

## 1. Ανάπτυξη οράματος και προσδιορισμός προτεραιοτήτων

### 1.1 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
- Θέλεις 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.

### 1.1.1 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 οροθέτησης τους.**

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 γνωμοδοτήσεις 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 αειφόρο 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 Αειφόρου 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 αειφόρου, 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.

#### **1.1.2 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
<b>ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους και ειδικά για τα ΑμεΑ και ηλικιωμένους</li> <li>• Βελτίωση ασφάλειας και προστασίας για όλους τους πολίτες</li> <li>• Δημιουργία υποδομών</li> </ul>
<b>ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Γενική αναβάθμιση ποιότητας αστικού περιβάλλοντος</li> <li>• Αποσυμφόρηση του αστικού ιστού</li> </ul>
<b>ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ-ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ-ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b>	
<b>ΠΟΔΗΛΑΤΟ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα ενώνει τις περιοχές μεταξύ τους, αλλά και με τον Όλυμπο και παραλιακή ζώνη</li> </ul>
<b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ηλεκτροκίνηση</li> <li>• χρήση ΑΠΕ και φιλικών προς το περιβάλλον μέτρων,</li> <li>• Μείωση κατανάλωσης ενέργειας, ηχορύπανσης και εκπομπών αέριων ρύπων</li> </ul>
<b>ΕΥΣΙΑΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ/ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αλλαγή οδηγικής κουλτούρας και ευαισθητοποίησης πολιτών και αλλαγή του τρόπου σκέψης</li> <li>• Συμμετοχική δράση όλων των φορέων</li> </ul>
<b>ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Βελτίωση αστικών συγκοινωνιών, διασύνδεση των κοινοτήτων του Δήμου μεταξύ τους και με το παραλιακό μέτωπο</li> </ul>

## 1.2 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.»**

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

### 1.3 Προσδιορισμός Προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

#### 1.3.1 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 προκύπτουν οι παρακάτω προτεραιότητες

- Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος

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

## 2. Ανάπτυξη έξυπνων στόχων

### 2.1 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 2-1: Διάγραμμα επεξήγησης χαρακτηριστικών έξυπνων στόχων



## 2.2 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 2-1: Άξονες στρατηγικής και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Δίου Ολύμπου

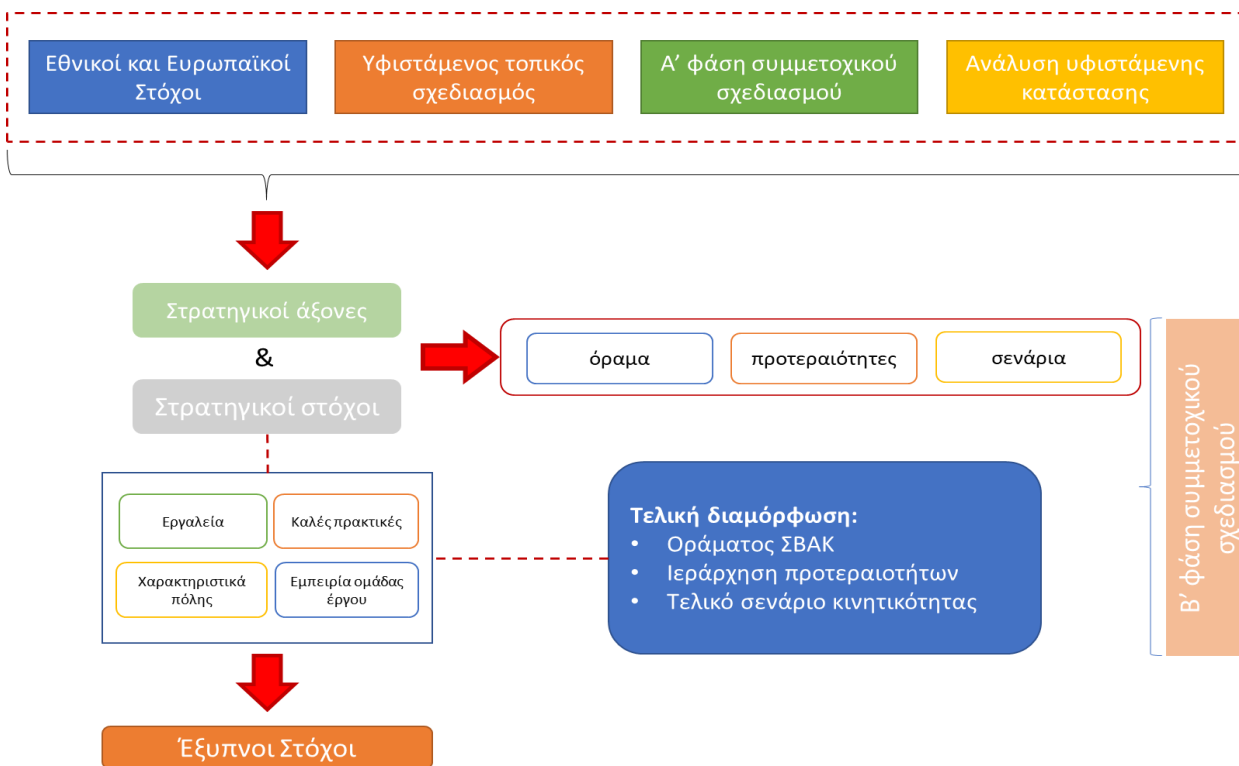
Στρατηγικοί άξονες	Στρατηγικοί Στόχοι
<b>Στρατηγικός άξονας 1:</b> Ασφάλεια στην μετακίνηση	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους και ειδικά για τα ΑμεΑ και ηλικιωμένους</li> <li>2. Βελτίωση ασφάλειας και προστασίας για όλους τους πολίτες</li> <li>3. <b>Δημιουργία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

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.

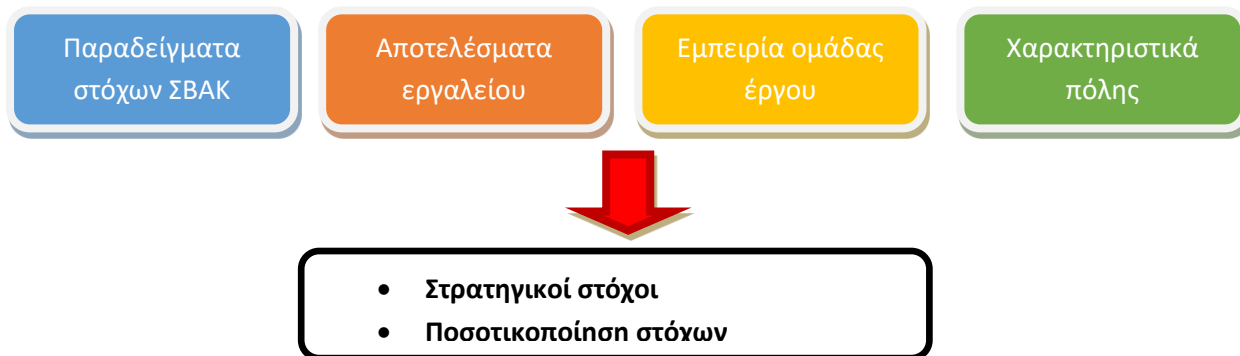
Η διαδικασία διαμόρφωσης του περιεχομένου των στρατηγικών στόχων απεικονίζεται στο παρακάτω διάγραμμα:



Εικόνα 2-2: 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 2-3: Διαδικασία ποσοτικοποίησης στρατηγικών στόχων

## 2.3 Έξυπνοι στόχοι ΣΒΑΚ

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

Έξυπνοι Στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Δίου Ολύμπου	<b>Στρατηγικός άξονας 1:</b>				
	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>				
	<b>Ποσοτικοί στόχοι</b>		<b>Έτος βάσης</b>	<b>5ετία</b>	<b>10ετία</b>
	<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 &gt;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%
	<b>Στρατηγικός άξονας 2:</b>				
	Αστικό Περιβάλλον				
	<i>i. Γενική αναβάθμιση ποιότητας αστικού περιβάλλοντος</i>				
	<i>ii. Αποσυμφόρηση του αστικού ιστού</i>				
	<b>Ποσοτικοί στόχοι</b>		<b>Έτος βάσης</b>	<b>5ετία</b>	<b>10ετία</b>
	<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%
	<b>Στρατηγικός άξονας 3:</b>				
	Ποδήλατο				
	<i>i. Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα ενώνει τις περιοχές μεταξύ τους, αλλά και με τον Όλυμπο και παραλιακή ζώνη</i>				
	<b>Ποσοτικοί στόχοι</b>		<b>Έτος βάσης</b>	<b>5ετία</b>	<b>10ετία</b>
	<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%
	<b>Στρατηγικός άξονας 4:</b>				
	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>					
<b>Ποσοτικοί στόχοι</b>		<b>Έτος βάσης</b>	<b>5ετία</b>	<b>10ετία</b>	
<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	
<b>Στρατηγικός άξονας 5:</b>					

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