίου στην Αγιά, αξιοθέατα, περιοχές ιστορικού ή πολιτιστικού ενδιαφέροντος, κλπ.).
- Διαμόρφωση Πυλών στα σημεία εισόδου/ εξόδου στους οικισμούς:
 - Αγιάς (π.χ. κόμβοι σύνδεσης με την Περιφερειακή Οδό Αγιάς, κόμβος Ε.Ο Αγιάς-Σκλήθρου με την οδό Δήμητρας που εξυπηρετεί τη σύνδεση με τον οικισμό Μελίβοιας),
 - Αγιοκάμπου, Κάτω Σωτηρίτσα & Βελίκα (πχ. είσοδος/ έξοδος μέσω της Ε.Ο Κόκκινου Νερού-Αγιοκάμπου).

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

46



Μία πρώτη ατζέντα παρεμβάσεων - μέτρων & πολιτικών (2/2)

- Διερεύνηση της δυνατότητας υλοποίησης κυκλικών κόμβων σε κρίσιμους κυκλοφοριακούς κόμβους (π.χ. στις συνδέσεις του οικισμού Αγιάς με την Περιφερειακή Οδό Αγιάς ή ακόμη & σε κόμβους στο εσωτερικό δίκτυο του οικισμού της Αγιάς).
- Σε όλο το μήκος του παραλιακού μετώπου:
 - Συμπλήρωση των ποδηλατοδρόμων/ πεζοδρόμων & της φυτοφύτευσης/ δεντροφύτευσης, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πράσινων διαδρομών
 - Παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας (π.χ. δημιουργία προσβάσιμων διαβάσεων πεζών, τοποθέτηση αναλαμπόντων προειδοποιητικών σηματοδοτών, κλπ.) για την προστασία των πεζών σε κρίσιμα σημεία της παραλιακής ζώνης (π.χ. σε σημεία συγκέντρωσης μεγάλου αριθμού ξενοδοχειακών μονάδων & χρήσεων γης εστίασης ή αναψυχής)
 - Οργάνωση των χώρων στάθμευσης εκτός οδού & διαμόρφωση των εισόδων/ εξόδων σε αυτούς με προσθήκη νυκτερινού φωτισμού
 - Οργάνωση της τροφοδοσίας καταστημάτων κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, με ειδικές θεσμοθετημένες θέσεις ή μέτρα διοικητικού τύπου (π.χ. με συγκεκριμένο ωράριο)
 - Ενδεχόμενη μετατόπιση περιπτέρων σε καταλληλότερα σημεία (π.χ. σε εσοχές & σε επαρκή απόσταση από τους κυκλοφοριακούς κόμβους)
 - Δημιουργία εσοχών στις θέσεις των στάσεων λεωφορείων & βελτίωση των υποδομών τους (μετατροπή τους σε προσβάσιμες στάσεις, προσθήκη/ αντικατάσταση στεγάστρων, καθισμάτων, πινάκων δρομολογίων, χαρτών, κλπ.).
- Διερεύνηση για την δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας σύνδεσης του οικισμού της Αγιάς με τους οικισμούς του παραλιακού μετώπου, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, και παροχή υπηρεσιών κατ' απαίτηση (on demand), τους μήνες εκτός θερινής περιόδου.

18/11/2024

1^ο Εργαστήριο

47



Ευχαριστούμε για την
συμμετοχή σας

svak.dimosagias.gr