



ΔΗΜΟΣ
ΔΙΟΥ-ΟΛΥΜΠΟΥ

ΕΡΓΟ:

«Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Δίου Ολύμπου»

ΣΤΑΔΙΟ 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Στόχων

- 3.1. Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων
- 3.2 Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του Σ.Β.Α.Κ.
- 3.3 Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων
- 3.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων



Πίνακας περιεχομένων

1.	Ανάπτυξη οράματος και προσδιορισμός προτεραιοτήτων	2
1.1	Γενικά στοιχεία για τη διατύπωση οράματος κινητικότητας.....	2
1.2	Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος.....	5
1.2.1	Στόχοι όπως καθορίστηκαν από τοπικά και υπερτοπικά σχέδια καθώς και στρατηγικές μελέτες στο παρελθόν.....	6
1.2.2	Στόχοι και στρατηγικές που προέκυψαν από τα προηγούμενα παραδοτέα και την ανάλυση της πρώτης διαβούλευσης με τους φορείς και τις απόψεις των πολιτών	10
1.3	Πρωταρχική διατύπωση οράματος για το Δήμο.....	11
1.4	Προσδιορισμός Προτεραιοτήτων για την κινητικότητα.....	11
1.4.1	Μεθοδολογική προσέγγιση.....	11
2.	Β' Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού – 2 ^η Διαβούλευση	16
2.1	Διαδικτυακή Διαβούλευση.....	16
2.2	Αποτελέσματα Διαβούλευσης με τους πολίτες	18
2.2.1	Οριστικοποίηση οράματος ΣΒΑΚ Δήμου Ολύμπου.....	25
2.2.2	Απαντήσεις ερωτηματολογίου από φορείς που μετέχουν στο δίκτυο εμπλεκομένων	27
2.2.3	Τελική διαμόρφωση σεναρίου κινητικότητας	28

1. Ανάπτυξη οράματος και προσδιορισμός προτεραιοτήτων

1.1 Γενικά στοιχεία για τη διατύπωση οράματος κινητικότητας

Η διαμόρφωση ενός κοινού μακροπροθέσμου οράματος με σαφές σχέδιο εφαρμογής αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό του ΣΒΑΚ. Στην ουσία πρόκειται για μια συμφωνημένη νέα κουλτούρα κινητικότητας, ένα όραμα που έχει συμφωνηθεί από τους πολιτικούς παράγοντες (Δήμος Δίου-Ολύμπου), τους θεσμικούς παράγοντες (Ομάδα Έργου ΣΒΑΚ Δίου-Ολύμπου, Δίκτυο φορέων), πολίτες και κοινό. Ένα όραμα, το οποίο θα θέτει ως θεμελιώδη χαρακτηριστικά τα εξής: α) μεγαλύτερη ευαισθησία για προστασία του περιβάλλοντος, β) διασφάλιση του δικαιώματος όλων των πολιτών για ασφαλή και ελκυστική μετακίνηση σε όλους τους τομείς της κοινωνικής ζωής, γ) εύκολα αντιληπτό, δ) δυνατότητα υλοποίησης.

Από το σύνολο της μέχρι σήμερα πορείας του ΣΒΑΚ Δίου-Ολύμπου άλλα και των αποτελεσμάτων από τη πρώτη διαβούλευση των φορέων, για τη διαμόρφωση μιας φράσης-κλειδί η οποία θα περιέχει την κατεύθυνση, την οποία από κοινού Δήμος και Φορείς φιλοδοξούν για το ΣΒΑΚ. Το όραμα κινητικότητας αποτελεί τον απώτερο στόχο (οραματικός στρατηγικός στόχος) μιας κοινωνίας, πάνω στον οποίο αναπτύσσονται οι επί μέρους στρατηγικοί στόχοι και τα μέτρα του ΣΒΑΚ.

Για την ανάπτυξη του κοινού οράματος στο ΣΒΑΚ Δίου-Ολύμπου λήφθηκαν υπόψη οι κατευθύνσεις και προτεραιότητες που τίθενται τόσο από τα σχέδια και μελέτες υπερκείμενου σχεδιασμού όσο και τις τοπικές στρατηγικές, τα πλεονεκτήματα – μειονεκτήματα – ευκαιρίες – απειλές, έτσι όπως αναδείχθηκαν από την ενδελεχή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και οι απόψεις φορέων – πολιτών έτσι όπως κατεγράφησαν μέσα από τις συμμετοχικές διαδικασίες (1η Δημόσια Διαβούλευση, έρευνες ερωτηματολογίων). Το κοινό όραμα έρχεται σε πλήρη συνάφεια με το γενικότερο όραμα για την ανάπτυξη του Δήμου έτσι όπως αυτό εκφράζεται μέσα από το Επιχειρησιακό του Σχέδιο. Ως εκ τούτου οδηγούμαστε στο προτεινόμενο κοινό όραμα που θα διέπει το ΣΒΑΚ με χρονικό ορίζοντα την επόμενη δεκαετία και έτος ορόσημο το 2030:

Παρακάτω δίνονται από διάφορους δήμους αλλά και γειτονικές πόλεις με τον Δήμο Δίου-Ολύμπου παραδείγματα διατύπωσης του οράματος, όπως αυτό αποφασίστηκε από τις σχετικές διαβουλεύσεις κατά την διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Επίσης παρουσιάζεται και η σχετική διαδικασία ανάπτυξης οράματος από δύο ευρωπαϊκές πόλεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλές φορές η διατύπωση του πρωταρχικού οράματος, βασίζεται σε μια κεντρική ιδέα που λειτουργεί ως «σύνθημα» και συμπληρώνεται περιφραστικά και αναλύεται περισσότερο μετά την διαβούλευση.

Όραμα Δήμου Κατερίνης

«Δήμος Κατερίνης: Λειτουργική πόλη με πρωταγωνιστή τον άνθρωπο». Μια πόλη που αξίζει και θέλεις να ζεις. Μια σύγχρονη πόλη που σέβεται το περιβάλλον τους δημότες και τους επισκέπτες. Μια πόλη με βλέμμα στο μέλλον.

Όραμα Δήμου Βέροιας

Η διατύπωση του αρχικού οράματος για την Βιώσιμη Κινητικότητα στην πόλη της Βέροιας του 2032 έχει ως εξής: “Βελτίωση της λειτουργίας της πόλης για την ενίσχυση του ρόλου της ως αναπτυξιακού πόλου περιφερειακής εμβέλειας με στροφή σε ενεργητικά και δημόσια μέσα μετακίνησης και την ενίσχυση της γνώσης κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών της γι’ αυτά.”

Όραμα Θεσσαλονίκης

“Η επιχειρηματικότητα και η πολιτιστική κληρονομιά της πόλης υποστηρίζονται και προβάλλονται μέσα σε ένα ζωντανό, ανθεκτικό και λειτουργικό στους κατοίκους και τους επισκέπτες αστικό περιβάλλον, στο οποίο όλοι μπορούν εύκολα και άνετα να μετακινηθούν με συνδυασμένα ήπια μεταφορικά μέσα και να απολαύσουν το ανοιχτό θαλάσσιο μέτωπο και άλλους ελεύθερους και πράσινους δημόσιους χώρους.”

Όραμα Λάρισας

- Αναβάθμιση του δημόσιου χώρου έτσι ώστε να γίνει η Λάρισα μια αξιόβιωτη για τον πολίτη και τις επιχειρήσεις πόλη. Επίσης μιλάμε για μια ανθεκτική πόλη στα θέματα της κλιματικής Αλλαγής, της ενεργειακής φτώχειας και της βιώσιμης ανάπτυξης.
- Ανάδειξη της μακράιωνης ιστορίας της Λάρισας και του σημαντικού πολιτιστικού πλούτου που παράγεται στην πόλη.
- Ανάδειξη της βιοποικιλότητας και του φυσικού πλούτου και ομορφιάς του Πηνειού και του Θεσσαλικού κάμπου.

Όραμα Δήμου Πειραιά

«Πειραιάς, μια πόλη ανθρωποκεντρική που σέβεται και πράττει για τον πεζό, επενδύει στην βιώσιμη ήπια πολυτροπική κινητικότητα και την οδική ασφάλεια, με σεβασμό στο φυσικό περιβάλλον και υποστήριξη στην ταυτότητα της πόλης ως ένα επιχειρηματικό, ναυτιλιακό και τουριστικό κέντρο διεθνούς εμβέλειας»

Όραμα Καβάλας

Για μια πόλη που εξασφαλίζει την προσβασιμότητα, ενισχύει την οικονομική δραστηριότητα, σέβεται το περιβάλλον και αναδεικνύει τον έντονο πολιτισμικό της χαρακτήρα:

Σχεδιάζουμε με προτεραιότητα τους ευάλωτους χρήστες, τους πεζούς και τους ποδηλάτες.

Αναπτύσσουμε βιώσιμες και έξυπνες λύσεις για το σύστημα αστικής κινητικότητας και τις εποχιακές ανάγκες της πόλης μας.

Πρωθούμε την απεξάρτηση από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία και τα ορυκτά καύσιμα.

Αξιοποιούμε σαν κοινωνία τις δυνατότητες του συμμετοχικού Σχεδιασμού

Όραμα Καρδίτσας

Η διατύπωση του Οράματος με βάση τα χαρακτηριστικά του Δήμου, είναι: «Η αξιοποίηση της ποδηλατικής κληρονομιάς της Καρδίτσας και της εγγύτητάς της με τη λίμνη Πλαστήρα, ώστε μέσα από μία ριζοσπαστική πολιτική περιορισμού της κυκλοφορίας αυτοκινήτων στην πόλη και αναδιαμόρφωση των δημόσιων χώρων προς όφελος πεζών-ποδηλατών, να αποτελεί παράδειγμα αστικού συγκροτήματος μηδενικών εκπομπών, να καταστεί διεθνώς αναγνωρίσιμη και να αναδειχθεί ολόκληρη η Περιφερειακή Ενότητα ως διεθνής ποδηλατικός πόλος, με σκοπό την ανάπτυξη του τουρισμού στην πόλη και της τοπικής οικονομίας, αλλά και με παράλληλα οφέλη από την περαιτέρω μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου στην υγεία των κατοίκων, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και στην εξασφάλιση της ισότητας στη μετακίνηση μεταξύ όλων των κοινωνικών ομάδων»

Όραμα Δήμου Σερρών



“Σέρρες: μια βιώσιμη, προσβάσιμη, «έξυπνη» πόλη”

Όραμα Δήμου Φλώρινας

Δήμος Φλώρινας: ένας Δήμος για όλους χωρίς εμπόδια και αποκλεισμούς, διασφαλίζοντας την ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής ανάπτυξης και δίδοντας έμφαση στις ανθρώπινες μετακινήσεις με ποδήλατο και βιάδισμα»

Ευρωπαϊκά παραδείγματα ανάπτυξης οράματος

ΛΙΛ, ΓΑΛΛΙΑ: Δημιουργία Οράματος

Στη Λιλ της Γαλλίας, η διαδικασία δημιουργίας ενός ΣΒΑΚ ξεκίνησε μετά το μεγάλο κύμα αστικής αναγέννησης τη δεκαετία του 1990. Μεγάλες επενδύσεις επεσήμαναν τα προβλήματα της αστικής αναζωογόνησης των ελεύθερων χώρων στο Roubaix και στο Tourcoing. Παράλληλα, ο τερματικός σταθμός του δικτύου TGV (αρχικά είχε προγραμματιστεί να εγκατασταθεί εκτός του κέντρου της πόλης), έδωσε την ευκαιρία για τη δημιουργία μιας εντελώς νέας γειτονιάς, του Euralille. Η ανάπτυξη του Euralille, το οποίο αποτέλεσε κόμβο δημόσιων μεταφορών που εξυπηρετεί όχι μόνο τις διεθνείς, αλλά και τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες, δεν ήταν μέρος μιας λεπτομερούς τοπικής κυκλοφοριακής μελέτης. Οι εξελίξεις αυτές θέτουν το πλαίσιο για το όραμα μιας πόλης που είναι οικονομικά ισχυρή, με ένα διεθνές και ευρωπαϊκό προφίλ. Η δημιουργία μιας ελκυστικής πόλης κατατάσσεται ψηλά στη λίστα των στόχων παράλληλα με την αναμόρφωση των κοινόχρηστων χώρων και κυρίως του κυκλοφοριακού περιβάλλοντος. Ένα από τα στρατηγικά ζητήματα που ανέκυψαν ήταν η επιλογή μεταξύ της περαιτέρω ανάπτυξης του συστήματος του μετρό και μιας προοδευτικής προσέγγισης συμπεριλαμβανομένης των επιφανειακών δημόσιων μέσων μεταφοράς (λεωφορείο και τραμ). Η πόλη επέλεξε την τελευταία επιλογή, εξελίσσοντας τις επίγειες μεταφορές και αξιοποιώντας αυτές ως μέσο για την αναδιάρθρωση, τον επανασχεδιασμό και την ανακατανομή των κοινόχρηστων χώρων. Έννοιες όπως «λεωφορειακές γραμμές υψηλής ποιότητας» και τραμ-τρένο έχουν εισαχθεί στο νέο πλέον όραμα της πόλης.

ΓΑΝΔΗ, ΒΕΛΓΙΟ: Οραματισμός Κινητικότητας

Στόχος αποτέλεσε η ανάπτυξη νέων προσεγγίσεων για την αλλαγή της αστικής κινητικότητας, των δημόσιων χώρων και των ανθρώπινων συνθηκών ώστε να καταστεί η Γάνδη μία πιο φιλική πόλη για τα παιδιά μέχρι το 2050. Ο στόχος αυτός αποτέλεσε το κίνητρο για τη δημιουργία μίας ομάδας με την ονομασία «Μετάβαση στην Αρένα» η οποία αποτελείται από 25 δραστήρια άτομα με διαφορετικά υπόβαθρα (νέους επιχειρηματίες, πολίτες, αρχιτέκτονες και συγκοινωνιολόγους).



Εικόνα 1-1: Ανάπτυξη οράματος. Eltis 2021

1.2 Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος

Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος αποτελεί ένα από τους ακρογωνιαίους λίθους του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το κοινό όραμα είναι εκείνο που θα θέσει τη βάση προσδιορισμού των στόχων και των μέτρων ενός ΣΒΑΚ. Το όραμα μπορεί να γίνει ο οδηγός ενός ΣΒΑΚ εφόσον αυτό είναι ευρέως αποδεκτό τόσο από τους πολίτες όσο και από τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Το βασικό ερώτημα που πρέπει να τεθεί από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς προκειμένου να διαμορφωθεί ένα ρεαλιστικό όραμα είναι σε τι είδους πόλη θέλουμε να ζήσουμε και με ποιον τρόπο θα διαφέρει η πόλη στην οποία ζούμε από τις υπόλοιπες. Το όραμα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μελλοντικού αστικού περιβάλλοντος και είναι αυτό που καθοδηγεί την ανάπτυξη των κατάλληλων μέτρων σχεδιασμού. Οι μεταφορές και η κινητικότητα θα πρέπει να ενσωματωθούν στο ευρύτερο περιεχόμενο της αστικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Το όραμα καλείται να προετοιμασθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να λαμβάνει υπόψη όλες τις εναλλακτικές πολιτικές και ειδικότερα του γενικού πλαισίου πολιτικής, του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, της οικονομικής ανάπτυξης, του περιβαλλοντικού σχεδιασμού, της κοινωνικής ένταξης, της ισότητας των φύλων, της υγείας και της ασφάλειας. Όραμα» για ένα ΣΒΑΚ είναι η επιθυμητή εικόνα της περιοχής στο μέλλον όχι μόνο σε σχέση με το πολεοδομικό και κυκλοφοριακό περιβάλλον που θα διαμορφωθεί αλλά με την συνολική «μεγάλη» εικόνα του Δήμου. Το όραμα δείχνει την κατεύθυνση του σχεδίου ΣΒΑΚ και τις επιθυμίες-προσδοκίες όχι μόνο της δημοτικής αρχής αλλά κυρίως των φορέων και των πολιτών.

Το όραμα πρέπει να απαντάει στις παρακάτω ερωτήσεις :

- Πως θα ήθελες τις επόμενες δεκαετίες να είναι ο Δήμος Δίου-Ολύμπου, πως θα ήθελε να είναι η κοινότητα, η γειτονιά και η περιοχή που θέλουν με μεγαλώσουν τα παιδιά σου ή τα εγγόνια σου.
- Θέλεις περισσότερη οδική ασφάλεια, καλύτερη κυκλοφοριακές συνθήκες
- Θέλεις περισσότερους ποδηλατοδρόμους και πεζόδρομους
- Θέλεις πρόσβαση σε δημόσια συγκοινωνίας
- Θέλεις περισσότερο αστικό πράσινο, ποιότητα ζωής, καθαρότερο αέρα, καλύτερες συνθήκες περιβάλλοντος

- **Θέλει βελτίωση της πρόσβασης σε ΑΜΕΑ**

Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να βασίζεται σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για την ανάπτυξη των μεταφορών και της κινητικότητας για το σύνολο της αστικής περιοχής, το οποίο θα περιλαμβάνει όλα τα μέσα και τις μορφές των μεταφορών: δημόσια και ιδιωτικά, επιβατών και εμπορευμάτων, μηχανοκίνητα και μη μηχανοκίνητα μέσα, μετακίνηση και στάθμευση.

Το όραμα κινητικότητας προκύπτει ως συνισταμένη των κατευθύνσεων και αρχών του υπερκείμενου σχεδιασμού (ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό πλαίσιο) και των υπόλοιπων πλαισίων στρατηγικού σχεδιασμού του Δήμου, όπως είναι το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ. Λιτοχώρου, το Τοπικό σχέδιο Αποβλήτων Δ.Δίου-Ολύμπου, το ΓΠΣ Δίου, η ΣΜΠΕ Λιτοχώρου, το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, το ΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας 2007-2013 Αειφόρος ανάπτυξη και ποιότητα ζωής στην ΠΚΜ και φυσικά οι παρατηρήσεις των πολιτών και φορέων στην 1η διαδικτυακή διαβούλευση.

1.2.1 Στόχοι όπως καθορίστηκαν από τοπικά και υπερτοπικά σχέδια καθώς και στρατηγικές μελέτες στο παρελθόν

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δήμου Λιτοχώρου

Οι στόχοι και η σκοπιμότητα του σχεδίου παρουσιάζονται κυρίως στην αρχική φάση του σχεδίου Α, όπου έγινε η πρώτη φάση της μελέτης. Οι στόχοι του ΓΠΣ Λιτοχώρου, όπως περιγράφηκαν στη πρώτη φάση είναι:

- **Η ενίσχυση της υπαίθρου και των αγροτικών οικισμών μέσα από την ανάπτυξη ενός πλέγματος συμπληρωματικών δραστηριοτήτων και πρωτοβουλιών.**
- **Η προστασία της γης υψηλής παραγωγικότητας.**
- **Η προστασία του υδατικού δυναμικού.**
- **Η οικιστική επέκταση των δυναμικών και αναπτυσσόμενων περιοχών σε τέτοιου μεγέθους εκτάσεις ώστε να καλύπτονται μακροπρόθεσμα οι ανάγκες και να είναι δυνατή, μέσα από τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό τους, η αλλαγή του χαρακτήρα του οικισμού προς την επιθυμητή κατεύθυνση.**
- **Η οργάνωση του θεσμοθετημένου ΒΙΟΠΑ, χώρου υποδοχής των μεταποιητικών και εμπορευματικών δραστηριοτήτων του Δήμου αλλά και της ευρύτερης περιοχής.**
- **Η σύνδεση του Δήμου με τα κύρια δίκτυα μεταφορών, επικοινωνιών και ενέργειας. Η αναβάθμιση του Σιδηροδρομικού σταθμού του Λιτοχώρου.**
- **Η ρύθμιση των προβλημάτων που αφορούν στις χρήσεις γης (άσκηση έντονης πίεσης για τουριστική χρήση και αγροτουριστική στα ημιορεινά και κατοικία σε γεωργικές περιοχές, αυθαίρετη δόμηση και εξάπλωση των κατοικιών σε παράκτιες εκτάσεις).**
- **Η υιοθέτηση του μοντέλου της συμπαγούς πόλης και η αποφυγή υπερμεγεθυμένων οικισμών.**
- **Η βελτίωση της αστικής ποιότητας ζωής (εξασφάλιση επαρκών κοινόχρηστων χώρων, ορθολογική οργάνωσή τους, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, προστασία και ανάδειξη αξιόλογων και ενδιαφερόντων ιστορικών τόπων και περιοχών φυσικού ενδιαφέροντος).**
- **Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, στόχος της πρότασης είναι η ρύθμιση των χρήσεων γης και η εξασφάλιση υψηλών ποιοτικών προδιαγραφών για το φυσικό και δομημένο περιβάλλον.**

Στην τελική πρόταση Β1 στάδιο του ΓΠΣ Λιτοχώρου, οι κυριότεροι στόχοι του σχεδίου που αποτελούν τις βασικές αρχές της πρότασης είναι συνοπτικά:

- Η προστασία του φυσικού και ιστορικού περιβάλλοντος του ΟΤΑ, εντάσσοντας σε Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ) τον Εθνικό Δρυμό Ολύμπου και τους πολύ σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους της περιοχής (κηρυγμένους και υπό κήρυξη).
- Ο καθορισμός Περιοχών Ελέγχου και Περιορισμού Δόμησης (ΠΕΠΔ) στις εκτάσεις εκτός ΠΕΠ και εκτός εγκεκριμένου σχεδίου και προτεινόμενων επεκτάσεων, που στηρίζονται στην υπάρχουσα ΖΟΕ Λιτοχώρου και προτείνουν επιπλέον χρήσεις και περιορισμούς για την προστασία της γεωργικής γης και ρύθμιση των προβλημάτων που αφορούν στις χρήσεις γης στον εξωαστικό χώρο.
- Η οικιστική ανάπτυξη των οικισμών του Δήμου με αξιοποίηση των δυνατοτήτων του υφιστάμενου εγκεκριμένου σχεδίου και την πρόταση νέων επεκτάσεων για κάλυψη αναγκών-πιέσεων για β κατοικία στην περιοχή και για την βελτίωση της αστικής ποιότητας ζωής, με την εξασφάλιση επαρκών κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων και την ορθολογική οργάνωση της οροθέτησή τους.

ΣΜΠΕ ΓΠΣ Λιτοχώρου

Αντικείμενο της Στρατηγικής Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), είναι η περιβαλλοντική αξιολόγηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) της ΔΕ Λιτοχώρου. Η εν λόγω μελέτη περιλαμβάνει την ανάλυση και αξιολόγηση των επιδράσεων και των δράσεων στο περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής του Λιτοχώρου από την υλοποίηση των κατευθύνσεων και των μέτρων ΓΠΣ, επίσης εξετάζει προτάσεις και κατευθύνσεις ώστε να αποφευχθούν ενδεχόμενες αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η μελέτη εκπονήθηκε σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπει η ΚΥΑ Αριθ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/Οικ.107017 (ΦΕΚ 1225Β/2006) και αφορά το ΓΠΣ Δήμου Λιτοχώρου και έχει τεθεί σε εκτενής διαβούλευση ενώ έχουν γνωμοδοτήσει οι φορείς που προβλέπονται από την νομοθεσία.

ΓΠΣ ΔΙΟΥ

Στη ΔΕ Δίου είναι σε ισχύ το ΦΕΚ 64 Α.Α.Α.Π 14/2/2008 Αριθμ. 2532 (1) Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Δίου (Νομού Πιερίας) . Σύμφωνα με αυτό προβλέπει κάτωθι :

Την ανάγκη μεγαλύτερης προστασίας της γεωργικής γης και καλύτερης οργάνωσης της κτηνοτροφικής παραγωγής, καθώς και τη σύνδεση της περιοχής με τις ζώνες μεταποιητικών και εμπορευματικών δραστηριοτήτων της Κατερίνης και του Λιτοχώρου

Το μετασχηματισμό της αγροτικής δραστηριότητας με έμφαση στις αναδιαρθρώσεις καλλιεργειών, παραγωγή πιστοποιημένης ποιότητας προϊόντων με υψηλή προστιθέμενη αξία και τέλος ανάπτυξη της βιολογικής γεωργίας και κτηνοτροφίας . Την προτεινόμενη χωρική οργάνωση του Δήμου, η οποία διατηρεί την υπάρχουσα δομή του οικιστικού δικτύου και δεν διαφοροποιεί το βασικό χαρακτήρα των υφιστάμενων χρήσεων στον εξωαστικό χώρο. Στην προτεινόμενη οργάνωση ενσωματώνονται σε λειτουργικό και ολοκληρωμένο σύνολο τα στοιχεία της υπάρχουσας κατάστασης και οι τάσεις οικιστικής ανάπτυξης, στην προοπτική της βιωσιμότητας και αειφορίας.

Τέλος όσον αφορά την κινητικότητα και την κυκλοφορία εντός της ΔΕ προβλέπει την ιεράρχηση του οδικού δικτύου σε λεωφόρους, αρτηρίες και συλλεκτήριες,

Οι βασικότερες παρεμβάσεις είναι:



- Η κατασκευή της προτεινόμενης αρτηρίας που θα συνδέει την Βροντού με τους οικισμούς του Δίου και των Πλατανακίων ακολουθώντας τη χάραξη του υφιστάμενου χωματόδρομου.
- Προτείνεται η σύνδεση του οικισμού του Δίου με τον οδικό άξονα της ΠΑΘΕ στον ήδη υπάρχοντα ανισόπεδο κόμβο της Νέας Εφέσου.
- Επίσης προτείνεται μελλοντικά η απευθείας σύνδεση της έδρας του Δήμου (Κονταριώτισσα) με την πόλη της Κατερίνης.
- Τέλος είναι απαραίτητη η συντήρηση και η βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του επαρχιακού οδικού δικτύου στα διοικητικά όρια του Δήμου.

Για την ενεργοποίηση και την εφαρμογή του ΓΠΣ του Δήμου Δίου, θα απαιτηθούν διάφορα έργα και μελέτες, ώστε να υλοποιηθεί στο σύνολό του, ο χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός.

ΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας 2007-2013 Αειφόρος ανάπτυξη και ποιότητα ζωής στην ΠΚΜ

Η στρατηγική της βιώσιμης ανάπτυξης αποτελεί τη μόνη κοινωνικά παραδεκτή στρατηγική επιλογή για τον σχεδιασμό της πολιτικής στο προσεχές μέλλον. Η τριμερής σύστασή της (περιβάλλον - κοινωνία - οικονομία), υποχρεώνει στην ανάπτυξη μίας πολυθεματικής παρέμβασης, που θα ανταποκρίνεται στις παραπάνω δεσμεύσεις. Παράλληλα, η διασφάλιση χωρικής ισορροπίας μεταξύ ομάδων περιοχών με διαφορετικά χαρακτηριστικά προβληματικότητας και δυναμισμού αποτελεί σημαντική διάσταση της βιώσιμης ανάπτυξης, που πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη κατά τον προγραμματισμό.

β. Ειδικοί στόχοι

- Προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και ολοκληρωμένη διαχείριση προστατευόμενων περιοχών και σημαντικών φυσικών οικοσυστημάτων.
- Βελτίωση και ορθολογική διαχείριση των υποδομών περιβάλλοντος.
- Συντονισμένη, συστηματική και δυναμική αντιμετώπιση των εστιών ρύπανσης και έγκαιρη λήψη μέτρων μέσω κατάλληλου σχεδιασμού για την πρόληψη νέων μορφών και εστιών ρύπανσης.
- Ενσωμάτωση της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» στο σχεδιασμό των παρεμβάσεων.
- Προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς (μνημείων, ιστορικών κέντρων, παραδοσιακών οικισμών και αρχιτεκτονικά ενδιαφερόντων συνόλων).
- Αναβάθμιση των κοινωνικών δομών και υπηρεσιών, ανάπτυξη δικτύου υπηρεσιών υγείας, κοινωνικής αλληλεγγύης και εκπαίδευσης και εξάλειψη του κοινωνικού αποκλεισμού.
- Αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος στα αστικά κέντρα και αντιμετώπιση των χωροταξικών, πολεοδομικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων.
- Ανάπτυξη και επέκταση αστικών μεταφορών.
- Αναγέννηση και ανάδειξη του αγροτικού χώρου και της υπαίθρου με δράσεις ολοκληρωμένου χαρακτήρα για την ανάπτυξη νέων προϊόντων – υπηρεσιών και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής.
- Λειτουργική διασύνδεση πόλης – υπαίθρου.

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης καταρτίζονται για κάθε περιφέρεια της χώρας και αποτελούν σύνολα κειμένων ή και διαγραμμάτων με τα οποία:

- καταγράφεται και αξιολογείται η θέση της περιφέρειας στο διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο, ο ρόλος της σε εθνικό επίπεδο και σε σύγκριση με άλλες περιφέρειες και οι λειτουργίες διαπεριφερειακού χαρακτήρα που έχει ή μπορεί να αναπτύξει,
- καταγράφονται και αξιολογούνται οι παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν την μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και διάρθρωση του χώρου στο επίπεδο της περιφέρειας,
- αποτιμώνται οι χωρικές επιπτώσεις των ευρωπαϊκών, εθνικών και περιφερειακών πολιτικών και προγραμμάτων στο επίπεδο της περιφέρειας και
- προσδιορίζονται με προοπτική δεκαπέντε ετών, οι βασικές προτεραιότητες και οι στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και αιεφόρο ανάπτυξη του χώρου στο επίπεδο της περιφέρειας, οι οποίες θα προωθούν την ισότιμη ένταξη της στον ευρύτερο διεθνή, ευρωπαϊκό και εθνικό χώρο.

Το περιφερειακό πλαίσιο Χωροταξικού σχεδιασμού και Αειφόρος Ανάπτυξης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 218 Β (6-2-2004) αποτελεί το δεύτερο επίπεδο περιφερειακού σχεδιασμού χωροταξίας. Στο άρθρο 2 του πλαισίου παρουσιάζονται οι στόχοι του σχεδίου μεταξύ των οποίων και ο στόχος της προώθησης και αιεφόρου, ισόρροπου και διαρκούς ανάπτυξης της Περιφέρειας σύμφωνα με τις φυσικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες της. Επίσης ορίζεται ως στόχος η εξασφάλιση της ικανότητας του σχεδίου να αποτελέσει ως κατευθυντήριο πλαίσιο στα επίπεδα κατώτερου σχεδιασμού (ΓΠΣ, ΣΧΟΑΑΠ, ΠΕΡΠΟ, ΖΟΕ) εξασφαλίζοντας την συνεκτική διαχείριση του χώρου. Ως στόχος προσδιορίζεται η εξειδίκευση και συμπλήρωση βασικών προτεραιοτήτων και επιλογών για περιοχές οργανωμένης ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων και περιοχές ειδικών χωρικών παρεμβάσεων σύμφωνα με το Ν.2742/1999. Τέλος, στο πρότυπο χωρικής ανάπτυξης ορίζεται ως επιμέρους περιβαλλοντικός στόχος η ανάπτυξη ενός βιώσιμου προτύπου ανάπτυξης της υπαίθρου.

Τοπικό σχέδιο Αποβλήτων του Δήμου Δίου-Ολύμπου

Σύμφωνα με το Τοπικό Σχέδιο Αποβλήτων του Δήμου Δίου-Ολύμπου (2021-2025), καθορίστηκε το αντικείμενο και οι στόχοι του, παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω. Το τοπικό σχέδιο αποβλήτων εγκρίθηκε με την Αριθμ. Απ. 10/2021 της επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου.

Αντικείμενο του Τοπικού Σχεδίου Διαχείρισης Αστικών Στερεών Αποβλήτων (ΤΣΔ- ΑΣΑ) του Δήμου Δίου-Ολύμπου είναι ο σχεδιασμός ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης αποβλήτων με στόχο την ενίσχυση των δράσεων επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης των ΑΣΑ και τη μείωση των αποβλήτων που οδηγούνται στο ΧΥΤΑ Λιτοχώρου. Η κατάρτιση του ΤΣΔΑ πραγματοποιήθηκε κατ' εφαρμογή αφενός του άρθ. 84 του ν. 4685/20 και αφετέρου του νέου Εθνικού Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων (ΕΣΔΑ). Οι προβλέψεις και τα αποτελέσματα του τοπικού σχεδίου αποτελούν τη βάση (μαζί με τα άλλα ΤΣΔΑ των Δήμων της Περιφέρειας Κ. Μακεδονίας) για την αναθεώρηση του Περιφερειακού Σχεδίου Διαχείρισης Απορριμμάτων (ΠΕ.Σ.Δ.Α.) Κ. Μακεδονίας.

Το παρόν ΤΣΔΑ περιλαμβάνει :

- ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης παραγωγής και
- διαχείρισης των αστικών στερεών αποβλήτων (ΑΣΑ) στο Δήμο.
- την ενσωμάτωση των θεσμικών εξελίξεων στον τομέα της διαχείρισης των ΑΣΑ
- και την εξειδίκευση των εθνικών στόχων σχεδιασμού σε επίπεδο Δήμου.
- κατάρτιση δράσεων υποκίνησης της συμμετοχής των πολιτών.
- κατάρτιση προτάσεων και δράσεων για την εκτροπή του μεγαλύτερου μέρους

- των ΑΣΑ με έμφαση στην πρόληψη, επαναχρησιμοποίηση και διαλογή στην
- πηγή (ΔσΠ).
- Ανάλυση του κόστους επένδυσης και διαχείρισης του προτεινόμενου σχεδίου
- συγκριτικά με το κόστος της υφιστάμενης διαχείρισης των ΑΣΑ.

Επισημαίνεται ότι ο Δήμος Δίου Ολύμπου βρίσκεται σε προκαταρκτικό στάδιο σε ό,τι αφορά τη διαχείριση των αποβλήτων και επιπλέον είναι ένας Δήμος με ανομοιογένεια σε ό,τι αφορά στα χωροταξικά και οικονομικά της κριτήρια. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, κατά τη σύνταξη του τοπικού σχεδίου έγινε προσπάθεια ώστε και οι τρεις δημοτικές ενότητες από τις οποίες αποτελείται να συμβάλλουν θετικά στη διαχείριση των στερεών αποβλήτων, δίνοντας έμφαση στις ιδιαιτερότητες της καθεμιάς από αυτές.

Η υλοποίησή του ΤΣΔΑ θα ελέγχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα, ενώ δύναται να επικαιροποιείται ετησίως σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 2, αρθ. 84 του ν. 4685/20.

1.2.2 Στόχοι και στρατηγικές που προέκυψαν από τα προηγούμενα παραδοτέα και την ανάλυση της πρώτης διαβούλευσης με τους φορείς και τις απόψεις των πολιτών

Οι στόχοι του ΣΒΑΚ πρέπει να είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί και χρονικά ορισμένοι (SMART), ενδεικτικά τέτοιοι στόχοι είναι:

- αύξηση του ποσοστού των πολιτών και επισκεπτών που ευαισθητοποιούνται για την κινητικότητα
- το ποσοστό % αύξησης της χρήσης ποδηλάτου, πεζής μετακίνησης, δημόσιας συγκοινωνίας (δημοτικής ή αστικής)
- το ποσοστό % μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης κ.ο.κ.
- η αύξηση του πρασίνου ανά κάτοικο,
- η αύξηση των διατιθέμενων χώρων στάθμευσης περιμετρικά των κέντρων,
- η βελτίωση της προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες (παιδιά, ηλικιωμένοι, ΑΜΕΑ κ.α.),
- τα νέα χιλιόμετρα υποδομών για περπάτημα και ποδήλατο,
- οι νέες περιοχές εξυπηρέτησης των μέσων μεταφοράς (λεωφορείο, ταξί κ.α.).

Η αλληλεπίδραση μεταξύ των εθνικών και τοπικών στόχων όπως διατυπώθηκαν στην προηγούμενο παράγραφο από την ανάλυση των μελετών που έχουν εκπονηθεί στο παρελθόν για το Δήμο Δίου-Ολύμπου με τους στόχους και προτάσεις όπως καθορίστηκαν στην διαβούλευση με τους φορείς, την ομάδα έργου αλλά και τις απαντήσεις πολιτών μέσα από την διαδικτυακή έρευνα, τα ερωτηματολόγια είναι αντικείμενο που πρέπει να ληφθεί υπόψη στα επόμενα βήματα του σχεδιασμού και στην διατύπωση του πρωταρχικού οράματος. Στο παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι στόχοι από φορείς και πολίτες για τους κυριότερους άξονες.

Πίνακας 1-1: Στόχοι όπως προσδιορίστηκαν από την διαβούλευση και τις συμμετοχικές διαδικασίες

ΑΞΟΝΕΣ	ΣΤΟΧΟΙ
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ	<ul style="list-style-type: none">• Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους και ειδικά για τα ΑμεΑ και ηλικιωμένους• Βελτίωση ασφάλειας και προστασίας για όλους τους πολίτες• Δημιουργία υποδομών
ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	<ul style="list-style-type: none">• Γενική αναβάθμιση ποιότητας αστικού περιβάλλοντος• Αποσυμφόρηση του αστικού ιστού

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ-ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ-ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
ΠΟΔΗΛΑΤΟ	<ul style="list-style-type: none"> δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα ενώνει τις περιοχές μεταξύ τους, αλλά και με τον Όλυμπο και παραλιακή ζώνη
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	<ul style="list-style-type: none"> Ηλεκτροκίνηση χρήση ΑΠΕ και φιλικών προς το περιβάλλον μέτρων, Μείωση κατανάλωσης ενέργειας, ηχορύπανσης και εκπομπών αέριων ρύπων
ΕΥΣΙΑΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ/ΣΥΜΕΤΟΧΗ	<ul style="list-style-type: none"> Αλλαγή οδηγικής κουλτούρας και ευαισθητοποίησης πολιτών και αλλαγή του τρόπου σκέψης Συμμετοχική δράση όλων των φορέων
ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ	<ul style="list-style-type: none"> Βελτίωση αστικών συγκοινωνιών, διασύνδεση των κοινοτήτων του Δήμου μεταξύ τους και με το παραλιακό μέτωπο

1.3 Πρωταρχική διατύπωση οράματος για το Δήμο

«Δήμος Δίου-Ολύμπου: Ένας Δήμος με το βλέμμα στους ανθρώπους. Από τον Όλυμπο έως τον Θερμαϊκό. Ένας θεϊκός προορισμός για επισκέπτες αλλά και ένας δήμος που σέβεται τους δημότες του. Με προτεραιότητα την οδική ασφάλεια για πεζούς αλλά και ποδηλάτες. Δήμος με πρόσβαση για όλους με ιδιαίτερη φροντίδα για τα ΑΜΕΑ και τους ηλικιωμένους. Με περισσότερους ελεύθερους χώρους και έμφαση στην πεζή μετακίνηση. Με σύγχρονες εμπορευματικές μεταφορές.»

Λαμβάνοντας υπόψη την μεθοδολογία η οποία διατυπώθηκε τόσο στο προηγούμενο παραδοτέο, όσο και στο κεφάλαιο 1.2 και τα αποτελέσματα των διαδικασιών διαβούλευσης με τους φορείς τα οποία περιγράφονται στο κεφάλαιο 2, δεν προκύπτει ανάγκη διαφορετικής διατύπωσης ή προσθήκης στην αρχική διατύπωση του πρωταρχικού οράματος.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο χαρακτήρας του επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας (κεφάλαιο 2) έχει ενσωματωθεί και στο τελικό όραμα για την αστική κινητικότητα του Δήμου Δίου-Ολύμπου.

1.4 Προσδιορισμός Προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

1.4.1 Μεθοδολογική προσέγγιση

Οι προτεραιότητες που αναδείχθηκαν μέσα από την από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης (ανάδειξη προβλημάτων και ευκαιριών), τη συλλογή των απόψεων φορέων και πολιτών (μέσα από τις συμμετοχικές διαδικασίες, αλλά και τις δράσεις που παρουσιάστηκαν σε προηγούμενη ενότητα) καθώς και την ανάλυση των Ευρωπαϊκών, Εθνικών και περιφερειακών πλαισίων και οι οποίες οδήγησαν και στον καθορισμό του κοινού οράματος για την κινητικότητα είναι οι ακόλουθες (σε ιεραρχική κλίμακα):

Για την παροχή στρατηγικής καθοδήγησης, πρέπει να προσδιοριστεί ένα όραμα μέσω συγκεκριμένων στρατηγικών στόχων/προτεραιοτήτων που υποδεικνύουν το είδος της επιθυμητής αλλαγής. Καθορισμός στρατηγικών στόχων/προτεραιοτήτων σημαίνει να διευκρινιστεί σε ποιες κοινωνικές, περιβαλλοντικές ή οικονομικές βελτιώσεις στοχεύουμε, αναφέροντας ακριβώς τι χρειάζεται να «μειωθεί», να «αυξηθεί» ή να «διατηρηθεί». Οι προτεραιότητες αποτελούν στην ουσία τον απώτερο σκοπό του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ενώ τα μέτρα είναι τα μέσα για την επίτευξή τους. Αυτή η προσανατολισμένη προς το στόχο προσέγγιση έρχεται σε αντίθεση με την παραδοσιακή προσέγγιση σχεδιασμού, που επικεντρώνεται στην

υλοποίηση συστημάτων και υποδομών χωρίς αναφορά σε προτεραιότητες και στόχους υψηλότερου επιπέδου. Η συνεχής συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων είναι απαραίτητη προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποδοχή των καθορισμένων προτεραιοτήτων για την κινητικότητα.

Μετά τον καθορισμό των στρατηγικών στόχων που βοηθούν στον προσανατολισμό της επιλογής και του σχεδιασμού των μέτρων. Οι στρατηγικοί στόχοι συνήθως περιλαμβάνουν επίσης στρατηγικές προτεραιότητες και τους τομείς εστίασης για τη βελτίωση της κατάστασης.

Τι είναι «Προτεραιότητα»; Μια γενική δήλωση που περιγράφει μια βελτίωση που αναζητά η πόλη. Καθορίζει τις κατευθύνσεις βελτίωσης και τους τομείς προτεραιότητας, αλλά όχι τα μέσα για την επίτευξή της. *Πηγή: Κατευθυντήριων Οδηγιών για την ανάπτυξη και την υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ 2019).*

Οι προτεραιότητες παρέχουν μόνο στρατηγική κατεύθυνση (σχεδιασμός προσανατολισμένος στο στόχο) και δε θα πρέπει να είναι υπερβολικά λεπτομερείς, καθώς τα ακριβή μέσα προσδιορίζονται μόνο κατά τον σχεδιασμό των μέτρων. Οι προτεραιότητες θα πρέπει να περιλαμβάνουν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για όλα τα μέσα μεταφοράς, ενώ παράλληλα ακολουθούν τη στροφή σε πιο βιώσιμους τρόπους.

Η προτεραιότητα είναι «Μια γενική δήλωση που περιγράφει μια βελτίωση που αναζητά η πόλη. Καθορίζει τις κατευθύνσεις βελτίωσης και τους τομείς προτεραιότητας, αλλά όχι τα μέσα για την επίτευξή της.»

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω και όσα παρουσιάστηκαν στα προηγούμενα παραδοτέα και συζητήθηκαν στην διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δίου -Ολύμπου

- Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος
- Υγεία
- Προσβασιμότητα πολιτών, επισκεπτών και ΑΜΕΑ
- Ασφάλεια Οδική
- Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών.

Για την κατάλληλη ιεράρχηση των παραπάνω επιλέχθηκαν τα παρακάτω κριτήρια με τα οποία θα γίνει η ιεράρχηση. Ομαδοποιούνται σε 2 κατηγορίες σε περιβαλλοντικές και κοινωνικές-οικονομικές.

Περιβαλλοντικές

- Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος
- Υγεία

Κοινωνικές-οικονομικές

- Προσβασιμότητα πολιτών, επισκεπτών και ΑΜΕΑ
- Ασφάλεια Οδική
- Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών.

Αρχικά ορίζονται τα κριτήρια και συνέχεια καθορίζονται οι προτεραιότητες για να γίνει η ιεράρχηση. Σε κάθε κριτήριο ορίζεται μία τιμή βαρύτητας, δηλαδή σημαντικότητας. Όσο πιο σημαντικό θεωρούμε ένα κριτήριο, τόσο πιο υψηλή πρέπει να είναι η βαθμολογία του. Το σημαντικότερο κριτήριο παίρνει βαθμό 6. Όλα τα άλλα κριτήρια, καθορίζονται και βαθμολογούνται βάσει της σχετικής τους βαρύτητας συγκριτικά με το πιο σημαντικό. Από τις απαντήσεις που έχουν δώσει οι φορείς και οι πολίτες έγινε η κατάταξη της σημαντικότητας των κριτηρίων.



Αυτή η διαδικασία δημιουργεί έναν πίνακα διαστάσεων X κριτηρίων με Y προτεραιότητες. Γεμίζουμε τον πίνακα, βαθμολογώντας κάθε κριτήριο και κάθε προτεραιότητα, με έναν βαθμό από το 1 (χειρότερο) ως το 6 (καλύτερο).

Στην συνέχεια, για κάθε κριτήριο υπολογίζεται το άθροισμα των γινομένων του κάθε κριτηρίου επί την σημαντικότητά του και υπολογίζεται το συνολικό άθροισμα για κάθε κριτήριο.

Η τελική βαθμολογία κάθε επιλογής ορίζει την βέλτιστη λύση βάσει των κριτηρίων και της βαρύτητάς τους που έχει αποδώσει ο ίδιος ο οργανισμός ή το ίδιο το πρόσωπο που κάνει την ανάλυση-αξιολόγηση.

Πίνακας 1-2: Ανάλυση για την επιλογή του βέλτιστων κριτηρίων και προτεραιοτήτων –απαντήσεις από πολίτες

	Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	Υγεία –Αστικές αναπλάσεις	Προσβασιμότητα πολιτών , επισκεπτών και ΑΜΕΑ	Ασφάλεια Οδική	Λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών και Νέες τεχνολογίες	Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας- Εμπορευματικές Μεταφορές	Αξιολόγηση
Σημαντικότητα κριτηρίου	5	3	6	4	1	2	
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ							
<i>Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος</i>	4	4	4	4	4	4	84
<i>Υγεία</i>	1	1	1	1	1	1	75
<i>Προσβασιμότητα πολιτών , επισκεπτών και ΑΜΕΑ</i>	5	5	5	5	5	5	105
<i>Ασφάλεια Οδική</i>	2	2	2	2	2	2	42
<i>Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών.</i>	3	3	3	3	3	3	63

Πίνακας 1-3: Ανάλυση για την επιλογή του βέλτιστων κριτηρίων και προτεραιοτήτων –απαντήσεις από φορείς

	Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	Υγεία –Αστικές αναπλάσεις	Προσβασιμότητα πολιτών , επισκεπτών και ΑΜΕΑ	Ασφάλεια Οδική	Λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών και Νέες τεχνολογίες	Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας- Εμπορευματικές Μεταφορές	Αξιολόγηση
Σημαντικότητα κριτηρίου	5	3	6	4	1	2	
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ	5	3	6	4	1	2	
<i>Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος</i>	5	5	5	5	5	5	100
<i>Υγεία</i>	1	1	1	1	1	1	21
<i>Προσβασιμότητα πολιτών , επισκεπτών και ΑΜΕΑ</i>	3	3	3	3	3	3	63
<i>Ασφάλεια Οδική</i>	3	3	3	3	3	3	63
<i>Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών.</i>	3	3	3	3	3	3	63

Πίνακας 1-4: Τελική Βαθμολογία- Αξιολόγηση Κριτηρίων από φορείς και πολίτες

Αξιολόγηση Σημαντικότητας Κριτηρίων			
	ΠΟΛΙΤΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΟ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ			
Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	84	100	184
Υγεία	75	21	96
Προσβασιμότητα πολιτών , επισκεπτών και ΑΜΕΑ	105	63	168
Ασφάλεια Οδική	42	63	105
Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών.	63	63	126

Τα κριτήρια με βάση την τελική βαθμολογία, όπως αυτή προέκυψε από την διαβούλευση φορέων αλλά και από την ανάλυση των απαντήσεων στα ερωτηματολόγια από πολίτες και εκπροσώπους φορέων κατατάσσονται:

- Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος
- Προσβασιμότητα πολιτών, επισκεπτών και ΑΜΕΑ
- Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών.
- Ασφάλεια Οδική
- Υγεία

2. Β' Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού – 2^η Διαβούλευση

Στον ακόλουθο σύνδεσμο <https://www.dion-olympos.gr/svak/> οι φορείς και οι δημότες μπορούν να επισκεφτούν την ενημερωμένη ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Δίου-Ολύμπου και να δούνε τα αποτελέσματα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης όπως αυτή διαμορφώθηκε μέσα από έρευνες, μετρήσεις αλλά και την συμβολή των φορέων στο πλαίσιο της 1ης Διαβούλευσης.

Στο δεύτερο στάδιο εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ., το οποίο αφορά στην ανάπτυξη στρατηγικής για την κινητικότητα, η Ομάδα Εργασίας του Δήμου σε συνεργασία με την ομάδα μελέτης του Αναδόχου, βάσει της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, προχώρησε στην διαμόρφωση στρατηγικών στόχων και την διατύπωση ενός πρωταρχικού οράματος για την κινητικότητα.

Επίσης, προς διερεύνηση της κατεύθυνσης / έμφασης που πρέπει να δοθεί στον σχεδιασμό, αναπτύχθηκαν 3 εναλλακτικά σενάρια τα οποία και τίθενται προς διαβούλευση μαζί με τον οραματικό στόχο και τις προτεραιότητες που θα εξυπηρετήσει το ΣΒΑΚ στην τελική του μορφή.

Οι φορείς, στην δεύτερη φάση συμμετοχικού σχεδιασμού, καλούνται μέσα από την χρήση του ερωτηματολογίου να αξιολογήσουν και να επιλέξουν ανάμεσα στα σενάρια κινητικότητας που παρουσιάζονται όπως επίσης και να τοποθετηθούν επί του οράματος και των προτεραιοτήτων του Σ.Β.Α.Κ..

Η παρουσίαση των μελλοντικών σεναρίων και η συνεκτίμηση τους θα δημιουργήσουν μια κοινή λογική των επιλογών για το μέλλον του δήμου. Συμβάλλει επίσης στην ευαισθητοποίηση και στις ανταλλαγές απόψεων μεταξύ διάφορων πολιτικών και τομέων, στην πολυπλοκότητα των στρατηγικών αποφάσεων που πρέπει να ληφθούν και στους κινδύνους που αντιμετωπίζουν.

Στόχος είναι να συζητηθούν και να εργαστούν όλοι οι φορείς σε συνεργασία με τον Δήμο, την ομάδα έργου και το σύμβουλο προς την κατεύθυνση μιας κοινής αντίληψης της οποίας τα σενάρια ή τα στοιχεία των σεναρίων είναι επιθυμητά. Η συμμετοχή των φορέων, είναι πολύ σημαντική και θα ληφθεί σοβαρά υπόψη στα παραδοτέα.

2.1 Διαδικτυακή Διαβούλευση

Ο Δήμος σε συνεργασία με την Ανάδοχο εταιρία συμβούλων LEVER A.E., διεξήγαγε την δεύτερη έρευνα για το όραμα και τις προτεραιότητες για την κινητικότητα του Δήμου Δίου-Ολύμπου στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) από τις 16/03 έως 29/03 με την χρήση ηλεκτρονικής φόρμας με την μορφή ερωτηματολογίου. Στάλθηκε σχετική επιστολή-έγγραφο από το συντονιστή της ομάδας έργου του ΣΒΑΚ με ΑΠ3544/16-3-2022 σε 39 φορείς.

Συνολικά απάντησαν εκπρόσωποι από 5 φορείς. Ακολουθεί αναλυτικός πίνακας αποδεκτών.

Πίνακας 2-1: Φορείς που στάλθηκε το σχετικό ερωτηματολόγιο στην διαδικτυακή διαβούλευση

1. Δήμαρχος Δίου-Ολύμπου
2. Δήμαρχος Κατερίνης
3. Αντιδήμαρχος Δ.Ε. Ανατολικού Ολύμπου
4. Αντιδήμαρχος Δ.Ε. Δίου
5. Αντιδήμαρχος Τουρισμού
6. Πρόεδρος Κοινότητας Αγίου Σπυριδώνα
7. Πρόεδρος Κοινότητας Βροντούς
8. Πρόεδρος Κοινότητας Δίου
9. Πρόεδρος Κοινότητας Καρίτσας

10. Πρόεδρος Κοινότητας Κονταριώτισσας
11. Πρόεδρος Κοινότητας Λεπτοκαρυάς
12. Πρόεδρος Κοινότητας Λιτοχώρου
13. Πρόεδρος Κοινότητας Νέας Εφέσου
14. Πρόεδρος Κοινότητας Νέου Παντελεήμονα
15. Πρόεδρος Κοινότητας Νέων Πόρων
16. Πρόεδρος Κοινότητας Πλαταμώνα
17. Πρόεδρος Κοινότητας Σκοτίνας
18. Διεύθυνση Μεταφορών & Επικοινωνιών Π.Ε. Πιερίας
19. Υποδιεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Πιερίας
20. Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Πιερίας
21. Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Πιερίας
22. Επιμελητήριο Πιερίας
23. Αστυνομικό Τμήμα Δήμου Δίου-Ολύμπου
24. Πυροσβεστική Υπηρεσία Λιτοχώρου
25. Λιμενικό Ταμείο Πιερίας
26. ΕΚΑΒ Πιερίας
27. Κέντρο Υγείας Λιτοχώρου
28. Κέντρο Κοινότητας Δίου-Ολύμπου
29. Τ.Ε.Ε. – Γραφείο Επιτροπής Πιερίας
30. Ποδηλατική Από-Δραση Πιερίας
31. Σύλλογος ΑΜΕΑ Πιερίας
32. Σύλλογος Γονέων & Κηδεμόνων Ατόμων με Αναπηρία Πιερίας «ΣΤΗΡΙΖΩ»
33. Ένωση Ξενοδόχων Πιερίας
34. Φορέας Τουρισμού Λεπτοκαρυάς
35. Σύλλογος Ενοικιαζομένων Δωματίων Λεπτοκαρυάς
36. Σύλλογος Ενοικιαζομένων Δωματίων Νέων Πόρων
37. Εκπρόσωπος Επαγγελματιών Οδηγών Ταξί Ανατολικού Ολύμπου
38. Εκπρόσωπος Επαγγελματιών Οδηγών Ταξί Δίου
39. Εκπρόσωπος Επαγγελματιών Οδηγών Ταξί Λιτοχώρου

Επίσης εκδόθηκαν και σχετικά δελτία τύπου από τον Δήμο, ενώ για την προώθηση της συμμετοχής φορέων και πολιτών έγιναν σχετικές αναρτήσεις σε μέσα κοινωνικής δικτύωσης. Παράλληλα στάλθηκαν email υπενθύμισης σε φορείς για την συμμετοχή τους. Στη δομή του ερωτηματολογίου υπήρχε χώρος στην Τρίτη ενότητα με ελεύθερο κείμενο για να τοποθετηθούν οι φορείς και οι πολίτες.

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

Α) Ανάρτηση του ερωτηματολογίου με παραπομπή στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του 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 Μάρτιο 2022.

Η συμμετοχή στην διαμόρφωση του σεναρίου κινητικότητας «ανοίχθηκε» στους δημότες του Δήμου Δίου Ολύμπου και της ευρύτερης περιοχής με την χρήση ηλεκτρονικής φόρμας με την μορφή ερωτηματολογίου.

Η δομή της ηλεκτρονικής φόρμας περιλαμβάνει :

Σύντομη εισαγωγή, με περιγραφή του σχεδίου και της σημασίας του συμμετοχικού σχεδιασμού

Η δομή της ηλεκτρονικής φόρμας περιλαμβάνει :

- **Σύντομη εισαγωγή, με περιγραφή του σχεδίου και της σημασίας του συμμετοχικού σχεδιασμού**
- **Σύντομα δημογραφικά χαρακτηριστικά του ερωτώμενου (Ηλικία-Φύλλο)**
- **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
 - Σκέψεις για το σενάριο Α
- **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
 - Σκέψεις για το σενάριο Β
- **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
 - Σκέψεις για το σενάριο Γ
- **Ερώτηση για το σενάριο που προτιμά το ερωτώμενος**
- **Δυνατότητα για επιλογή «Δεν με εκφράζει κανένα». Στη περίπτωση αυτή**
- **Συνδυασμό όλων των σεναρίων (καμία έμφαση σε κάποια κατηγορία μέτρων)**
- **Ένα τελείως διαφορετικό σενάριο**
- **Ανοικτή τοποθέτηση για αλλαγές ή και προσθήκες**

Μετά την επιλογή του επιθυμητού σεναρίου προσθήκη στοιχείων για να διαμορφωθεί το ιδανικό μελλοντικό σενάριο.

- **Ιεράρχηση χαρακτηριστικών-αναγκών και προτεραιοτήτων**

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

2.2 Αποτελέσματα Διαβούλευσης με τους πολίτες

Η ηλεκτρονική φόρμα τοποθέτησης πολιτών για το σενάριο κινητικότητας, δεχόταν τοποθετήσεις για διάρκεια περίπου 20 ημερών. Η ταυτότητα της έρευνας παρουσιάζεται στον Πίνακα:

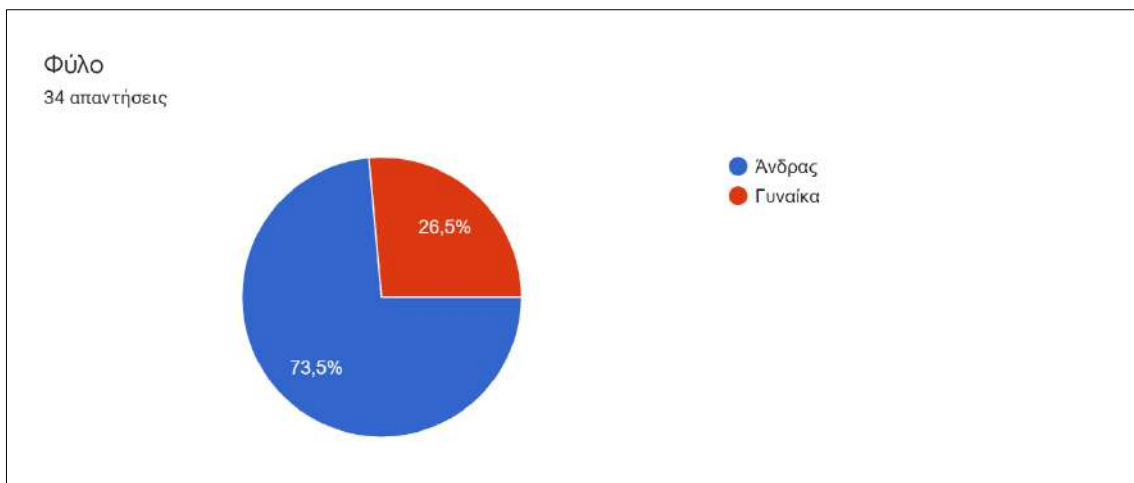
Πίνακας 2-2: Ταυτότητα έρευνας ερωτηματολογίου για την επιλογή σεναρίου κινητικότητας του ΣΒΑΚ Δ. Δίου-Ολύμπου

Ταυτότητα Έρευνας	
Διεξαγωγή	Δήμος Δίου-Ολύμπου
Εντολέας	Δήμος Δίου-Ολύμπου
Αντικείμενο έρευνας	Αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων μελλοντικής κατάστασης της κινητικότητας. Όραμα και Προτεραιότητες για την κινητικότητα του Δήμου Δίου-Ολύμπου

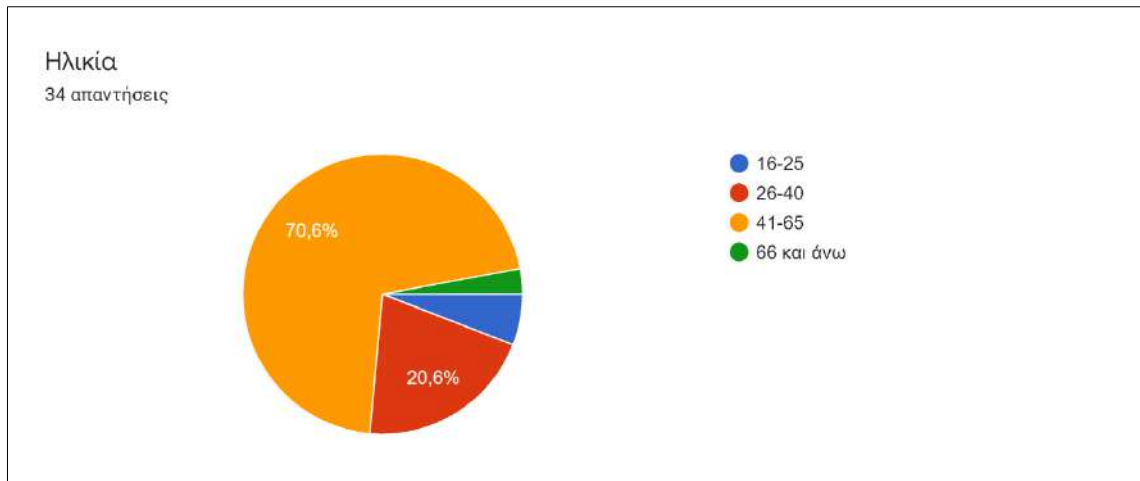
Περιοχή εκτέλεσης	Διεξαγωγή έρευνας μέσω ηλεκτρονικής υπηρεσίας (google forms) στην περιοχή του Δήμου
Μέθοδος δειγματοληψίας	Τυχαία δειγματοληψία. Το δείγμα αποτελεί τμήμα του συνολικού πληθυσμού του Δήμου
Χρονικό διάστημα συλλογής	16 Μαρτίου – 29 Μαρτίου
Μέθοδος συλλογής στοιχείων	Συλλογή απαντήσεων 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 φύλλου και ηλικίας πολιτών

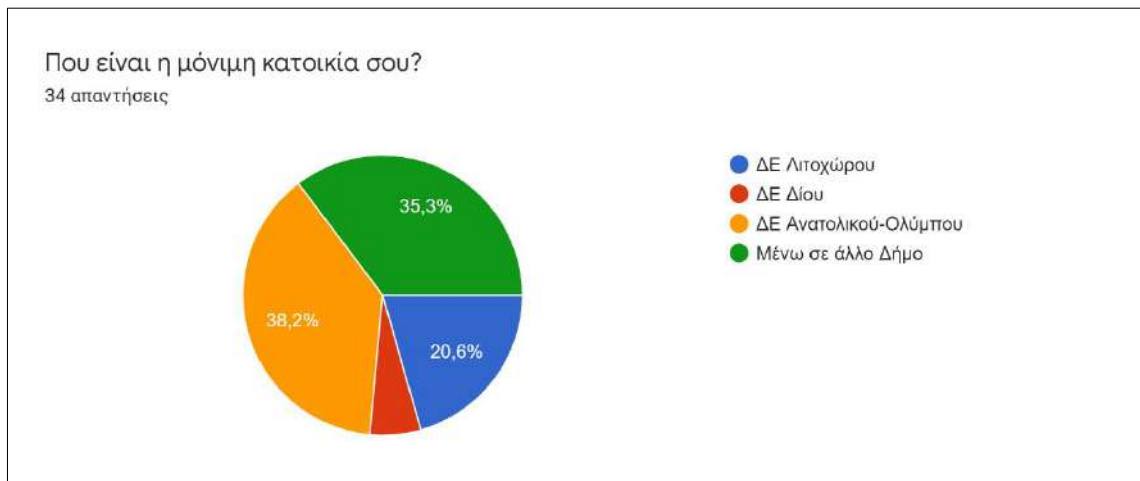
Η πλειοψηφία των ερωτώμενων είναι πολίτες και μάλιστα άνδρες με την ηλικιακή ομάδα των 41-65 να είναι η πλειοψηφία >75% , ακολουθούμενη από την ηλικία 26-40, γεγονός σημαντικό καθώς το δείγμα είναι στην παραγωγική ηλικία που εργάζεται και κινείται περισσότερο στην επικράτεια του Δήμου. Η μόνιμη κατοικία των ερωτώμενων είναι κυρίως στη ΔΕ Ανατολικού Ολύμπου και Λιτοχώρου με αρκετούς όμως να έχουν μόνιμη κατοικία άλλον δήμο. Στοιχεία απόλυτα κατανοητό καθώς ο Δήμος Δίου-Ολύμπου είναι δημοφιλής παραθεριστικός προορισμός και πολλοί που κατοικούν σε Λάρισα, Κατερίνη ή Θεσσαλονίκη έχουν εξοχικές κατοικίες στον Δήμο. Λιγότεροι είναι οι συμμετέχοντες από την ΔΕ Δίου.



Εικόνα 2-1: Φύλο



Εικόνα 2-2: Ηλικιακή κατανομή

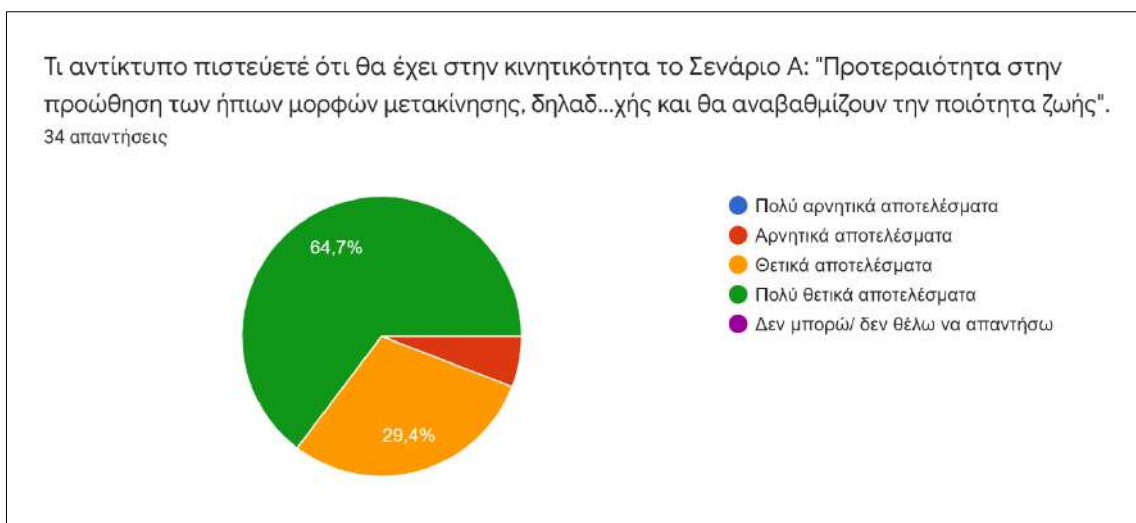


Εικόνα 2-3: Τύπος Μόνιμης Κατοικίας

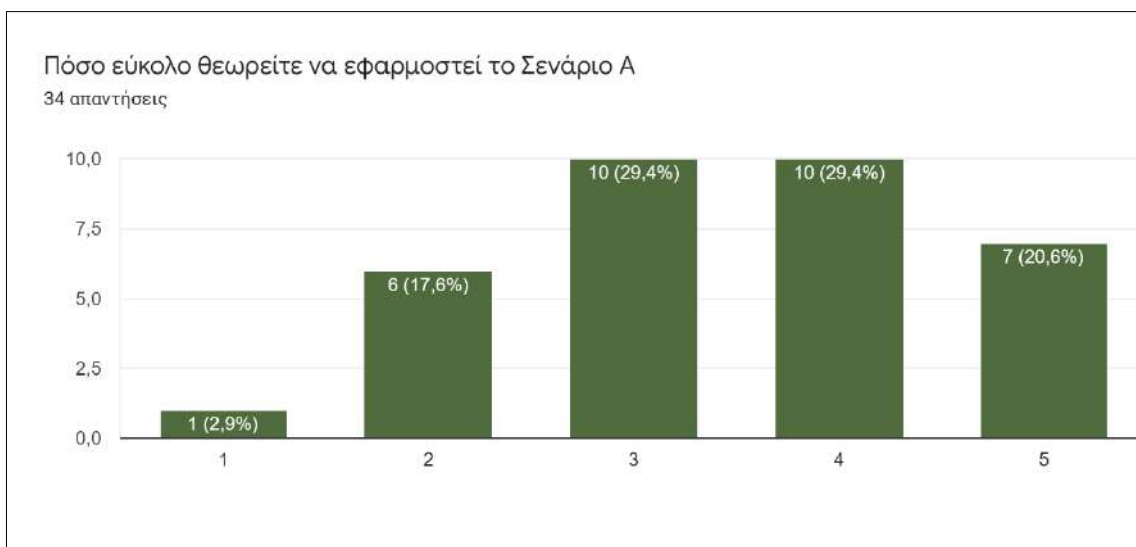
Στις επόμενες ερωτήσεις ζητήθηκε η αξιολόγηση των 3 σεναρίων κινητικότητας όπως τους παρουσιάζονται στην φόρμα αναλυτικά.

Το σενάριο Α «Προτεραιότητα στην προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης, δηλαδή των πεζών και των ποδηλάτων, με τη δημιουργία των απαιτούμενων υποδομών, προσβάσιμων για όλους, που θα εξασφαλίζουν ίσες ευκαιρίες κοινωνικής συμμετοχής και θα αναβαθμίζουν την ποιότητα ζωής"».

- Η συντριπτική πλειοψηφία >93% θεωρεί ότι το σενάριο Α θα έχει πολύ θετικά και θετικά αποτελέσματα, με την πλειοψηφία να θεωρεί ότι είναι εύκολο να εφαρμοστεί ενώ κάποιιο διατηρούν τις επιφυλάξεις τους για την εφαρμογή διακρίνοντας δυσκολία.

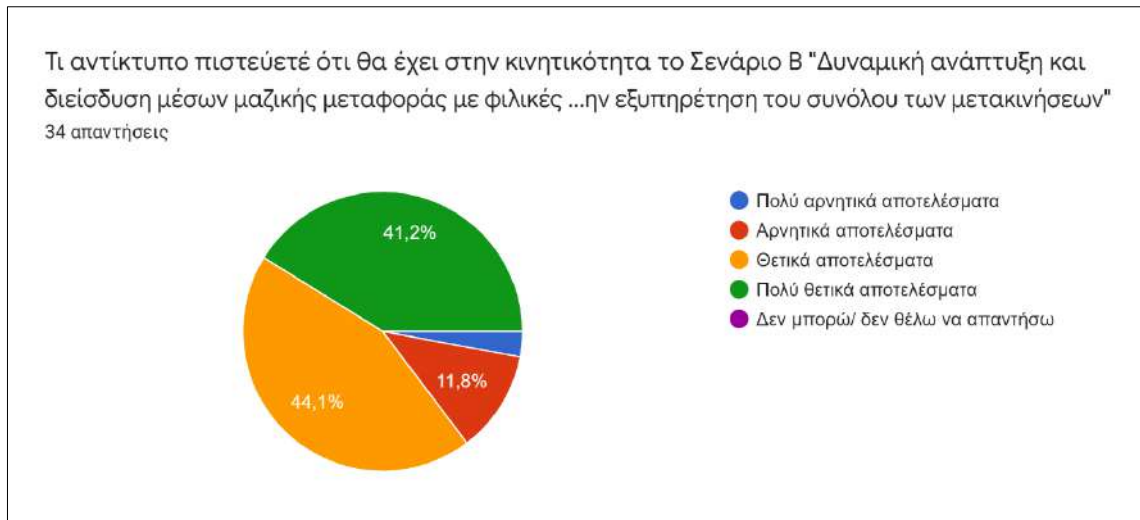


Εικόνα 2-4: Αντίκτυπο σενάριο Α

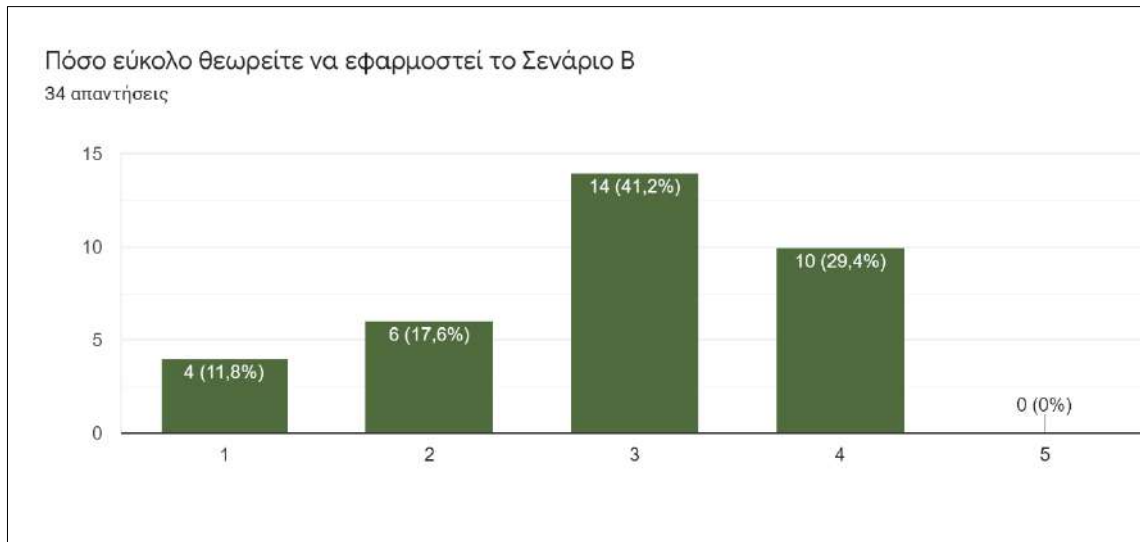


Εικόνα 2-5: Ευκολία εφαρμογής σεναρίου Α

Για το Σενάριο Β "Δυναμική ανάπτυξη και διείσδυση μέσω μαζικής μεταφοράς με φιλικές προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας για την εξυπηρέτηση του συνόλου των μετακινήσεων", στη πλειοψηφία πιστεύει ότι θα έχει θετικά αποτελέσματα με ποσοστό γύρω στο 20% να θεωρεί ότι θα έχει αρνητικά αποτελέσματα. Περισσότερες δυσκολίες ως προς την εφαρμογή βλέπουν στο σενάριο Β, καθώς το 36% θεωρεί ότι είναι εύκολη η εφαρμογή του.

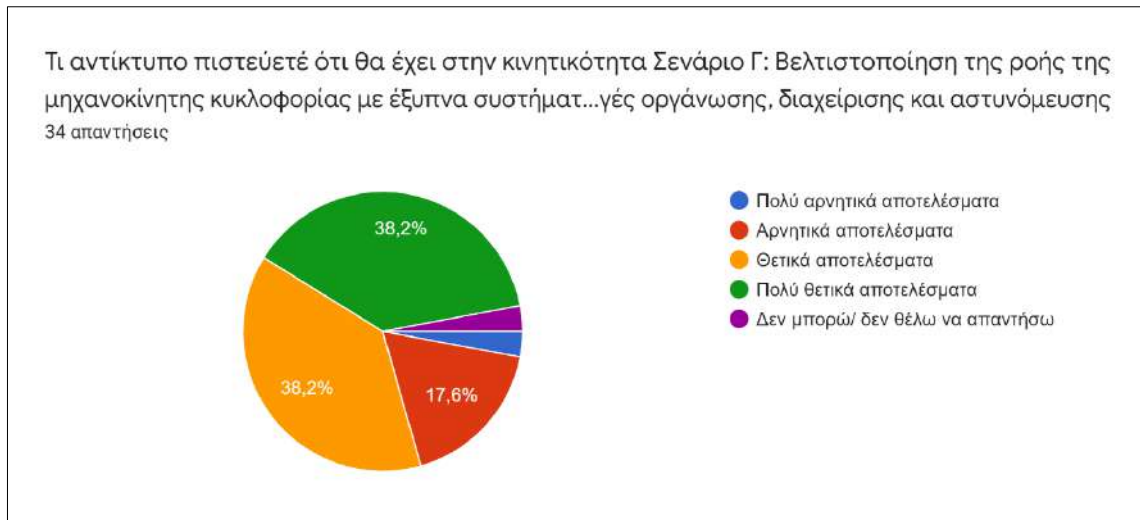


Εικόνα 2-6: Αντίκτυπο σενάριο Β

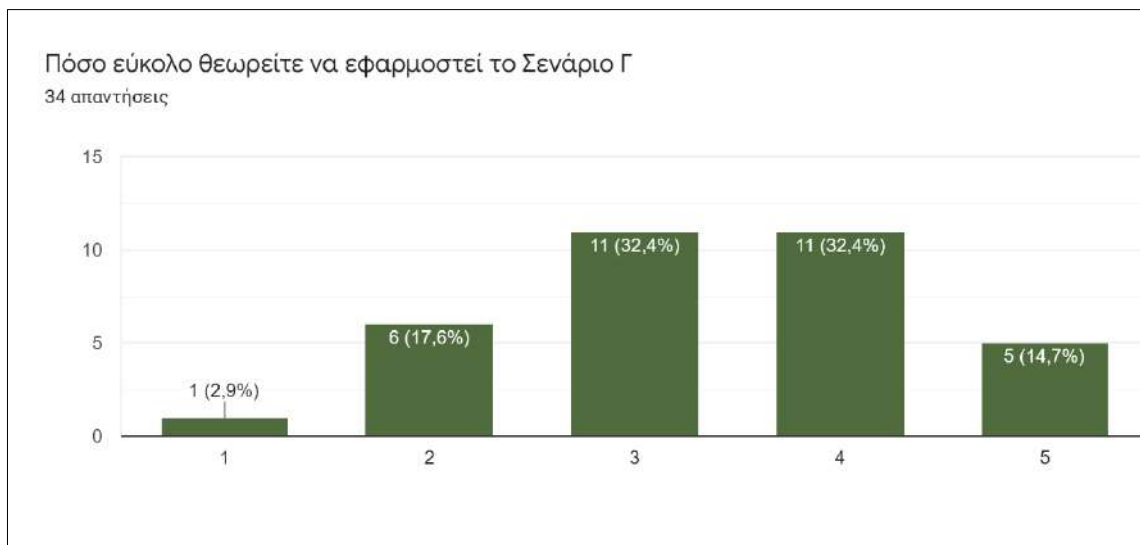


Εικόνα 2-7: Ευκολία εφαρμογής σεναρίου Β

Για το Σενάριο Γ: Βελτιστοποίηση της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με έξυπνα συστήματα και εφαρμογές οργάνωσης, διαχείρισης και αστυνόμευσης, σε ποσοστό >40% θεωρεί ότι θα έχει πολύ θετικά αποτελέσματα, με το ποσοστό γύρω στο 15% να εκτιμά ότι θα έχει αρνητικά αποτελέσματα. Η πλειοψηφία των ερωτημένων θεωρεί πάραυτα ότι είναι εύκολο να εφαρμοστεί.

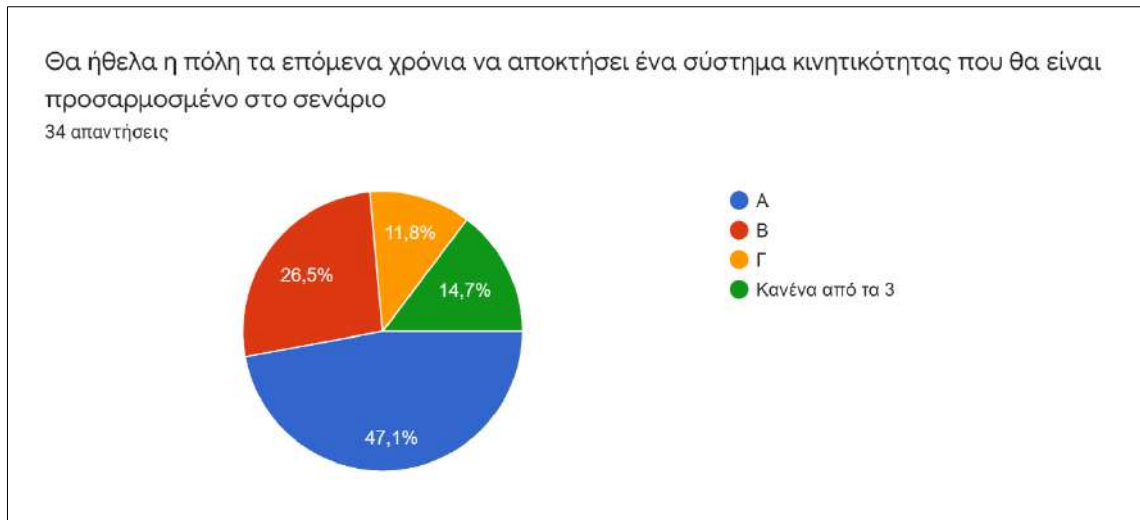


Εικόνα 2-8: Αντίκτυπο σενάριο Γ



Εικόνα 2-9: Ευκολία εφαρμογής σεναρίου Γ

Στο ερώτημα σε ποιο σενάριο κινητικότητας πρέπει ο Δήμος να προσαρμοστεί, οι ερωτώμενοι επιλέγουν το Α σενάριο σε ποσοστό 48%, ακολουθώντας το σενάριο Β σε ποσοστό 24%, κανένα από τα 3 σε ποσοστό 16% και μόλις 12% το σενάριο Γ.

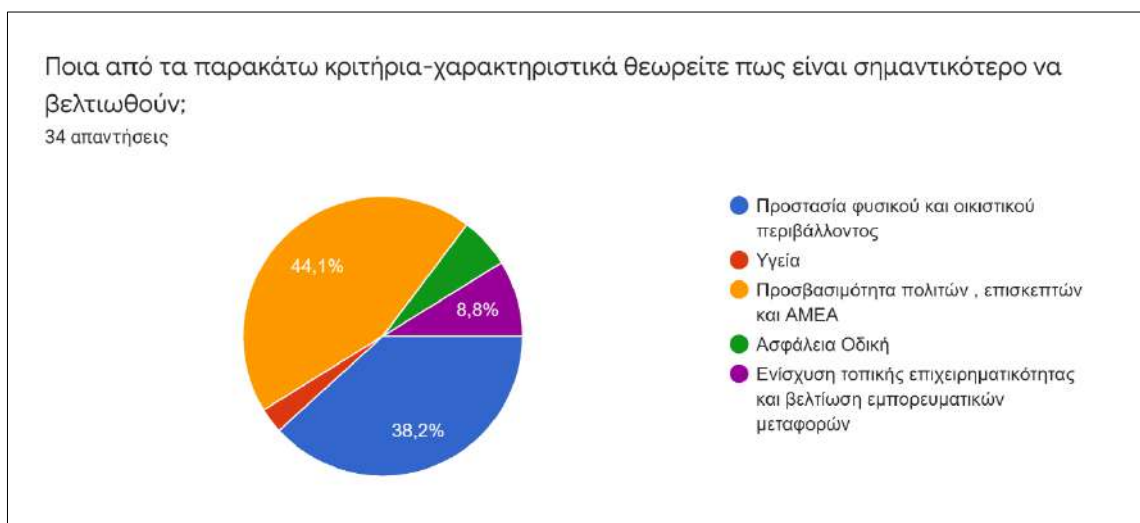


Εικόνα 2-10: Προτιμητέο σενάριο Κινητικότητας

Εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι πολίτες επιλέγουν το σενάριο A ως αυτό που πρέπει να επικρατήσει και να προσαρμοστεί η κινητικότητα της πόλης σε αυτό και στην πλειοψηφία τους θεωρούν ότι θα έχει θετικά αποτελέσματα και στη συνέχεια επιλέγουν το σενάριο B, ενώ το σενάριο Γ συγκεντρώνει τις λιγότερες θετικές απαντήσεις. Οι πολίτες που δεν προτιμούν κανένα σενάριο από τα τρία, επιλέγουν ένα συνδυασμό όλων των σεναρίων.

Στο ερώτημα που θα βοηθήσει στην ιεράρχηση των προτεραιοτήτων σχετικά με ποιο κριτήριο-χαρακτηριστικά θεωρούν οι πολίτες πως είναι σημαντικό να βελτιωθεί.

- 50% επιλέγει την προσβασιμότητα πολιτών , επισκεπτών και ΑΜΕΑ
- 33% την προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος
- 15% Ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας και των εμπορευματικών μεταφορών
- 1% Την οδική ασφάλεια. και την Υγεία



Εικόνα 2-11: Χαρακτηριστικά που πρέπει να βελτιωθούν -Ιεράρχηση Προτεραιοτήτων

Εξάγεται το συμπέρασμα ότι η προσβασιμότητα όχι μόνο στους πολίτες αλλά και σε επισκέπτες και στους ΑΜΕΑ είναι το σημαντικότερο κριτήριο που θα καθορίσει τις προτεραιότητες και χρήζει βελτίωσης. Ακολουθούμενο από την προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος που είναι απόλυτο κατανοητό λόγω της ύπαρξης του μυθικού Ολύμπου και του Εθνικού Πάρκου αλλά και των ακτών του Θερμαϊκού. Σε μικρότερο ποσοστό είναι η ενίσχυση του επιχειρείν αλλά και βελτιώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές. Τέλος η οδική ασφάλεια και η υγεία δεν είναι στις απαντήσεις των ερωτώμενων και είναι χαμηλά στην προτεραιότητες που χρήσουν βελτίωσης.

2.2.1 Οριστικοποίηση οράματος ΣΒΑΚ Δήμου Ολύμπου

Όσον αφορά την διατύπωση του πρωταρχικού οράματος, «Δήμος Δίου-Ολύμπου: Ένας Δήμος με το βλέμμα στους ανθρώπους. Από τον Όλυμπο έως τον Θερμαϊκό. Ένας θεϊκός προσορισμός για επισκέπτες αλλά και ένας δήμος που σέβεται τους δημότες του. Με προτεραιότητα την οδική ασφάλεια για πεζούς αλλά και ποδηλάτες. Δήμος με πρόσβαση για όλους με ιδιαίτερη φροντίδα για τα ΑΜΕΑ και τους ηλικιωμένους. Με περισσότερους ελεύθερους χώρους και έμφαση στην πεζή μετακίνηση. Με σύγχρονες εμπορευματικές μεταφορές.», συγκεντρώνει πολύ θετικά σχόλια με την συντριπτική πλειοψηφία να είναι σύμφωνοι και πολλοί να κάνουν τις δικές τους προτάσεις. Διατυπώθηκαν απόψεις να τονιστεί η τουριστική αξιοποίηση και η προσβασιμότητα με την οδική ασφάλεια. Επίσης υπήρχαν απόψεις που θεώρησαν ότι πρέπει το όραμα να είναι πιο λιτό και όχι τόσο φιλόδοξο.

Σταχυολογώντας μερικές από αυτές είναι :

- *Ο Δήμος Δίου-Ολύμπου εκφράζει την πολιτιστική και τουριστική ταυτότητα της Πεiriάς.*
- *Να αξιοποιήσουμε τον Όλυμπο, το μεγαλύτερο brand name μένει ανεκμετάλλευτο.*
- *Ναι, στην ιδιαίτερη φροντίδα των ηλικιωμένων αλλά πρώτα να δώσουμε κίνητρα στην νεολαία μας, να μείνουν στο τόπο μας, να τον αγαπήσουν και να τον αναδείξουν με νέες ιδέες και οράματα γιατί το μέλλον μας είναι οι νέοι και από αυτούς εξαρτόμαστε όλοι.*
- *Η προτεραιότητα στην οδική ασφάλεια για πεζούς αλλά και ποδηλάτες, θα περιορίσει την ιδιωτική μετακίνηση και ίσως την πρόσβαση σε κάποια μέρη. Απαιτείται σε αντιστάθμισμα η ανάπτυξη δημοσίων μέσων μεταφοράς*
- *Ο Δήμος Δίου-Ολύμπου εκφράζει την πολιτιστική και τουριστική ταυτότητα της Πεiriάς. Πρέπει να προσέξει τις υποδομές ιδιαίτερα στο παραλιακό μέτωπο.*
- *Ποιο πλάνο και να υπερισχύσει θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη ή και να προωθεί το φυσικό καλός της περιοχής και την ιστορία της καθώς αυτά είναι που ως επί το πλείστον αποζητάει ο επισκέπτης που επιλέγει να έρθει στον τόπο μας. Ήπια ανάπτυξη. Λιγότερα μπιτσομπαρα, ελεύθεροι χώροι τόσο στις ακτές όσο και μέσα στον ιστό. Η ομορφιά και η καλαισθησία να είναι το κύριο μέλημα των φορέων και όχι το πρόσκαιρο κέρδος ώστε να μείνει στις επόμενες γενιές ένας τόπος όμορφος που αξίζει να ζεις .*
- *Πολύ καλό για την ανάπτυξη της περιοχής και αύξηση του τουρισμού*
- *Δώστε λύση στον Πλαταμώνα με απομάκρυνση των παλιών σιδηροδρομικών γραμμών.*
- *Απομάκρυνση από τα πεζοδρόμια εμπόδια (γλάστρες , κολωνάκια , κόνους κ.τ.λ.) για την διευκόλυνση περάσματος πεζών και ΑΜΕΑ .*
- *Τοποθέτηση απαγορευτικής σήμανσης στις εισόδους (ράμπες) για την πρόσβαση ΑΜΕΑ ..*

- Τοποθετούμε ράμπες για ΑΜΕΑ στα πεζοδρόμια.
- Οι σχολικές διαβάσεις πρέπει να είναι ιδιαίτερες με απαγορευτική την στάση αυτοκινήτων πάνω τους .
- Πεζοδρόμηση όλων των τουριστικών παραλιακών δρόμων ή την απαγόρευση της εισόδου αυτοκινήτων σε αυτούς κατά τους τουριστικούς μήνες. Η τροφοδοσία των καταστημάτων να επιτρέπεται μόνο της πρωινές ώρες .
 - α)σύνδεση με όλες τις κοινότητες του Δήμου (Λιτόχωρο) και με τα κέντρα Κατερίνη Λάρισα Θεσσαλονίκη
 - β)παλαιά σιδηροδρομική γραμμή σε ήπιας μορφής χρήσης π.χ τραμ μικρά λεωφορεία πεζόδρομος ποδηλατόδρομος κ.α. για παράδειγμα η κοινότητα Πλαταμώνα όπου είμαι κάτοικος χρειάζεται ριζική αλλαγή στο σημείο της παλαιάς σιδηροδρομικής γραμμής
 - γ)πεζοδρομήσεις
 - δ)ο ΣΒΑΚ πιστεύω ότι έχει τους ειδικούς και το κατάλληλο προσωπικό ώστε να πράξει στο πρότυπα των ευρωπαϊκών χωρών.
- Πολύ θετικές μεταρρυθμίσεις
- Θετικό και ρεαλιστικό ως προς τους στόχους.
- Να δοθεί προτεραιότητα στην οδική ασφάλεια για πεζούς αλλά και ποδηλάτες. Πρόσβαση για όλους με ιδιαίτερη φροντίδα για τα ΑΜΕΑ και τους ηλικιωμένους. Με περισσότερους ελεύθερους χώρους και έμφαση στην πεζή μετακίνηση. Με σύγχρονες εμπορευματικές μεταφορές.
- Η προτεραιότητα στην οδική ασφάλεια για πεζούς αλλά και ποδηλάτες, θα περιορίσει την ιδιωτική μετακίνηση και ίσως την πρόσβαση σε κάποια μέρη. Απαιτείται σε αντιστάθμισμα η ανάπτυξη δημοσίων μέσων μεταφοράς. Στον Πλαταμώνα σήμερα δεν υπάρχει καθόλου αστική συγκοινωνία τον χειμώνα και ανεπαρκής το καλοκαίρι.
- Βελτίωση των δρόμων
- ΣΥΜΦΩΝΩ
- Μακάρι να γίνουν.
- Να υιοθετήσει η περιοχή πρότυπα άλλων μεσογειακών τουριστικών προορισμών με μεγάλη επισκεψιμότητα.
- Αντιμετώπιση του προβλήματος των αμέτρητων αδέσποτων σκυλιών.
- Πολύ θετικό και περιεκτικό.
- Πεζοδρόμηση επαρκή ώστε να χωράει ένα παιδικό καρότσι ή ένα καρότσι ΑΜΕΑ ώστε να υπάρχει ασφάλεια και να μην χρειάζεται να ανεβοκατεβαίνουν στο δρόμο
- Χρειάζεται να δοθεί πρωτεύων ρόλος στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς και να αποτρέπεται η χρήση ΙΧΕ στο κέντρο των τουριστικών οικισμών.
- ΤΕΛΕΙΟ!!
- Δείχνει ευαισθητοποίηση απέναντι στον πολίτη και κυρίως στα άτομα που έχουν μεγαλύτερη ανάγκη

όπως τα ΑΜΕΑ και οι ηλικιωμένοι

Από το σύνολο των απαντήσεων δεν προκύπτουν παρατηρήσεις που να συνηγορούν στην τροποποίησή του, κατά συνέπεια το όραμα επομένως διαμορφώθηκε ως εξής:

Δήμος Δίου-Ολύμπου: Ένας Δήμος με το βλέμμα στους ανθρώπους. Από τον Όλυμπο έως τον Θερμαϊκό. Ένας θεϊκός προορισμός για επισκέπτες αλλά και ένας δήμος που σέβεται τους δημότες του. Με προτεραιότητα την οδική ασφάλεια για πεζούς αλλά και ποδηλάτες. Δήμος με πρόσβαση για όλους με ιδιαίτερη φροντίδα για τα ΑΜΕΑ και τους ηλικιωμένους. Με περισσότερους ελεύθερους χώρους και έμφαση στην πεζή μετακίνηση. Με σύγχρονες εμπορευματικές μεταφορές

2.2.2 Απαντήσεις ερωτηματολογίου από φορείς που μετέχουν στο δίκτυο εμπλεκομένων

ΔΙΠΕ ΠΙΕΡΙΑΣ

Η Δνση πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης εκτιμά ότι το καλύτερο σενάριο θα ήταν ένας συνδυασμός όλων των σεναρίων (καμία έμφαση σε κάποια κατηγορία μέτρων) ενώ θέτει ως πρωταρχική ιεράρχηση χαρακτηριστικών-αναγκών και προτεραιοτήτων την Προσβασιμότητα πολιτών, επισκεπτών και ΑΜΕΑ. Τέλος συμφωνεί και υποστηρίζει την διατύπωση του πρωταρχικού οράματος από την Ομάδα του ΣΒΑΚ για το ολοκληρωμένο όραμα του Δήμου Δίου-Ολύμπου. Θεωρούνε ότι η προσβασιμότητα πεζών και ποδηλατών, μαθητών και άλλων πολιτών είναι βαρύνουσας σημασίας και πρέπει να τύχει ειδικής πρόβλεψης στον σχεδιασμό του Δήμου.

Ως ΔΠΕ Πιερίας εκφράζουνε την πρόθεσή τους να συνεργαστούνε με τους αρμόδιους φορείς και να υλοποιήσουνε εκπαιδευτικές παρεμβάσεις, για την ανάπτυξη οικολογικής συνείδησης και την καλλιέργεια της κυκλοφοριακής αγωγής και παιδείας στους/στις μαθητές/τριες των σχολικών μονάδων, στοχεύοντας μακροπρόθεσμα στη δημιουργία ενεργών και υπεύθυνων πολιτών.

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΙΕΡΙΑΣ- ΥΤΕ (Υπηρεσία Τεχνικών Έργων)

Η Δνση τεχνικών Έργων της ΠΕ Πιερίας της ΠΚΜ προκρίνει το σενάριο Β, δηλαδή την Δυναμική ανάπτυξη και διείσδυση μέσω μαζικής μεταφοράς με φιλικές προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας για την εξυπηρέτηση του συνόλου των μετακινήσεων «καθώς θεωρεί ότι είναι εύκολα να εφαρμοστεί και θα έχει θετικά αποτελέσματα». Ενώ ιεραρχεί την οδική ασφάλεια ως το σημαντικότερο κριτήριο που πρέπει να βελτιωθεί και θεωρεί πολύ θετικές Μεταρρυθμίσεις που διατυπώνεται στο όραμα.

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΩΝ ΔΩΜΑΤΙΩΝ ΛΕΠΤΟΚΑΡΥΑΣ

Ο σύλλογος ενοικιαζόμενων δωματίων Λεπτοκαρυάς εκτιμά ότι το καλύτερο σενάριο θα ήταν ένας συνδυασμός όλων των σεναρίων (καμία έμφαση σε κάποια κατηγορία μέτρων) με το σενάριο Γ (Βελτιστοποίηση της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με έξυπνα συστήματα και εφαρμογές οργάνωσης, διαχείρισης και αστυνόμευσης) να θεωρεί ότι είναι πολύ δύσκολο να εφαρμοστεί ενώ θέτει ως πρωταρχική ανάγκη, ως φορέας του τουρισμού που είναι, την ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών. Τέλος συμφωνεί και υποστηρίζει την διατύπωση του πρωταρχικού οράματος από την Ομάδα του ΣΒΑΚ για το ολοκληρωμένο όραμα του Δήμου Δίου-Ολύμπου. Επισημαίνει θέματα με τις υποδομές των δρόμων (λακκούβες, προσβασιμότητα ΑΜΕΑ) και αναφέρει πρόβλημα με την υπόγεια διάβαση Λεπτοκαρυάς για τα ΑΜΕΑ. Τέλος προτείνει τα παρακάτω :

- **Αξιοποίηση brand name Ολύμπου**

- **Λειτουργία της ΕΕΛ για όλα τα Δημοτικά διαμερίσματα**
- **Να δοθεί προσοχή σε ηλικιωμένους αλλά και στους νέους ώστε να μείνουν και να εργαστούν στην περιοχή**
- **Προτείνει στο όραμα «για έναν ανθρώπινο, λειτουργικό, τουριστικό, Δήμο Δίου Ολύμπου»**

Ταξί Λιτόχωρου

Ως συγκοινωνιακό φορέας προκρίνει το σενάριο Γ «Βελτιστοποίηση της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με έξυπνα συστήματα και εφαρμογές οργάνωσης, διαχείρισης και αστυνόμευσης» καθώς θεωρεί ότι είναι πιο εύκολο να εφαρμοστεί και θα έχει θετικά αποτελέσματα, ενώ για τα άλλα 2 σενάρια θεωρεί ότι θα έχουν αρνητικά αποτελέσματα. Τέλος, ιεραρχεί ως προτεραιότητα για να βελτιωθεί την «Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος», ενώ συμφωνεί χωρίς κάποια αλλαγή την διατύπωση του πρωταρχικού οράματος.

ΕΝΩΣΗ ΞΕΝΟΔΟΧΩΝ ΠΙΕΡΙΑΣ

Η Ένωση ξενοδόχων Πιερίας θεωρεί ότι και τα 3 σενάρια θα έχουν θετικά αποτελέσματα και είναι εύκολο να εφαρμοστούν. Προκρίνει όμως ένα συνδυασμό των 3 σεναρίων. Η προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος είναι η πιο σημαντική προτεραιότητα ενώ συμφωνεί με την διατύπωση του πρωταρχικού οράματος καθώς το θεωρεί θετικό και ρεαλιστικό ως προς τους στόχους του.

ΔΕ ΔΙΟΥ

Ο εκπρόσωπος της ΔΕ Δίου, προκρίνει το σενάριο Γ, δηλαδή την βελτιστοποίηση της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με έξυπνα συστήματα και εφαρμογές οργάνωσης, διαχείρισης και αστυνόμευσης ως ιδανικότερο σενάριο καθώς θεωρεί ότι είναι πολύ εύκολο να εφαρμοστεί και θα έχει πολύ θετικά αποτελέσματα ενώ διαφωνεί απόλυτα με το σενάριο Α. Ως προτεραιότητα βάζει την προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος, ενώ συμφωνεί με την διατύπωση του πρωταρχικού οράματος.

2.2.3 Τελική διαμόρφωση σεναρίου κινητικότητας

Η διαμόρφωση του τελικού σεναρίου κινητικότητας προκύπτει από την σύνθεση των απόψεων όπως αυτές κατατέθηκαν στην β διαδικτυακή διαβούλευση με τους φορείς, την ανάλυση των αποτελεσμάτων των ερωτηματολογίων που απαντήθηκαν τόσο από φορείς όσο και από δημότες. Η επιλογή του σεναρίου, θα πρέπει να συνδυάσει την ξεκάθαρη βούληση της ομάδας εργασίας του ΣΒΑΚ, με τις απόψεις που αποτυπώνονται στην έρευνα διλημάτων των Φορέων και των εκπροσώπων πολιτών οι οποίοι συμμετείχαν στην δεύτερη διαβούλευση. Όπως ήδη έχει αναφερθεί, ένας αριθμός Φορέων κλήθηκε να δώσει τις απόψεις του, σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια.

Η πλειοψηφία των πολιτών προκρίνει το σενάριο Α σε ποσοστό 47%, ενώ ακολουθεί το σενάριο Β με ποσοστό 26%. Αντίθετα το σενάριο Γ συγκεντρώνει το πιο χαμηλό ποσοστό προτίμησης. Από τις απαντήσεις των φορέων φαίνεται αντίθετα προτίμηση στο σενάριο Γ που αφορά την βελτιστοποίηση της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με έξυπνα συστήματα και εφαρμογές, γεγονός που κρίνεται ως λογικό καθώς συμμετέχουν συγκοινωνιακοί φορείς. Επίσης οι δύο τουριστικοί φορείς που συμμετείχαν στην διαβούλευση, θεωρούν ότι πρέπει να ακολουθεί ένας συνδυασμός των τριών σεναρίων.

Το σενάριο κινητικότητας που προκρίνεται είναι το σενάριο Α που προβλέπει:



Προτεραιότητα στην προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης, δηλαδή των πεζών και των ποδηλάτων, με τη δημιουργία των απαιτούμενων υποδομών, προσβάσιμων για όλους, που θα εξασφαλίζουν ίσες ευκαιρίες κοινωνικής συμμετοχής και θα αναβαθμίζουν την ποιότητα ζωής.

3. Ανάπτυξη έξυπνων στόχων

3.1 Εισαγωγή στους έξυπνους στόχους

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

Ειδικότερα οι στόχοι θα πρέπει να είναι:

Συγκεκριμένοι

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

Μετρήσιμοι

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

Εφικτοί

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

Σχετικοί

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

Χρονικά ρεαλιστικοί

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

Εικόνα 3-1: Διάγραμμα επεξήγησης χαρακτηριστικών έξυπνων στόχων

3.2 Μεθοδολογική προσέγγιση

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

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

Οι άξονες στρατηγικής είναι:

Πίνακας 3-1: Άξονες στρατηγικής και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Δίου Ολύμπου

Στρατηγικοί άξονες	Στρατηγικοί Στόχοι
Στρατηγικός άξονας 1: Ασφάλεια στην μετακίνηση	<ol style="list-style-type: none"> 1. Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους και ειδικά για τα ΑμεΑ και ηλικιωμένους 2. Βελτίωση ασφάλειας και προστασίας για όλους τους πολίτες 3. Δημιουργία υποδομών
Στρατηγικός άξονας 2: Αστικό Περιβάλλον	<ol style="list-style-type: none"> 1. Γενική αναβάθμιση ποιότητας αστικού περιβάλλοντος 2. Αποσυμφόρηση του αστικού ιστού
Στρατηγικός άξονας 3: Ποδήλατο	<ol style="list-style-type: none"> 1. Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα ενώνει τις περιοχές μεταξύ τους, αλλά και με τον Όλυμπο και παραλιακή ζώνη
Στρατηγικός άξονας 4: Περιβάλλον	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ηλεκτροκίνηση 2. χρήση ΑΠΕ και φιλικών προς το περιβάλλον μέτρων, 3. Μείωση κατανάλωσης ενέργειας, ηχορύπανσης και εκπομπών αέριων ρύπων
Στρατηγικός άξονας 5: Ευαισθητοποίηση – Συμμετοχή	<ol style="list-style-type: none"> 1. Αλλαγή οδηγικής κουλτούρας και ευαισθητοποίησης πολιτών και αλλαγή του τρόπου σκέψης 2. Συμμετοχική δράση όλων των φορέων
Στρατηγικός άξονας 6: Αστική Συγκοινωνία	<ol style="list-style-type: none"> 1. Βελτίωση αστικών συγκοινωνιών, διασύνδεση των κοινοτήτων του Δήμου μεταξύ τους και με το παραλιακό μέτωπο

Οι παραπάνω άξονες στρατηγικής είναι προϊόν:

- της διαδικασίας αξιολόγησης των υφιστάμενων συνθηκών κινητικότητας της πόλης, των κειμένων πολιτικής σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο καθώς επίσης και
- των κατευθύνσεων που δόθηκαν μέσα από τις διαβουλεύσεις με τους φορείς της πόλης.

Κάθε ένας από αυτούς συντίθεται από τους αντίστοιχους στόχους σε στρατηγικό επίπεδο, οι οποίοι στο συγκεκριμένο στάδιο έρχονται να εμπλουτιστούν και να συγκεκριμενοποιηθούν περαιτέρω καθώς επίσης και να εισαχθούν τα απαιτούμενα ποσοτικά στοιχεία.

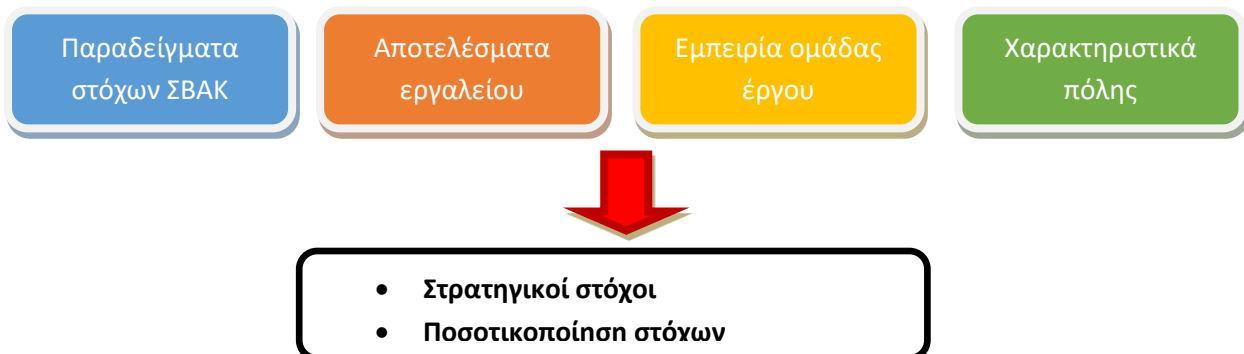
Η διαδικασία διαμόρφωσης του περιεχομένου των στρατηγικών στόχων απεικονίζεται στο παρακάτω διάγραμμα:



Εικόνα 3-2: Διάγραμμα επεξήγησης χαρακτηριστικών έξυπνων στόχων

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

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



Εικόνα 3-3: Διαδικασία ποσοτικοποίησης στρατηγικών στόχων

3.3 Έξυπνοι στόχοι ΣΒΑΚ

Πίνακας 3-2: Έξυπνοι στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Δίου Ολύμπου (άξονες στρατηγικής, στρατηγικοί στόχοι, ποσοτικοί στόχοι)

Έξυπνοι Στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Δίου Ολύμπου	Στρατηγικός άξονας 1:				
	Ασφάλεια στην μετακίνηση				
	<i>i. Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους και ειδικά για τα ΑμεΑ και ηλικιωμένους</i>				
	<i>ii. Βελτίωση ασφάλειας και προστασίας για όλους τους πολίτες</i>				
	<i>iii. Δημιουργία υποδομών</i>				
	Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	5ετία	10ετία
	<i>iv. Ποσοστό μετακινήσεων πεζή</i>				
			19%	22%	25%
	<i>v. Ποσοστό δικτύου προσβασιμότητας (ύπαρξη ραμπών) στις κεντρικές περιοχές του Δήμου</i>				
			1%	3%	5%
	<i>vi. Ποσοστό πεζοδρομίων με όδευση τυφλών στις κεντρικές περιοχές του Δήμου</i>				
			0%	5%	10%
	<i>vii. Ποσοστό πεζοδρομίων στις κεντρικές περιοχές με καλή ποιότητα επιφάνειας</i>				
			17%	20%	25,0%
	<i>viii. Ποσοστό πεζοδρομίων στις κεντρικές περιοχές με πλάτος >1,50μ</i>				
			42%	50%	75,0%
	<i>ix. Ποσοστό πλήρως διαμορφωμένων διαβάσεων από άποψη οδικής ασφάλειας στις κεντρικές περιοχές του Δήμου (κατάλληλη σήμανση και κατάλληλες ράμπες)</i>				
			0%	25%	50%
	Στρατηγικός άξονας 2:				
	Αστικό Περιβάλλον				
	<i>i. Γενική αναβάθμιση ποιότητας αστικού περιβάλλοντος</i>				
	<i>ii. Αποσυμφόρηση του αστικού ιστού</i>				
	Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	5ετία	10ετία
	<i>iii. Ποσοστό πεζοδρομίων με ελκυστικό περιβάλλον διαδρομής στις κεντρικές περιοχές του Δήμου</i>				
			8%	12%	15%
	<i>iv. Ποσοστό πεζοδρομίων με φυτεύσεις που δεν δημιουργούν προβλήματα στη διέλευση των πεζών</i>				
			33%	35%	40%
	Στρατηγικός άξονας 3:				
Ποδήλατο					
<i>i. Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα ενώνει τις περιοχές μεταξύ τους, αλλά και με τον Όλυμπο και παραλιακή ζώνη</i>					
Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	5ετία	10ετία	
<i>ii. Ποσοστό μετακινήσεων με το ποδήλατο</i>					
		1%	1,5%	2%	
<i>iii. Ποσοστό ποδηλατοδρόμων στο οδικό δίκτυο των οικισμών</i>					
		0%	1%	2%	
Στρατηγικός άξονας 4:					
Περιβάλλον					
<i>i. Ηλεκτροκίνηση</i>					
<i>ii. Χρήση ΑΠΕ και φιλικών προς το περιβάλλον μέτρων</i>					
<i>iii. Μείωση κατανάλωσης ενέργειας, ηχορύπανσης και εκπομπών αέριων ρύπων</i>					
Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	5ετία	10ετία	
<i>iv. Ποσοστό ιδιωτικού στόλου Ι.Χ. με τεχνολογία εναλλακτικών καυσίμων</i>					
		2%	4%	8%	
<i>v. Πλήθος δημοσίως προσβάσιμων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων στον κοινόχρηστο χώρο</i>					
		0	25	45	
Στρατηγικός άξονας 5:					

Ευαισθητοποίηση - Συμμετοχή			
<i>i. Αλλαγή οδηγικής κουλτούρας και ευαισθητοποίησης πολιτών και αλλαγή του τρόπου σκέψης</i>			
<i>ii. Συμμετοχική δράση όλων των φορέων</i>			
Ποσοτικοί στόχοι	Έτος βάσης	5ετία	10ετία
<i>iii. Πλήθος δράσεων ενημέρωσης</i>	1	10	20
Στρατηγικός άξονας 6: Αστική Συγκοινωνία			
<i>i. Βελτίωση αστικών συγκοινωνιών, διασύνδεση των κοινοτήτων του Δήμου μεταξύ τους και με το παραλιακό μέτωπο</i>			
Ποσοτικοί στόχοι	Έτος βάσης	5ετία	10ετία
<i>ii. Ποσοστό μετακινήσεων με ΜΜΜ</i>	1%	3%	5%
<i>iii. Γραμμές Δημοτικής Συγκοινωνίας</i>	0	2	5