

ΔΗΜΟΣ
ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ

ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ ΠΟΛΙΧΗ ΕΥΚΑΡΤΙΑ



Έργο : «Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παύλου Μελά»

Στάδιο 1

«Κοινό όραμα βιώσιμης κινητικότητας»

Θεσσαλονίκη, Σεπτέμβριος 2022

Συμπράττοντα γραφεία:

ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ Α.Ε. (TREDIT S.A.)

Σ. ΕΥΣΤΑΘΙΑΔΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε. (ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ Ε.Ε.)

ΕΥΡΩΤΕΚ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΕΥΡΩΤΕΚ Α.Ε.)

ΤΡΙΓΚΩΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	3
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
1.1 Σύντομη Περιγραφή του Έργου	7
1.2 Σκοπός του Παραδοτέου	8
2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΟΡΑΜΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ.....	10
3. ΒΗΜΑ 1: ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΑ	12
3.1 Γενικά	12
3.2 Έρευνα ερωτηματολογίου πολιτών για την αξιολόγηση των υφιστάμενων συνθηκών κινητικότητας	12
3.2.1 Χρήση του Συστήματος Μεταφορών.....	13
3.2.2 Χρήση Επιβατικού ΙΧ, Ημιφορτηγού, Δίκυκλης Μηχανής	14
3.2.3 Χρήση Ποδηλάτου	15
3.2.4 Χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών	16
3.2.5 Πεζή Μετακίνηση.....	18
3.3 Έρευνα ερωτηματολογίου πολιτών για την καταγραφή των προσδοκιών τους για το Δήμο Παύλου Μελά στο μέλλον.....	19
3.4 Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης	23
3.4.1 Κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά.....	23
3.4.2 Λειτουργικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου	27
3.4.3 Στάθμευση	33
3.4.4 Κυκλοφορία πεζών	35
3.4.5 Ατυχήματα με παθόντα πρόσωπα.....	37
3.4.6 Δημόσιες Συγκοινωνίες (ΔΣ)	39
3.4.7 Χαρακτηριστικά των μετακινήσεων	41
4. ΒΗΜΑ 2: ΚΟΙΝΗ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ	46
4.1 Γενικά	46
4.2 SWOT Ανάλυση	46
4.3 Ορισμός των προσδοκιών	48
5. ΒΗΜΑ 3: ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ (ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ)	51
5.1 Γενικά	51
5.2 Οι προσδοκίες μεταφράζονται σε προτεραιότητες	51
5.3 Ιεράρχηση προτεραιοτήτων	53
6. ΒΗΜΑ 4: ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ	55
6.1 Γενικά	55
6.2 Εναλλακτικές φράσεις διατύπωσης του οράματος	55
6.3 Τελική διαμόρφωση του κοινού οράματος	56
7. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	58

ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Παρουσίαση της χωροταξίας και των πολεοδομικών χαρακτηριστικών	25
Πίνακας 2: Κατηγορίες Λειτουργικής Ιεράρχησης.....	27
Πίνακας 3: Αποτελέσματα ερευνών προσφοράς & ζήτησης στάθμευσης στις ΠΕΧΣ	33
Πίνακας 4: Τακτικές λεωφορειακές γραμμές και στάσεις εξυπηρέτησης του Δήμου	39
Πίνακας 5: Αποτέλεσμα ιεράρχησης προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά.....	53
Πίνακας 6: Δείκτης πλήθους αναφορών ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου και Προτεραιότητα στις εναλλακτικές φράσεις διατύπωσης του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά	55

ΛΙΣΤΑ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Χωροταξία και πολεοδομικά χαρακτηριστικά	26
Χάρτης 2: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου.....	28
Χάρτης 3: Θέσεις μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων	29
Χάρτης 4: Θέσεις μετρήσεων σε διατομές με αυτόματα μηχανικά μέσα (ελαστικού σωλήνα)	30
Χάρτης 5: Περιοχές Έρευνας Χαρακτηριστικών Στάθμευσης (ΠΕΧΣ)	31
Χάρτης 6: Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ.....	32
Χάρτης 7: Διαδρομές Έρευνας Χαρακτηριστικών Στάθμευσης (ΔΕΧΣ).....	34
Χάρτης 8: Απεικόνιση του πλήθους των καταμετρημένων πεζών με και χωρίς κινητικά προβλήματα	35
Χάρτης 9: Οδηγοί τυφλών στο δίκτυο απογραφής	36
Χάρτης 10: Όδευση κίνησης πεζών στο δίκτυο απογραφής	36
Χάρτης 11: Επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου Δήμου Παύλου Μελά.....	38
Χάρτης 12: Επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου Δήμου Παύλου Μελά για πεζούς	38
Χάρτης 13: Δίκτυο λεωφορειακών γραμμών και στάσεις εξυπηρέτησης του Δήμου	39
Χάρτης 14: Τερματικοί Σταθμοί ΟΑΣΘ εντός των ορίων του Δήμου Παύλου Μελά.....	40
Χάρτης 15: Χωρική κάλυψη δικτύου αστικών συγκοινωνιών & κατοικημένες περιοχές Δήμου Παύλου Μελά.....	40
Χάρτης 16: Θέσεις έρευνας Π-Π παρά την οδό (RSS) & διοικητικά όρια Δημοτικών Κοινοτήτων της ΠΜ... ..	43

ΛΙΣΤΑ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1: Μεθοδολογία ανάπτυξης του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά	10
Σχήμα 2: Τρόπος εμπλοκής των Κύριων Εμπλεκόμενων Φορέων στη διαδικασία ανάπτυξης του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά	11
Σχήμα 3: Κύριο μέσο μεταφοράς ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης	13
Σχήμα 4: Αξιολόγηση της εξυπηρέτησης της υποδομής & του τρόπου λειτουργίας του Οδικού Δικτύου & του δικτύου Δημοσίων Συγκοινωνιών (ανά μέσο μεταφοράς).....	13
Σχήμα 5: Χρήση Επιβατικού ΙΧ, Ημιφορτηγού ή Δίκυκλης Μηχανής (ως οδηγός ή επιβάτης) για τις μετακινήσεις.....	14
Σχήμα 6: Αξιολόγηση των προβλημάτων στη λειτουργία του οδικού δικτύου του Δήμου	14
Σχήμα 7: Χρήση Ποδηλάτου για τις μετακινήσεις.....	15

Σχήμα 8: Αξιολόγηση βελτιωτικών μέτρων που αφορούν στο ποδήλατο	15
Σχήμα 9: Αύξηση χρήσης του ποδηλάτου ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης...16	16
Σχήμα 10: Χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών για τις μετακινήσεις	16
Σχήμα 11: Αξιολόγηση βελτιωτικών μέτρων των Δημοσίων Συγκοινωνιών	17
Σχήμα 12: Αύξηση χρήσης των Δημοσίων Συγκοινωνιών ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης	17
Σχήμα 13: Αξιολόγηση βελτιωτικών μέτρων που αφορούν στην πεζή μετακίνηση	18
Σχήμα 14: Αύξηση χρήσης της πεζή μετακίνησης ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης.....	19
Σχήμα 15: Το προφίλ των συμμετεχόντων στην έρευνα.....	20
Σχήμα 16: Η ηλικιακή ομάδα των συμμετεχόντων στην έρευνα	20
Σχήμα 17: Ο Δήμος Παύλου Μελά σήμερα.....	20
Σχήμα 18: Η Δημοτική Κοινότητα Σταυρούπολης σήμερα.....	20
Σχήμα 19: Η Δημοτική Κοινότητα Πολίχνης σήμερα.....	21
Σχήμα 20: Η Δημοτική Κοινότητα Ευκαρπίας σήμερα	21
Σχήμα 21: Ο Δήμος Παύλου Μελά που επιθυμώ για το μέλλον	22
Σχήμα 22: Γιατί επιθυμώ έναν τέτοιο Δήμο	22
Σχήμα 23: Τι είναι αναγκαίο να αλλάξει	22
Σχήμα 24: Ηλικιακή κατανομή πληθυσμού (2011)	23
Σχήμα 25: Κατανομή των νοικοκυριών βάσει του μεγέθους (2011)	23
Σχήμα 26: Εργαζόμενοι & άνεργοι στο σύνολο του Δήμου Παύλου Μελά (2011).....	24
Σχήμα 27: Τομείς οικονομικής δραστηριότητας στο σύνολο του Δήμου Παύλου Μελά (2011).....	24
Σχήμα 28: Τάξη μεγέθους κυκλοφοριακών φόρτων (μεα/ώρα) στις 40 θέσεις μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων.....	29
Σχήμα 29: Μέση σύνθεση κυκλοφορίας στις 40 θέσεις μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων στις 3 χρονικές ζώνες (πρωινή – μεσημεριανή - απογευματινή).....	29
Σχήμα 30: Τάξη μεγέθους κυκλοφοριακών φόρτων (μεα/ώρα) στις 40 θέσεις μετρήσεων σε διατομές με απογραφικά μηχανήματα	30
Σχήμα 31: Μέση σύνθεση κυκλοφορίας από την ανάλυση μετρήσεων 40 διατομών με απογραφικά μηχανήματα	30
Σχήμα 32: Κατηγορίες παράνομων σταθμεύσεων στις ΠΕΧΣ	33
Σχήμα 33: Εναλλαγή νόμιμης & παράνομης στάθμευσης (χρήσεις ανά θέση) στο 16ωρο στις 7 διαδρομές της έρευνας	34
Σχήμα 34: Αξιολόγηση συνθηκών πεζοδρομίου – Άνεση στην κίνηση.....	35
Σχήμα 35: Αξιολόγηση συνθηκών πεζοδρομίου – Ύπαρξη εμποδίων	35
Σχήμα 36: Εξέλιξη του πλήθους των ατυχημάτων με παθόντες (νεκρούς και τραυματίες) (2019-2021)	37
Σχήμα 37: Κατανομή πλήθους νεκρών και τραυματιών ανά Δημοτική Ενότητα (2019-2021)	37
Σχήμα 38: Τύπος ιδιόκτητου οχήματος (Σύνολο).....	41
Σχήμα 39: Τύπος εγκατάστασης που χρησιμοποιείται για στάθμευση	41
Σχήμα 40: Σκοπός μετακίνησης.....	42

Σχήμα 41: Χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς.....	42
Σχήμα 42: Σκοπός μετακίνησης των πολιτών	43
Σχήμα 43: Κάρτες Α4 και Α5	44
Σχήμα 44: Παίγνιο Α: ΙΧ – ΠΟΔΗΛΑΤΟ. Δεδηλωμένη προτίμηση μέσου μετακίνησης για μετακίνηση στο κέντρο της πόλης – Χρήστες ΙΧ.....	44
Σχήμα 45: Παίγνιο Β: ΙΧ – ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ. Δεδηλωμένη προτίμηση μέσου μετακίνησης για μετακίνηση στο κέντρο της πόλης – Χρήστες ΙΧ.....	45
Σχήμα 46: Παίγνιο Γ: ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ – ΠΟΔΗΛΑΤΟ. Δεδηλωμένη προτίμηση μέσου μετακίνησης για μετακίνηση στο κέντρο της πόλης – Χρήστες δημοσίων συγκοινωνιών.....	45
Σχήμα 47: SWOT Ανάλυση – Δυνατά Σημεία.....	46
Σχήμα 48: SWOT Ανάλυση – Αδύνατα Σημεία	47
Σχήμα 49: SWOT Ανάλυση – Ευκαιρίες	47
Σχήμα 50: SWOT Ανάλυση – Κίνδυνοι.....	47
Σχήμα 51: Στόχοι Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά.....	48
Σχήμα 52: Προσδοκίες για το μέλλον ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά.....	50
Σχήμα 53: Προτεραιότητες για το μέλλον – Επιχειρησιακοί Στόχοι - ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά	52
Σχήμα 54: Το κοινό όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά	57

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Σύντομη Περιγραφή του Έργου

Ο Δήμος Παύλου Μελά υιοθέτησε την ιδέα των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και έτσι μέσω της εκπόνησης του έργου αυτού στοχεύει στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά με ορίζοντα 20ετίας.

Η υφιστάμενη κατάσταση στον Δήμο Παύλου Μελά χαρακτηρίζεται γενικά από αξιοσημείωτη χρήση των ιδιωτικών οχημάτων, εις βάρος των πιο φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς, με το επακόλουθο πολυάριθμων αρνητικών εξωτερικών παραγόντων που προκαλούνται από αυτή την ανισορροπία. Ως εκ τούτου είναι επείγουσα ανάγκη για κατάλληλη αποκατάσταση και αναδιάρθρωση.

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

Το ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά θα ακολουθήσει τους Γενικούς Στρατηγικούς Στόχους όπως ορίζονται από τη Λευκή Βίβλο της ΕΕ για τις μεταφορές και τις κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ, όπως και τους Ειδικούς Στρατηγικούς Στόχους που έχουν διατυπωθεί στο Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων (ΤΤΔ) του έργου. Οι γενικοί στρατηγικοί στόχοι του έργου συνοψίζονται στα εξής:

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

Η ανάπτυξη του **ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά** θα ακολουθήσει τα εξής βασικά βήματα:

- Ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης σε ότι αφορά στην κινητικότητα και στις επιπτώσεις της κινητικότητας
- Προβλέψεις για μελλοντική ανάπτυξη (κοινωνικό, δημογραφική, οικονομική, χωρική)
- Προσδιορισμός τρεχουσών και μελλοντικών ελλείψεων και προβλημάτων (σύμφωνα με τους στόχους)

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

1.2 Σκοπός του Παραδοτέου

Σκοπός αυτού του παραδοτέου είναι να περιγράψει λεπτομερώς τη διαδικασία που ακολουθήθηκε για την διαμόρφωση του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά. Το ανεπτυγμένο κοινό όραμα συνδέθηκε με συγκεκριμένους στόχους και τέθηκαν όλες οι σχετικές προτεραιότητες προκειμένου να δημιουργηθεί μια κοινή δημόσια ιδιοκτησία του ΣΒΑΚ. Για την ανάπτυξη του οράματος, ακολουθήθηκε μια μεθοδολογία πέντε (5) βημάτων όπως περιγράφεται αναλυτικά στα ακόλουθα. Ειδικό εργαστήριο του Δικτύου Φορέων και της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ αφιερώθηκε για την εφαρμογή της μεθοδολογίας αυτής, το οποίο πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά (μέσω ZOOM) στις 13 Σεπτεμβρίου του 2022 προκειμένου να προσελκύσει τον μέγιστο δυνατό αριθμό συμμετεχόντων.

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

Ειδικότερα, το παρόν Παραδοτέο είναι δομημένο ως εξής:

- Στο **Κεφάλαιο 1**, ως εισαγωγή, αναφέρεται βασικά ο κύριος στόχος του παρόντος παραδοτέου.
- Στο **Κεφάλαιο 2** περιγράφεται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την διατύπωση του οράματος αλλά και πρόκειται να ακολουθηθεί για τον προσδιορισμό των ειδικών στόχων του ΣΒΑΚ.
- Το **Κεφάλαιο 3** περιλαμβάνει:
 - Αναλυτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων των ερευνών ερωτηματολογίου που απευθύνθηκαν στους πολίτες, έτσι όπως οι έρευνες αυτές προβλέπονται από το Συμμετοχικό Σχεδιασμό (ανατρέξτε στο Παραδοτέο 1-Π2-1), προκειμένου με τρόπο απλό και κατανοητό να καταγραφούν τα προβλήματα κινητικότητας που αντιμετωπίζουν οι πολίτες σήμερα (1^ο ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο), αλλά και ποιες είναι οι προσδοκίες τους για το μέλλον (2^ο ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο), και
 - Σύνοψη των αποτελεσμάτων της καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης μέσω της πραγματοποίησης σειράς ερευνών, μετρήσεων και απογραφών που αναλυτικά παρουσιάστηκαν στο Παραδοτέο 1-Π5-2 «Επεξεργασία – Ανάλυση – Παρουσίαση υφιστάμενης κατάστασης».
- Στο **Κεφάλαιο 4** παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της SWOT Ανάλυσης έτσι όπως αυτή οριστικοποιήθηκε κατά τη διάρκεια του Εργαστηρίου Δικτύου Φορέων & Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ, στη βάση μίας αρχικής προσέγγισης που διατυπώθηκε από τον Ανάδοχο. Στο ίδιο κεφάλαιο, περιλαμβάνονται επιπλέον η αναγνώριση των προσδοκιών και η κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον μετά από συναίνεση όλων των συμμετεχόντων

στο εργαστήριο, προκειμένου να προσδιορισθεί μία κοινή κατανόηση για την αναγκαιότητα κατάρτισης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

- Το **Κεφάλαιο 5** είναι αφιερωμένο στη διαδικασία και στο αποτέλεσμα αυτής, για την ιεράρχηση των από κοινού διαμορφωμένων προτεραιοτήτων μεταξύ των εκπροσώπων των φορέων του Δικτύου & των μελών της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ, προκειμένου με τον τρόπο αυτό να αποκρυσταλλωθεί στη συνείδηση καθενός εξ αυτών το περιεχόμενο της φράσης εκείνης που εκφράζει το όραμα για το Δήμο Παύλου Μελά στο μέλλον.
- Τέλος, στο **Κεφάλαιο 6** συγκεντρώνονται και αποκωδικοποιούνται όλες εκείνες οι φράσεις οράματος που διατυπώθηκαν από καθένα από τους συμμετέχοντες στο εργαστήριο, με στόχο την διατύπωση ενός και μόνο οράματος που θα αποτελέσει την σύνθεση των αρχικώς διατυπωμένων, με απώτερο στόχο η τελική αυτή φράση να αποτελέσει στη συνέχεια αντικείμενο ψήφισης από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Παύλου Μελά.

2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΟΡΑΜΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ

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

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

Όσον αφορά στο ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά, η ανάπτυξη του οράματος καθώς και ο ορισμός των προσδοκιών και των στόχων, ακολουθεί μια μεθοδολογία πέντε (5) βημάτων όπως απεικονίζεται στο Σχήμα που ακολουθεί.

ΒΗΜΑ 1: Εντοπίζω τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ

- Έρευνες, μετρήσεις, απογραφές
- Η άποψη φορέων & πολιτών για την κινητικότητα στο Δήμο
- Η άποψη φορέων & πολιτών για το όραμα του Δήμου

ΒΗΜΑ 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ

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

ΒΗΜΑ 3: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (επιχειρησιακοί στόχοι)

- Ορισμός προτεραιοτήτων (επιχειρησιακοί στόχοι)
- Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (επιχειρησιακών στόχων)

ΒΗΜΑ 4: Οριστικοποίηση οράματος

- Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος
- Τελική διαμόρφωση & ψήφιση από το ΔΣ του Δήμου

ΒΗΜΑ 5: Ποσοτικοποίηση του οράματος

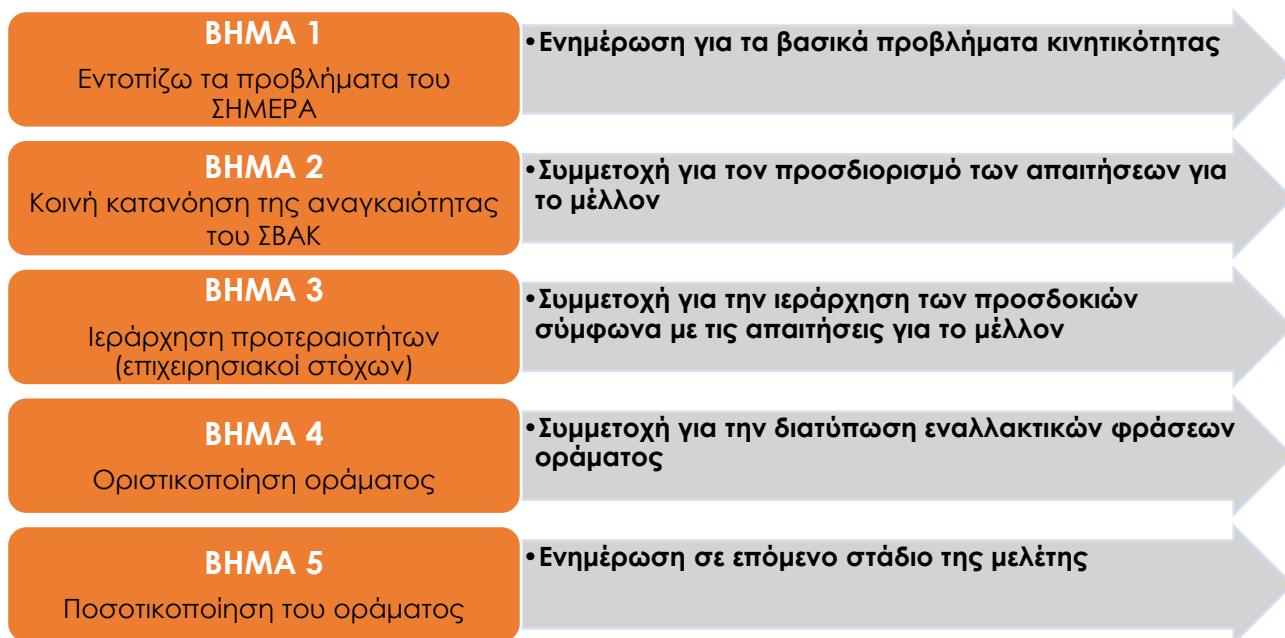
- Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων στόχων
- Ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών)

Σχήμα 1: Μεθοδολογία ανάπτυξης του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά

Στο 1ο Εργαστήριο του Δικτύου Φορέων και της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ (που πραγματοποιήθηκε στις **13 Σεπτεμβρίου 2022**) με στόχο την ανάπτυξη ενός κοινού οράματος ώστε να δημιουργηθεί μια κοινή δημόσια ιδιοκτησία του ΣΒΑΚ, ακολουθήθηκε το σύνολο των βημάτων της παραπάνω μεθοδολογίας μέχρι και το βήμα 4 σε ότι αφορά στη διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος από τα συμμετέχοντα μέλη του Δικτύου Φορέων και της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ.

Η τελική διαμόρφωση του οράματος (βήμα 4) αποτελεί αντικείμενο του παρόντος παραδοτέου, ενώ η ψήφισή του οράματος από το Δημοτικό Συμβούλιο (βήμα 4) θα ολοκληρωθεί μετά την υποβολή του εν λόγω παραδοτέου.

Στα πλαίσια του εργαστηρίου, οι συμμετέχοντες όχι μόνο ενημερώθηκαν αλλά και συμμετείχαν με τρόπο διαδραστικό στη διαδικασία υλοποίησης της παραπάνω μεθοδολογίας, με τρόπο που αποτυπώνεται στο ακόλουθο σχήμα.



Σχήμα 2: Τρόπος εμπλοκής των Κύριων Εμπλεκομένων Φορέων στη διαδικασία ανάπτυξης του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά

Καθένα από τα κεφάλαια στη συνέχεια, αντιστοιχεί στα αντίστοιχα βήματα της μεθοδολογίας που ακολουθήθηκε, με εξαίρεση το Βήμα 5, το οποίο θα αποτελέσει περιεχόμενο ανεξάρτητου Παραδοτέου του Σταδίου 1 της μελέτης, το **1-Π6-2 – Κοινό όραμα, Προτεραιότητες & Ειδικοί Στόχοι βιώσιμης κινητικότητας**, το οποίο και θα συνταχθεί αμέσως μετά την οριστικοποίηση του οράματος που ταυτίζεται με την ψήφισή του από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου.

3.ΒΗΜΑ 1: ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΑ

3.1 Γενικά

Η θεώρηση της υπάρχουσας κατάστασης που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια δράσεων του έργου που προηγήθηκαν, επιτρέπει την εξαγωγή ενός πλήθους συμπερασμάτων σχετικά με τα ζητήματα της κινητικότητας, τις κυκλοφοριακές παραμέτρους και τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων στην Περιοχή Μελέτης.

Ειδικότερα, σε αυτό το βήμα, η τρέχουσα κατάσταση καταγράφηκε με βάση τις δραστηριότητες του έργου στα Πακέτα Εργασίας ΠΕ02 – Οργάνωση 1^{ης} Διαβούλευσης και ΠΕ03 – Καταγραφή & αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης και τα σχετικά Παραδοτέα.

Πιο συγκεκριμένα, μία από τις εργασίες του ΠΕ02 ήταν και η πραγματοποίηση δύο (2) ερευνών ερωτηματολογίου σχετικά με βασικά προβλήματα, προκλήσεις και λύσεις που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία ανάπτυξης του οράματος. Οι έρευνες αυτές απευθύνθηκαν διαδικτυακά στους πολίτες για την καταγραφή της άποψής τους για τις υφιστάμενες συνθήκες αστικής κινητικότητας στο Δήμο Παύλου Μελά και τις σχετικές προσδοκίες τους για το μέλλον (όραμα βιώσιμης κινητικότητας). Τα αποτελέσματα των ερευνών αυτών παρουσιάζονται αναλυτικά στη συνέχεια (ανατρέξτε στα Κεφάλαιο 3.2 & 3.3 του παρόντος)

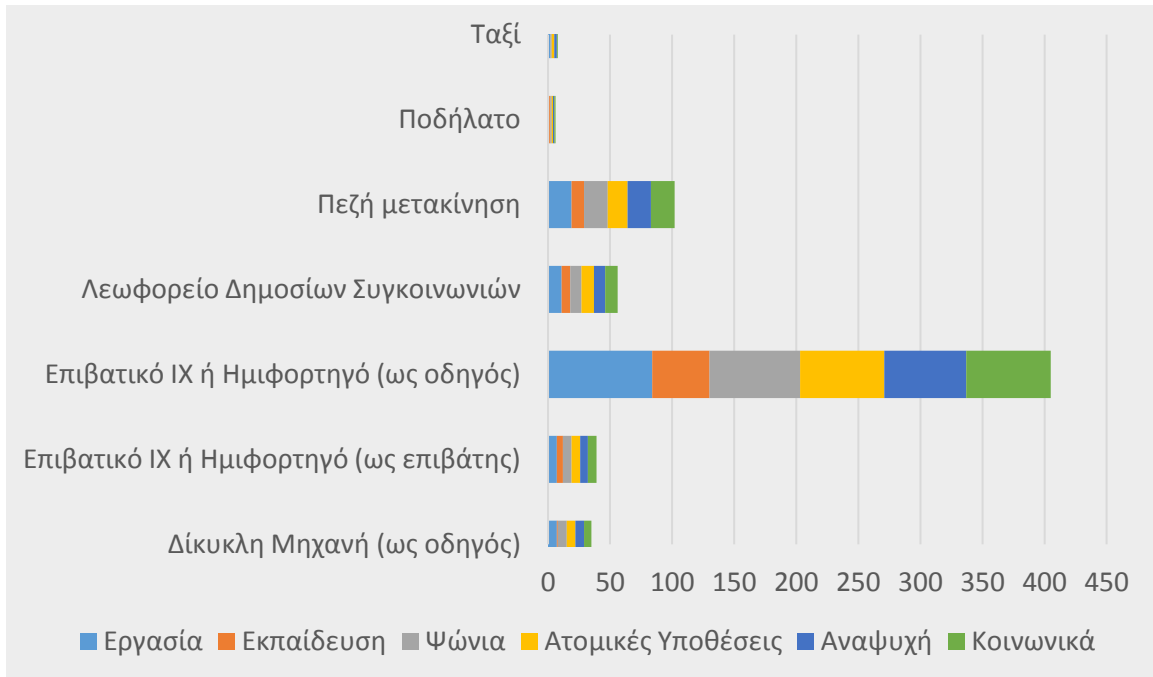
Το Παραδοτέο της καταγραφής & αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης – «1-Π5-2: Επεξεργασία – Ανάλυση – Παρουσίαση υφιστάμενης κατάστασης» - περιελάμβανε αφενός τη συγκέντρωση και ομογενοποίηση όλων των πληροφοριών που αφορούν στην απογραφή της υπάρχουσας κατάστασης κατά τρόπο σύντομο και περιεκτικό, και αφετέρου τη συμπλήρωση της παρουσίασης της υφιστάμενης κατάστασης μέσω της παροχής πρόσθετων πληροφοριών, συσχετίσεων των στοιχείων και συμπερασμάτων, ως αποτέλεσμα της ανάλυσης των πληροφοριών απογραφής. Με τον τρόπο αυτό επιτεύχθηκε η παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης του Συστήματος Μεταφορών στον Δήμο Παύλου Μελά κατά τρόπο ενιαίο και ολοκληρωμένο.

Η σύνθεση των προαναφερόμενων πληροφοριών και δεδομένων χρησιμοποιήθηκε από τον Ανάδοχο για τη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης «όψης» της κατάστασης κινητικότητας στο Δήμο Παύλου Μελά, η οποία και παρουσιάσθηκε στο 1^ο Εργαστήριο Δικτύου Φορέων & Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ, στα πλαίσια υλοποίησης του Βήματος 1 της διαδικασίας συμφωνίας για το όραμα και τους στόχους του ΣΒΑΚ, με κύριο στόχο αυτού του βήματος την καλύτερη και κοινή κατανόηση της τρέχουσας κατάστασης κινητικότητας στο Δήμο Παύλου Μελά.

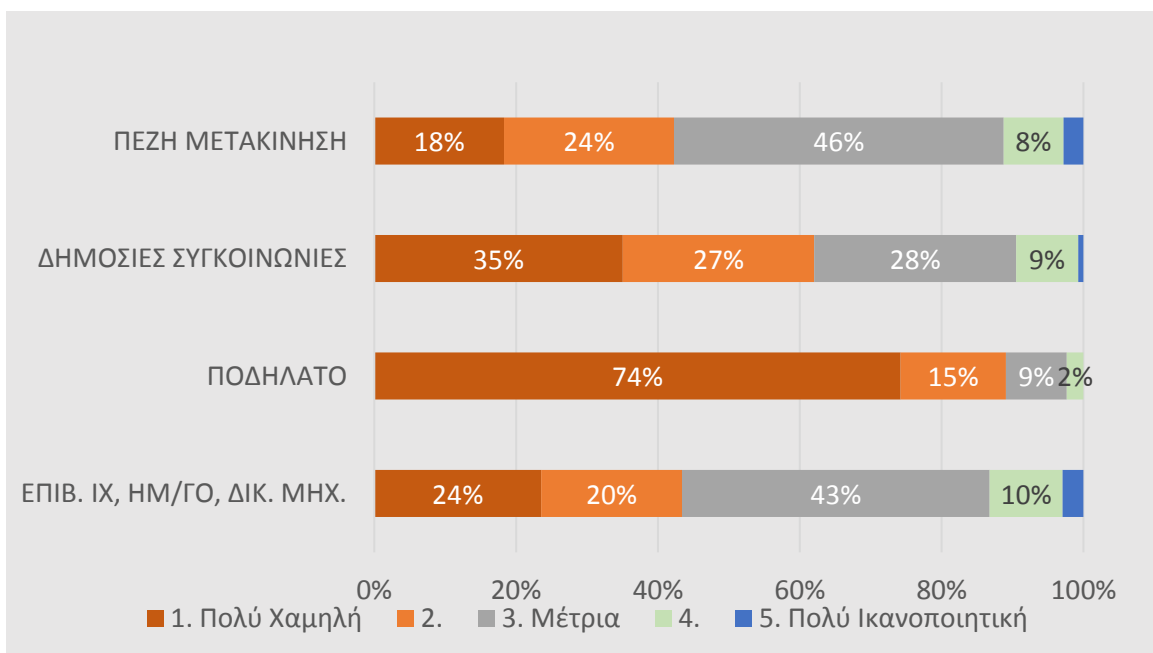
3.2 Έρευνα ερωτηματολογίου πολιτών για την αξιολόγηση των υφιστάμενων συνθηκών κινητικότητας

Τα κύρια ευρήματα της έρευνας ερωτηματολογίου πολιτών για την αξιολόγηση των υφιστάμενων συνθηκών κινητικότητας στο Δήμο Παύλου Μελά, παρουσιάζονται διαγραμματικά στη συνέχεια.

3.2.1 Χρήση του Συστήματος Μεταφορών



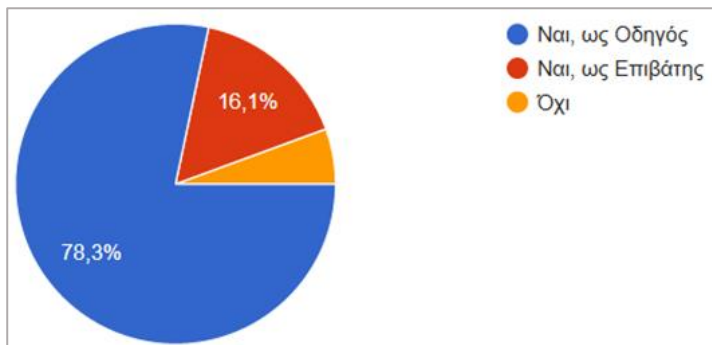
Σχήμα 3: Κύριο μέσο μεταφοράς ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης



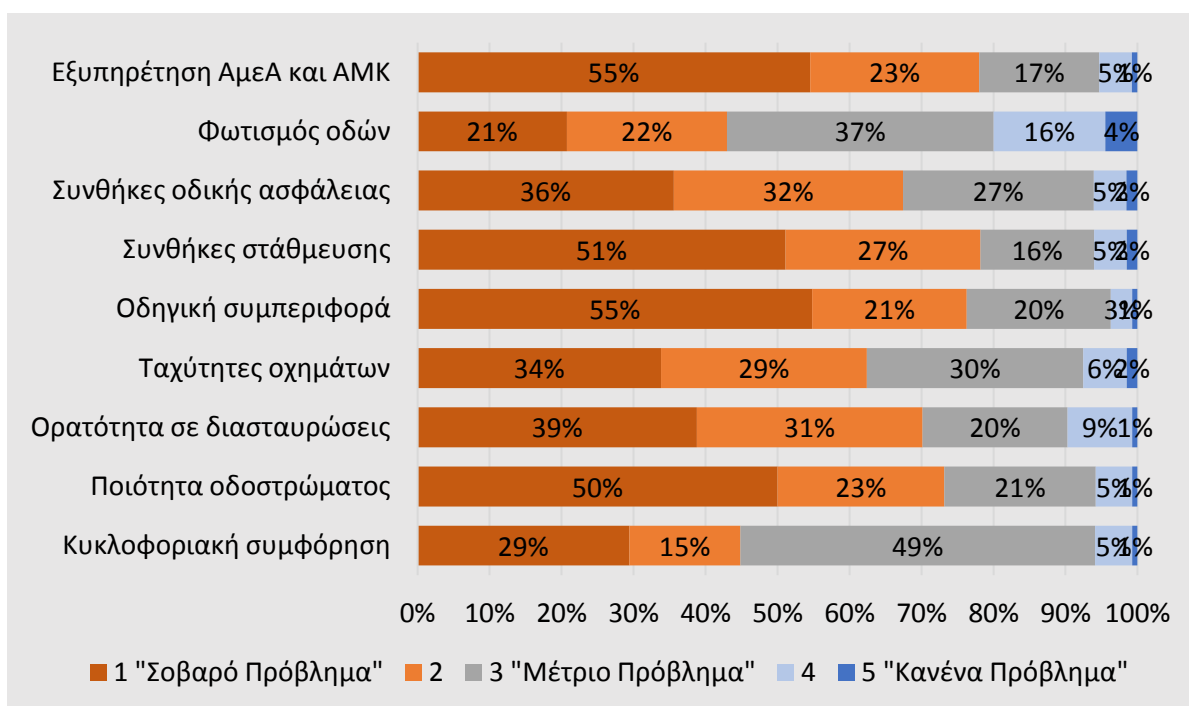
Σχήμα 4: Αξιολόγηση της εξυπηρέτησης της υποδομής & του τρόπου λειτουργίας του Οδικού Δικτύου & του δικτύου Δημοσίων Συγκοινωνιών (ανά μέσο μεταφοράς)

Όπως προκύπτει από τα σχήματα 3 και 4 παραπάνω υπερिशύει πλήρως η μετακίνηση με ΙΧ (ως οδηγού και επιβάτη) με δεύτερη την πεζή μετακίνηση ακολουθούμενη από τις Δημόσιες συγκοινωνίες. Η σχεδόν ισομερής κατανομή ανά σκοπό μετακίνησης δείχνει επιπλέον την καθολική επικράτηση του ΙΧ ειδικά στην καθημερινή ζωή των πολιτών.

3.2.2 Χρήση Επιβατικού ΙΧ, Ημιφορτηγού, Δίκυκλης Μηχανής



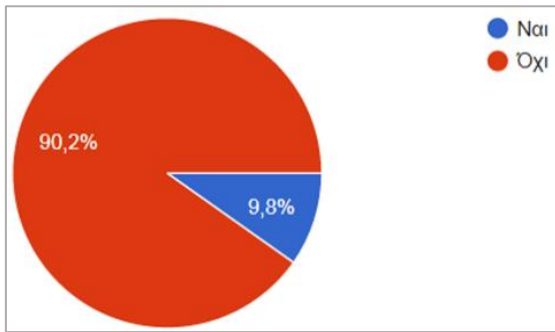
Σχήμα 5: Χρήση Επιβατικού ΙΧ, Ημιφορτηγού ή Δίκυκλης Μηχανής (ως οδηγός ή επιβάτης) για τις μετακινήσεις



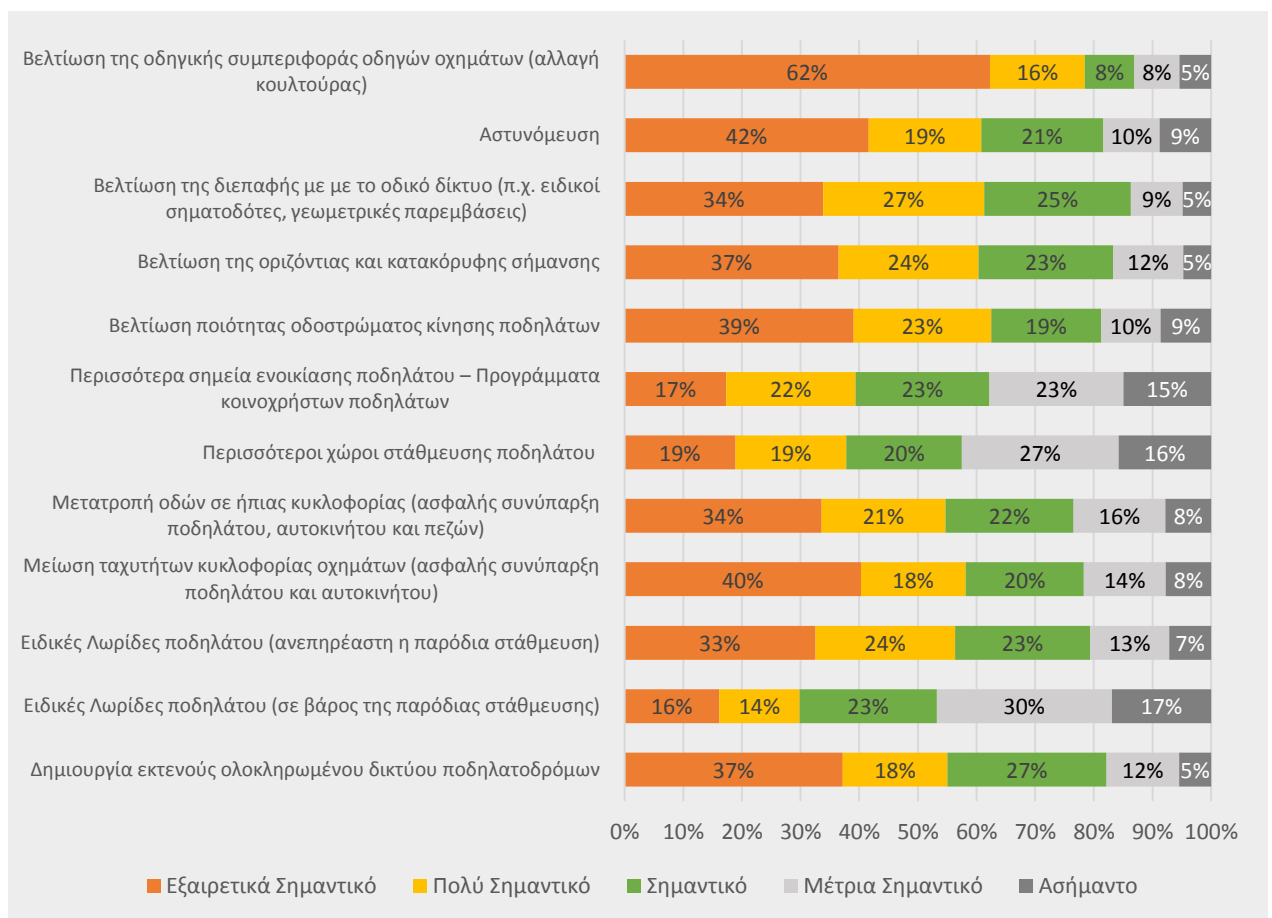
Σχήμα 6: Αξιολόγηση των προβλημάτων στη λειτουργία του οδικού δικτύου του Δήμου

Η αξιολόγηση των προβλημάτων από τους πολίτες (Σχήμα 6) αναδुकνεί την συνήθη εικόνα των μεσαίου και μεγάλου μεγέθους πόλεων στην Ελλάδα. Σοβαρά προβλήματα αναφέρονται στην εξυπηρέτηση ΑμεΑ, στο χαμηλό επίπεδο συντήρησης του οδικού δικτύου, τα επίπεδα οδικής ασφάλειας αλλά και στην επάρκεια χώρων στάθμευσης.

3.2.3 Χρήση Ποδηλάτου

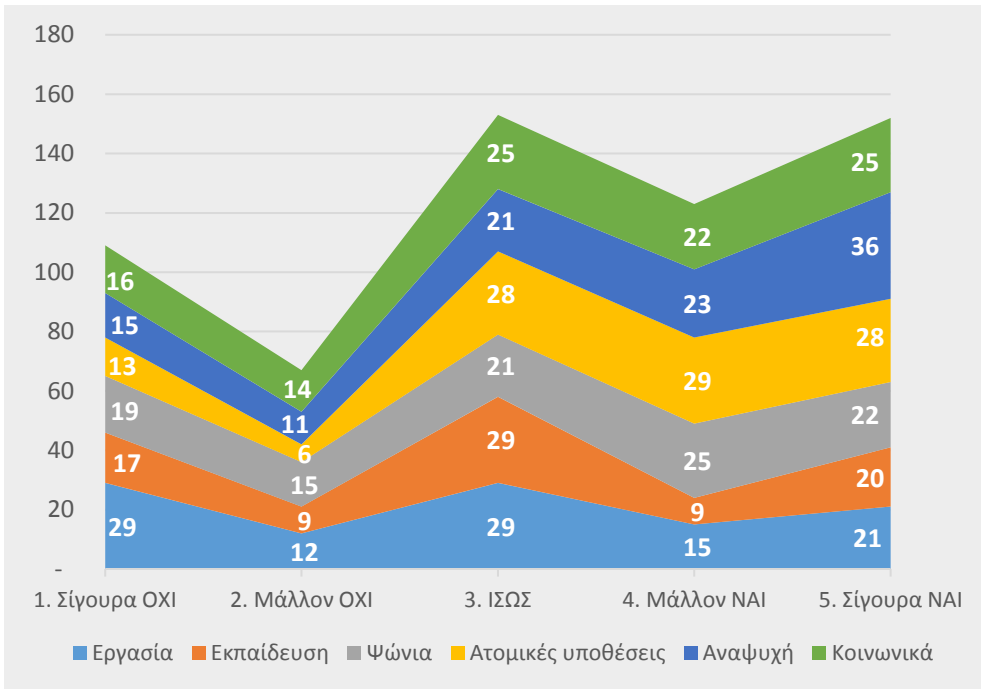


Σχήμα 7: Χρήση Ποδηλάτου για τις μετακινήσεις



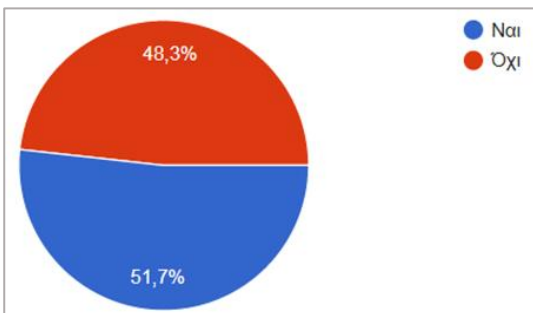
Σε ότι αφορά στη χρήση του ποδηλάτου για τις καθημερινές μετακινήσεις αναδεικνύεται η ανάγκη βελτίωσης της οδηγικής συμπεριφοράς, η ανεπαρκής αστυνόμηση αλλά και σειρά από προβλήματα οδικής ασφάλειας που προφανώς οφείλονται στο γεγονός ότι το ποδήλατο δεν αντιμετωπίζεται στην Ελλάδα ως μεταφορικό μέσο αλλά περισσότερο ως μέσο αναψυχής. Ενδιαφέρον στοιχείο επίσης είναι ότι οι μετακινούμενοι σε ποσοστό που προσεγγίζει το 50% θα ήθελαν την κατασκευή ειδικών λωρίδων για το ποδήλατο χωρίς όμως να επηρεαστεί η παρόδια στάθμευση, κάτι που προφανώς στις περισσότερες ελληνικές πόλεις είναι απολύτως ανέφικτο.

Σχήμα 8: Αξιολόγηση βελτιωτικών μέτρων που αφορούν στο ποδήλατο

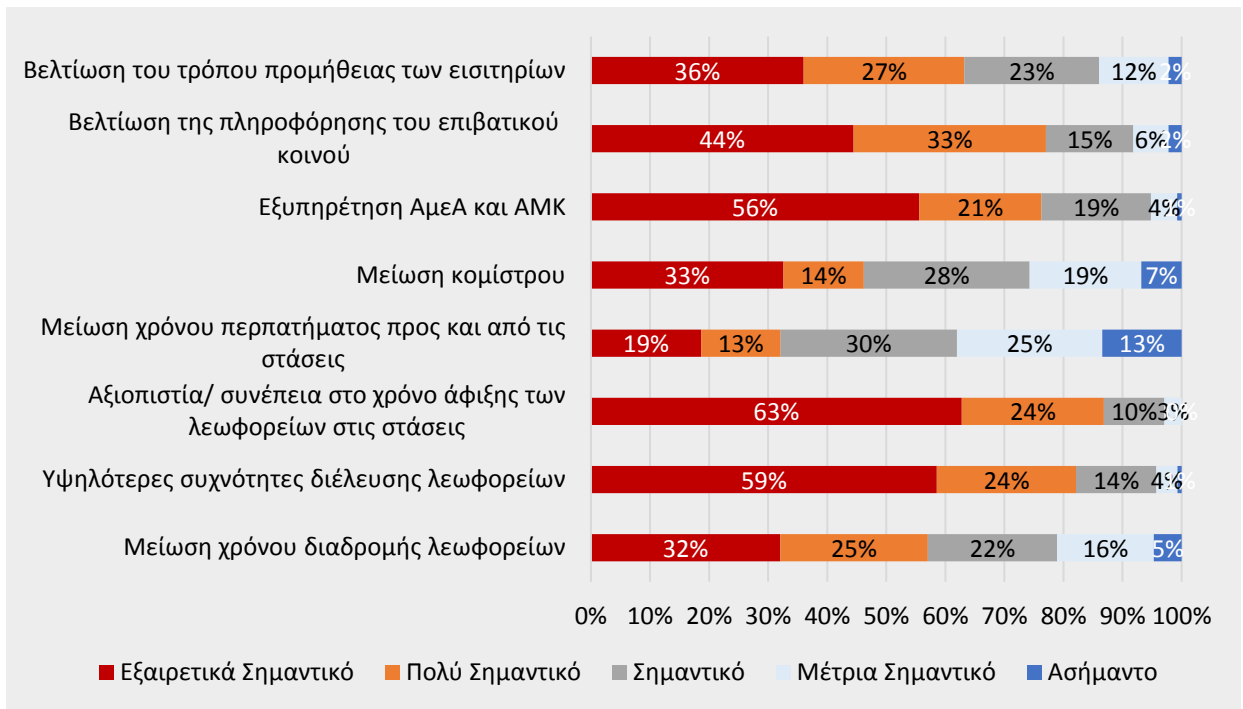


Σχήμα 9: Αύξηση χρήσης του ποδηλάτου ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης

3.2.4 Χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών

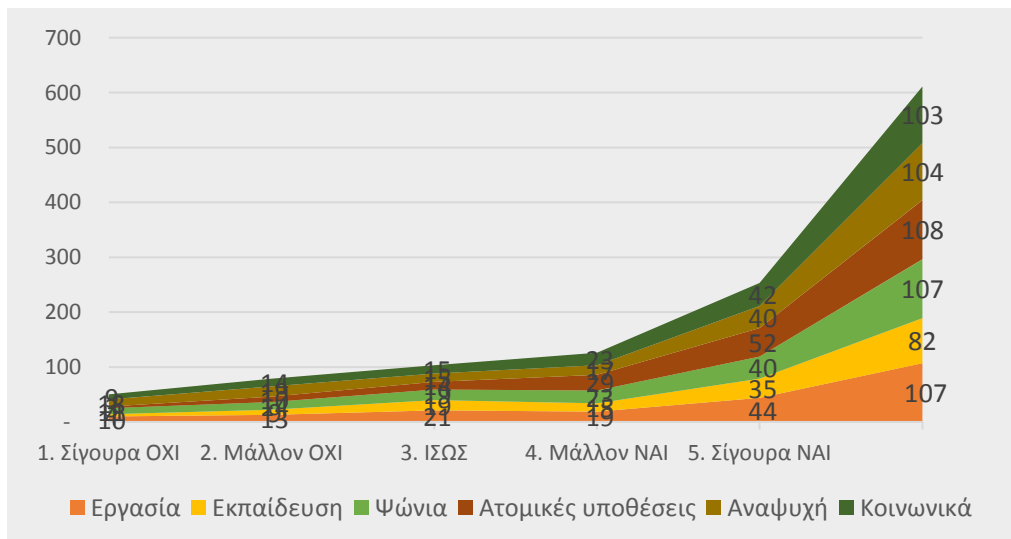


Σχήμα 10: Χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών για τις μετακινήσεις



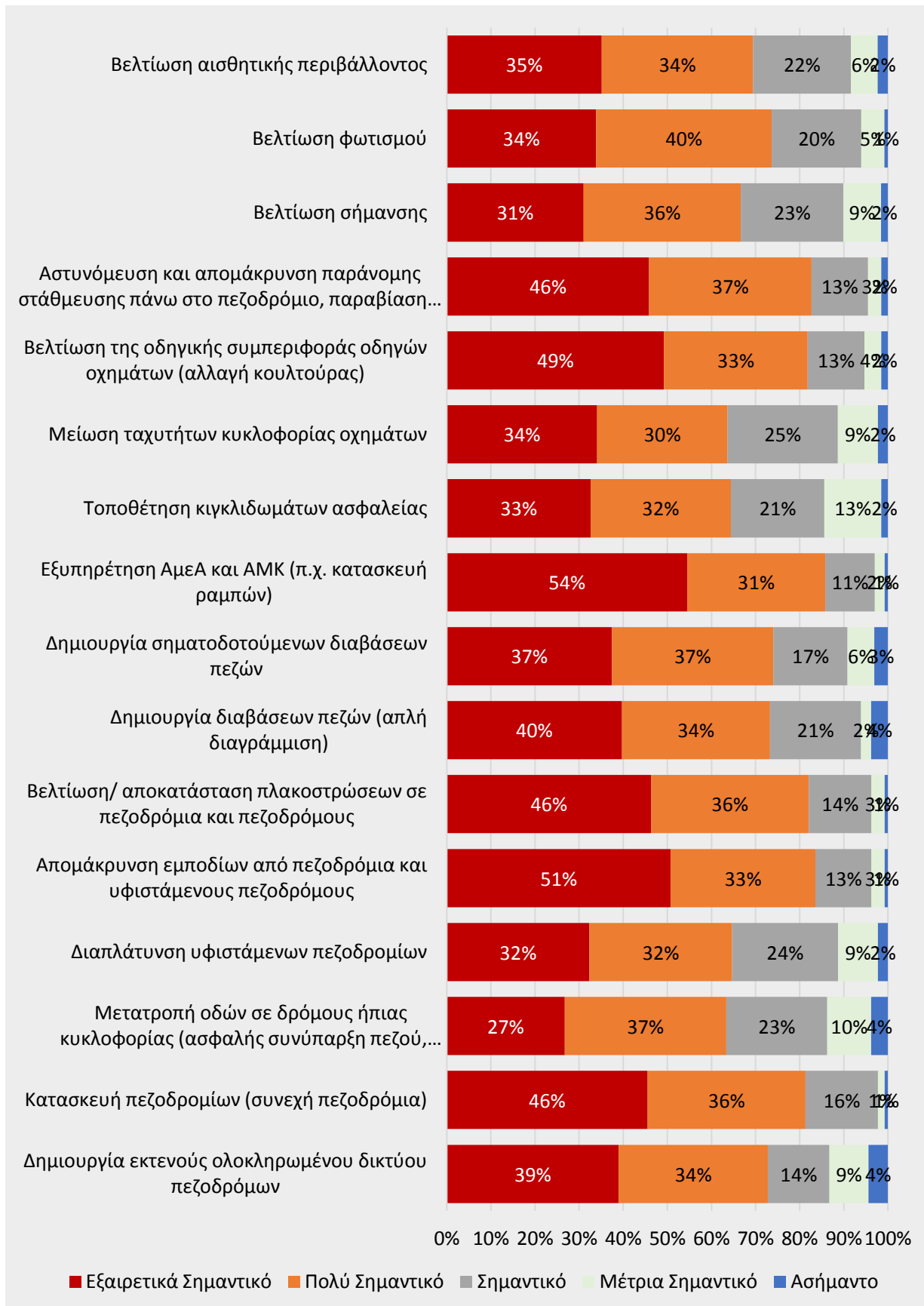
Σε ότι αφορά στην αξιολόγηση των δημόσιων συγκοινωνιών η χαμηλή σχετικά αξιοπιστία των δρομολογίων αλλά και η ανάγκη βελτίωσης του επιπέδου εξυπηρέτησης κατέχουν τις πρώτες θέσεις στην αίσθηση των πολιτών. Επίσης η μείωση των χρόνων διαδρομής κυρίως λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης τέθηκε ως σημαντική προτεραιότητα.

Σχήμα 11: Αξιολόγηση βελτιωτικών μέτρων των Δημοσίων Συγκοινωνιών



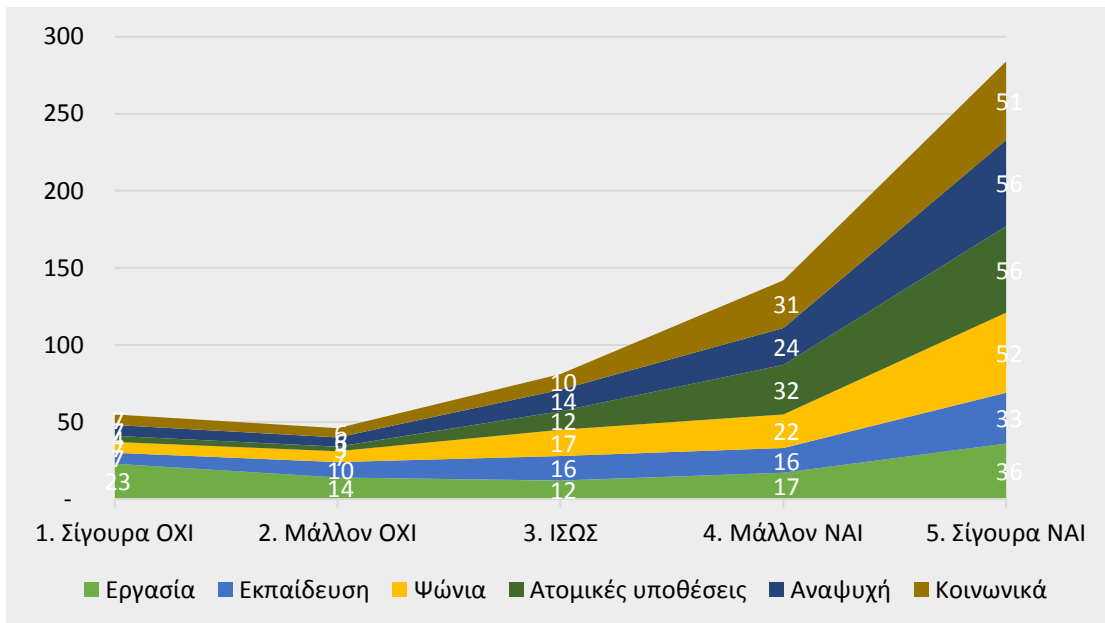
Σχήμα 12: Αύξηση χρήσης των Δημοσίων Συγκοινωνιών ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης

3.2.5 Πεζή Μετακίνηση



Σχήμα 13: Αξιολόγηση βελτιωτικών μέτρων που αφορούν στην πεζή μετακίνηση

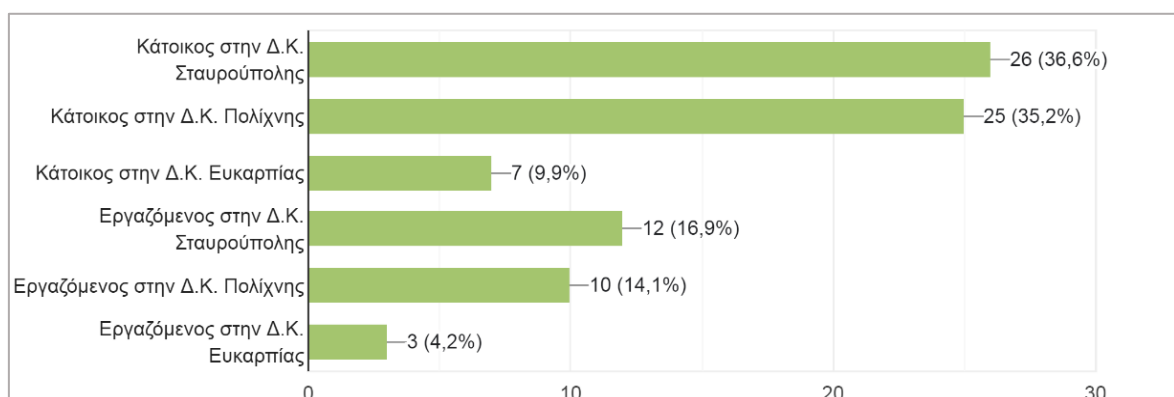
Η πεζή μετακίνηση όπως προκύπτει από την αξιολόγηση των δημοτών ανέδειξε μια εικόνα που δεν διαφέρει από αντίστοιχου μεγέθους πόλεις της χώρας. Όπως προκύπτει από το Σχήμα 13 κατά ποσοστό 60 έως 80% των συμμετεχόντων συμφωνεί στη ανάγκη προστασίας του δημόσιου χώρου για τους πεζούς (απομάκρυνση εμποδίων από τα πεζοδρόμια, έλλειψη συστηματικής αστυνόμευσης, βελτίωση όρων οδικής ασφάλειας, βελτίωση ηλεκτροφωτισμού πόλης). Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε βέβαια και στην ανάγκη δημιουργίας εκτενούς δικτύου πεζοδρόμων κάτι που προφανώς συνάδει πλήρως με τις αρχές σχεδιασμού της βιώσιμης κινητικότητας και θα ληφθεί υπόψη κατά τη φάση σχεδιασμού των σεναρίων για το μέλλον του Δήμου.



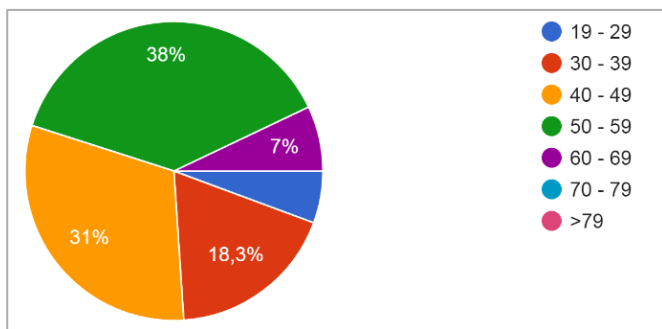
Σχήμα 14: Αύξηση χρήσης της πεζή μετακίνησης ανά σκοπό μετακίνησης ύστερα από παρεμβάσεις βελτίωσης

3.3 Έρευνα ερωτηματολογίου πολιτών για την καταγραφή των προσδοκιών τους για το Δήμο Παύλου Μελά στο μέλλον

Οι απαντήσεις της έρευνας, οι οποίες αφορούν στην ιδανική μελλοντική κατάσταση του Δήμου Παύλου Μελά, όπως οι ίδιοι οι πολίτες την οραματίζονται, παρουσιάζονται διαγραμματικά στη συνέχεια. Αυτό το στάδιο της έρευνας είναι και το πιο σημαντικό αφού έχει ως στόχο να κινητοποιήσει τους ενεργούς πολίτες προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας δίνοντας ελπίδα ότι πολλά μπορούν να αλλάξουν με τη βοήθεια όλων μας.

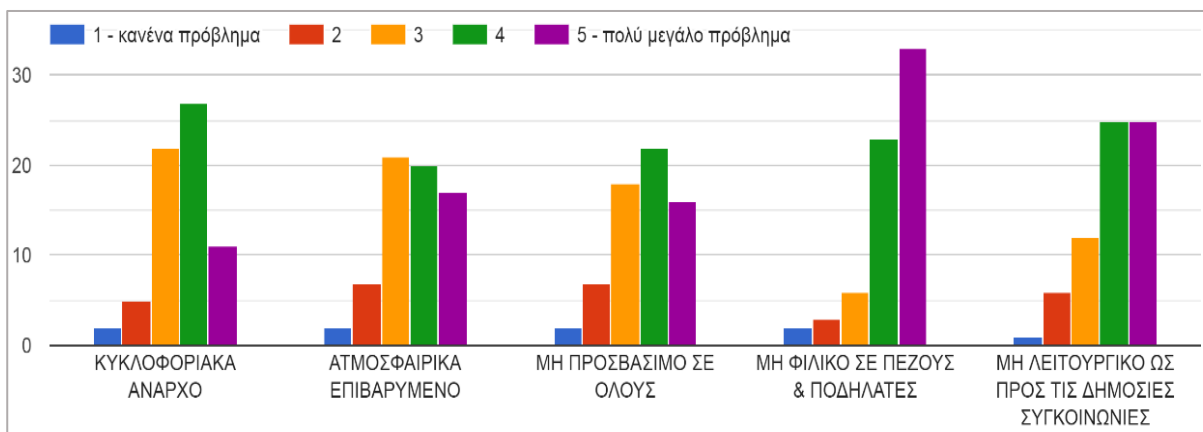


Σχήμα 15: Το προφίλ των συμμετεχόντων στην έρευνα

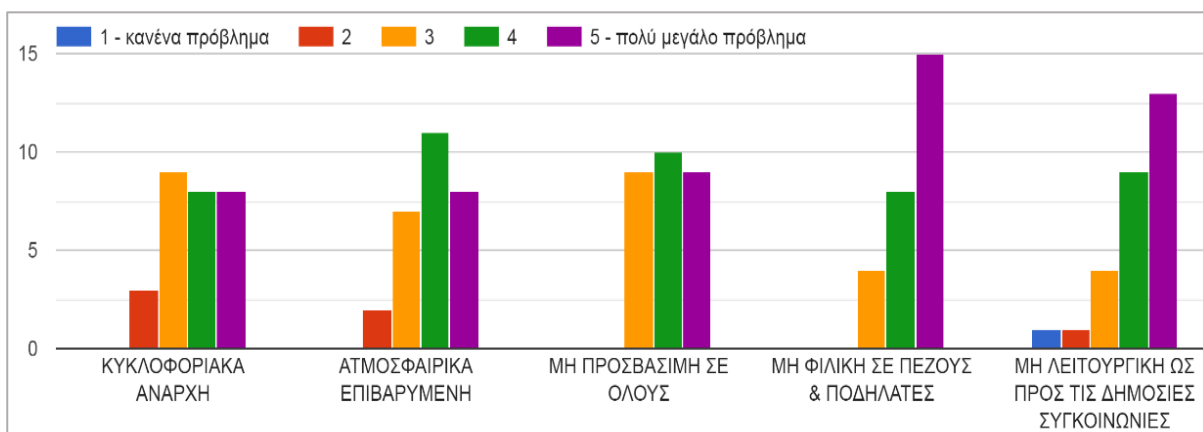


Σχήμα 16: Η ηλικιακή ομάδα των συμμετεχόντων στην έρευνα

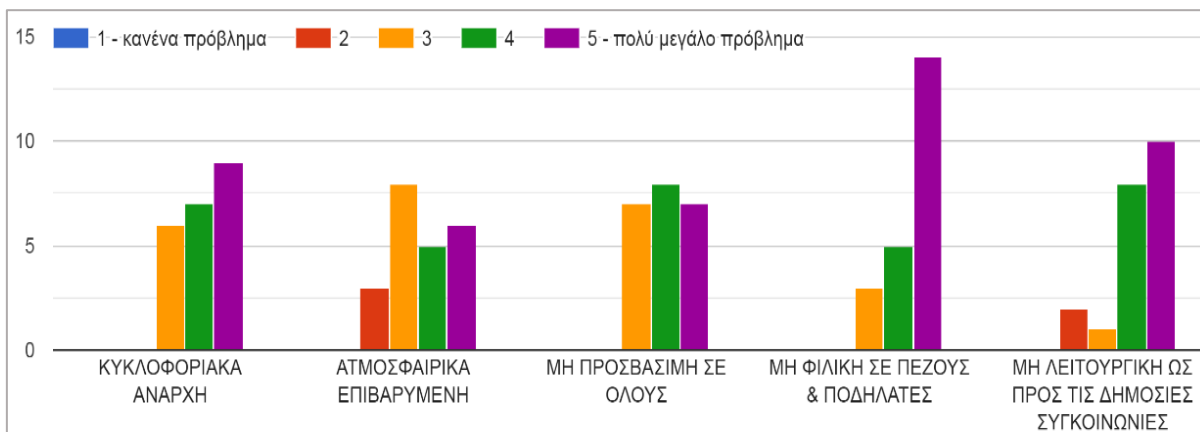
Η ηλικιακή διασπορά του δείγματος κρίνεται ικανοποιητική με περίπου 60% των συμμετεχόντων να βρίσκονται σε ενεργό κοινωνική και εργασιακή φάση, δηλαδή τις ηλικίες 20-59 ετών.



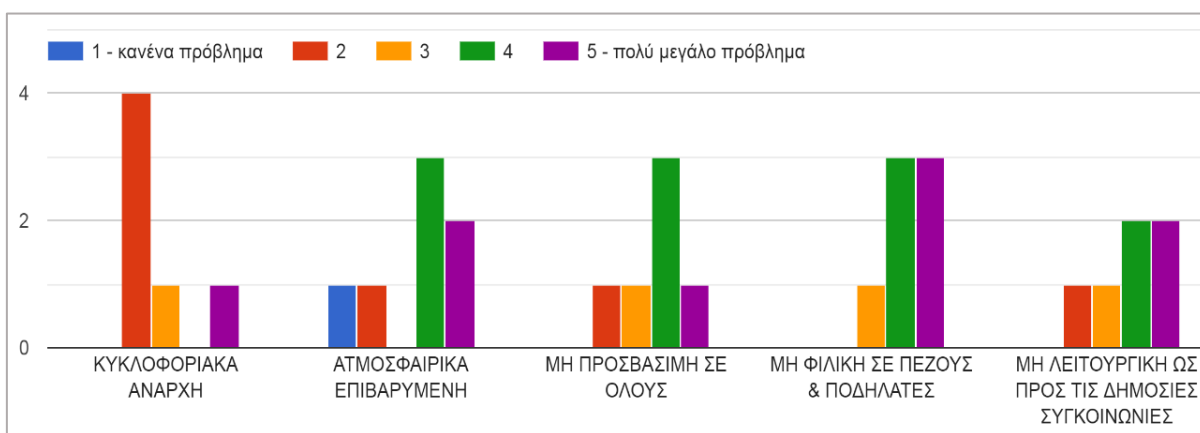
Σχήμα 17: Ο Δήμος Παύλου Μελά σήμερα



Σχήμα 18: Η Δημοτική Κοινότητα Σταυρούπολης σήμερα



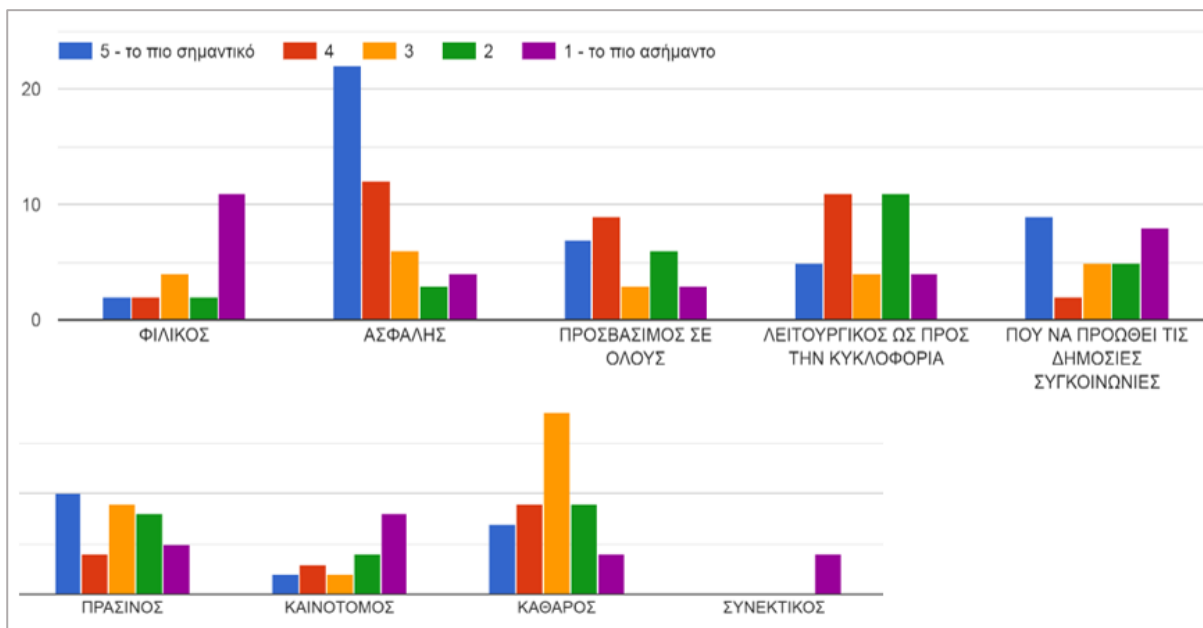
Σχήμα 19: Η Δημοτική Κοινότητα Πολίχνης σήμερα



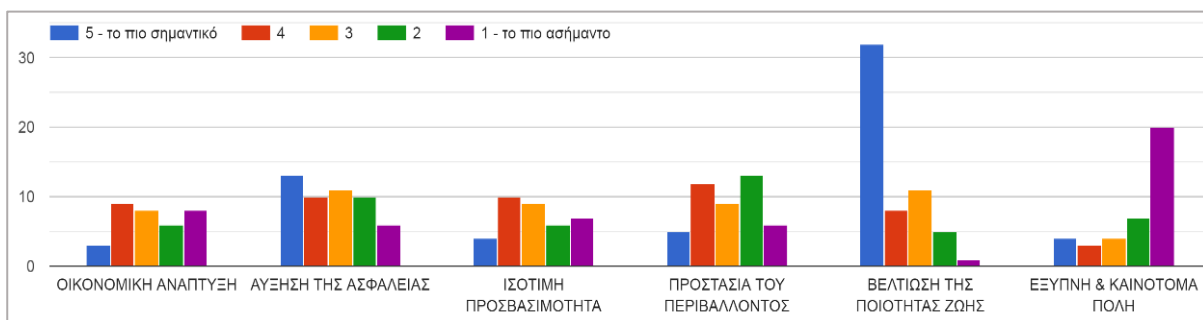
Σχήμα 20: Η Δημοτική Κοινότητα Ευκαρπίας σήμερα

Οι απαντήσεις των συμμετεχόντων σε αυτό το στάδιο έγιναν στη βάση της επιλογής λέξεων ή σύντομων φράσεων «κλειδιών» που κατά τη γνώμη τους χαρακτηρίζουν τον Δήμο Παύλου Μελά στην σημερινή κατάσταση, προκειμένου σε αντιδιαστολή να δώσουν αμέσως μετά την δική τους ερμηνεία για την αλλαγή που απαιτείται στην ερχόμενη δεκαετία. Κάποια βασικά συμπεράσματα που προκύπτουν από την έρευνα είναι τα εξής:

- Κατά απόλυτη σχεδόν πλειψηφία προκύπτει ότι τα προβλήματα της πόλης είναι όλα ανεξαιρέτως σημαντικά ή πολύ σημαντικά
- Η κατανομή των προβλημάτων στις επιμέρους δημοτικές κοινότητες δείχνει να έχει παρόμοια αξιολόγηση, ενώ διαφοροποιείται κάπως στην αξιολόγηση του κυκλοφοριακού στην Ευκαρπία, η οποία αντικειμενικά δεν είναι το ίδιο πυκνοδομημένη και διαθέτει περισσότερους ελεύθερους χώρους.
- Η Σταυρούπολη κατά την αίσθηση των πολιτών είναι η πιο βεβαρυμένη περιβαλλοντικά περιοχή του Δήμου

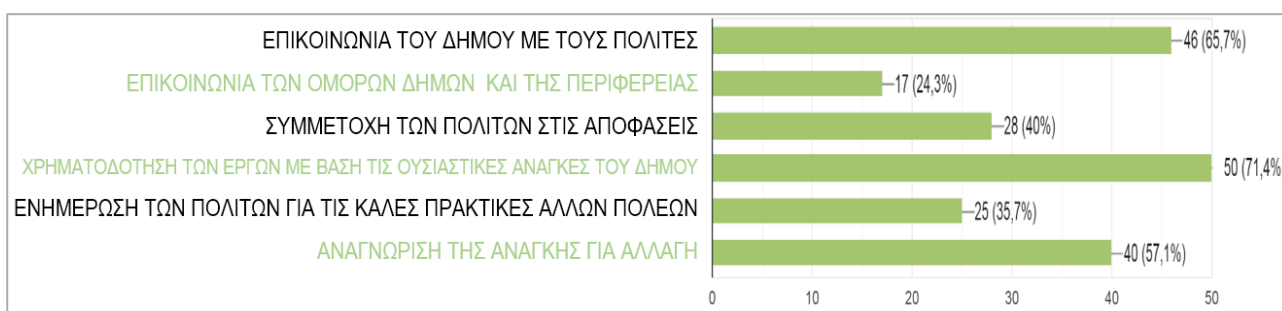


Σχήμα 21: Ο Δήμος Παύλου Μελά που επιθυμώ για το μέλλον



Σχήμα 22: Γιατί επιθυμώ έναν τέτοιο Δήμο

Το σχήμα 21 παραπάνω εκφράζει με θετικό πρόσημο τις προτεραιότητες των συμμετεχόντων για την επόμενη ημέρα. Από τα συλλεχθέντα στοιχεία προκύπτει η ασφάλεια, η πράσινη ανάπτυξη και η καθαριότητα ως οι πιο σημαντικοί άξονες προτεραιότητας για μέλλον, ενώ η πιο σημαντικός πυλώνας για την αλλαγή είναι η άμεση βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών.



Σχήμα 23: Τι είναι αναγκαίο να αλλάξει

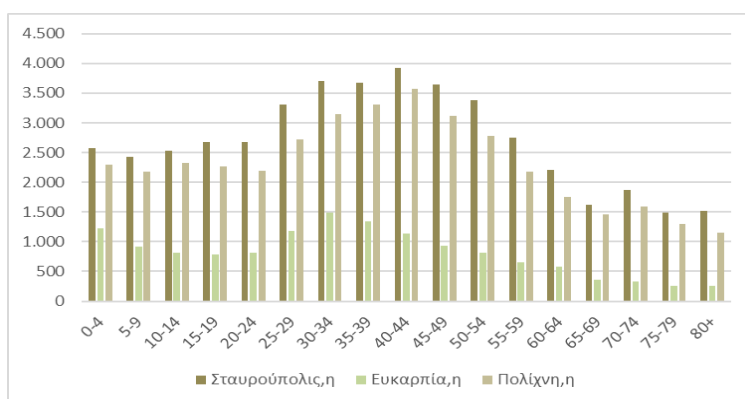
3.4 Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης

Βασική προϋπόθεση για τη διαμόρφωση του οράματος για την πόλη του μέλλοντος αλλά και για την αξιοπιστία των προτάσεων μίας μελέτης όπως η παρούσα, είναι η ουσιαστική γνώση του τρόπου με τον οποίο λειτουργεί η πόλη και τα δίκτυα μεταφορών, των επιλογών που κάνουν οι κάτοικοι για τις μετακινήσεις τους, καθώς και των λόγων που καθορίζουν τις επιλογές αυτές.

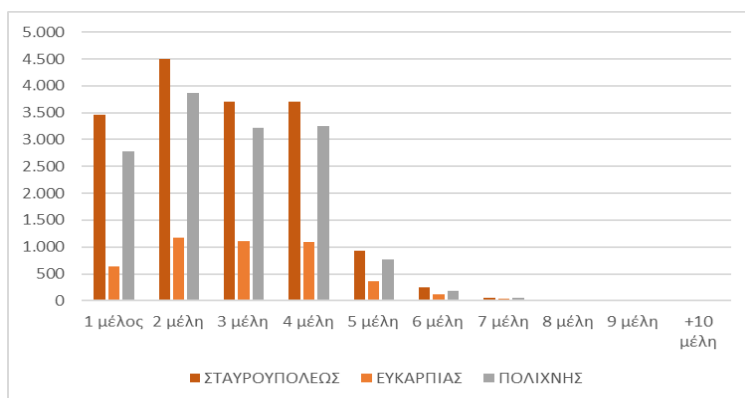
Η συγκέντρωση όλων των στοιχείων από τις υφιστάμενες πηγές, απογραφές, μετρήσεις και έρευνες που πραγματοποιήθηκαν σε προηγούμενη φάση της μελέτης συνθέτουν μία πλήρη και ολοκληρωμένη καταγραφή των δεδομένων για την αποτύπωση της υπάρχουσας κατάστασης στο Δήμο Παύλου Μελά, όσον αφορά στα κοινωνικο-οικονομικά, χωροταξικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά, και στα χαρακτηριστικά της υποδομής και λειτουργίας των μεταφορικών συστημάτων.

Τα σημαντικότερα στοιχεία που συνθέτουν τη σημερινή εικόνα της κινητικότητας στο Δήμο Παύλου Μελά και την αποτύπωση των σημαντικότερων χαρακτηριστικών της υποδομής και του τρόπου λειτουργίας της Περιοχής Μελέτης (ΠΜ) και των μεταφορικών συστημάτων, παρουσιάζονται παρακάτω, έτσι όπως αυτά παρουσιάσθηκαν και συζητήθηκαν στα πλαίσια του 1^{ου} Εργαστηρίου Δικτύου Φορέων & Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ. Κύριο εργαλείο στην παρουσίαση αυτή αποτελεί σειρά χαρτών στους οποίους αποτυπώνονται τα φαινόμενα ή αποτελέσματα της καταγραφής της υπάρχουσας κατάστασης.

3.4.1 Κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά

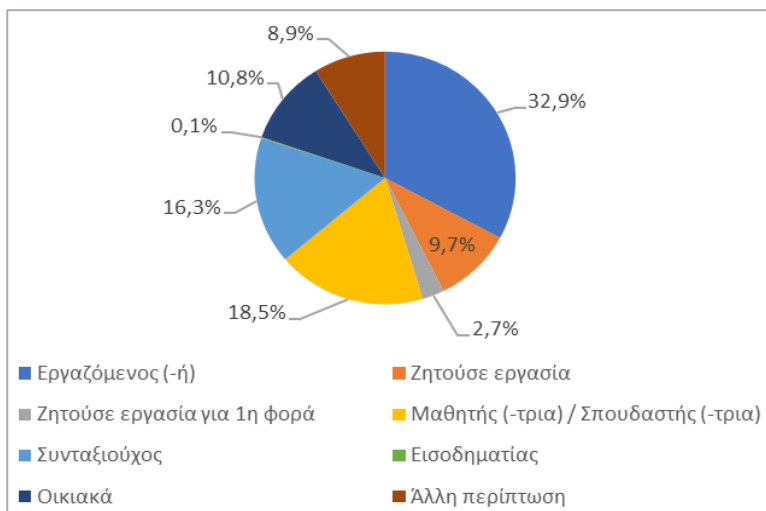


Σχήμα 24: Ηλικιακή κατανομή πληθυσμού (2011)

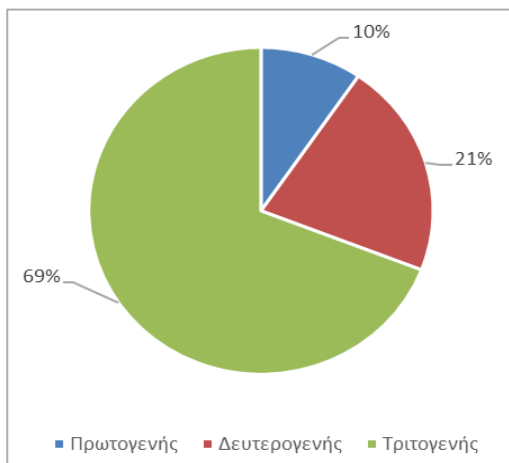


Σχήμα 25: Κατανομή των νοικοκυριών βάσει του μεγέθους (2011)

1-Π6-1 – Κοινό όραμα βιώσιμης κινητικότητας



Σχήμα 26: Εργαζόμενοι & άνεργοι στο σύνολο του Δήμου Παύλου Μελά (2011)



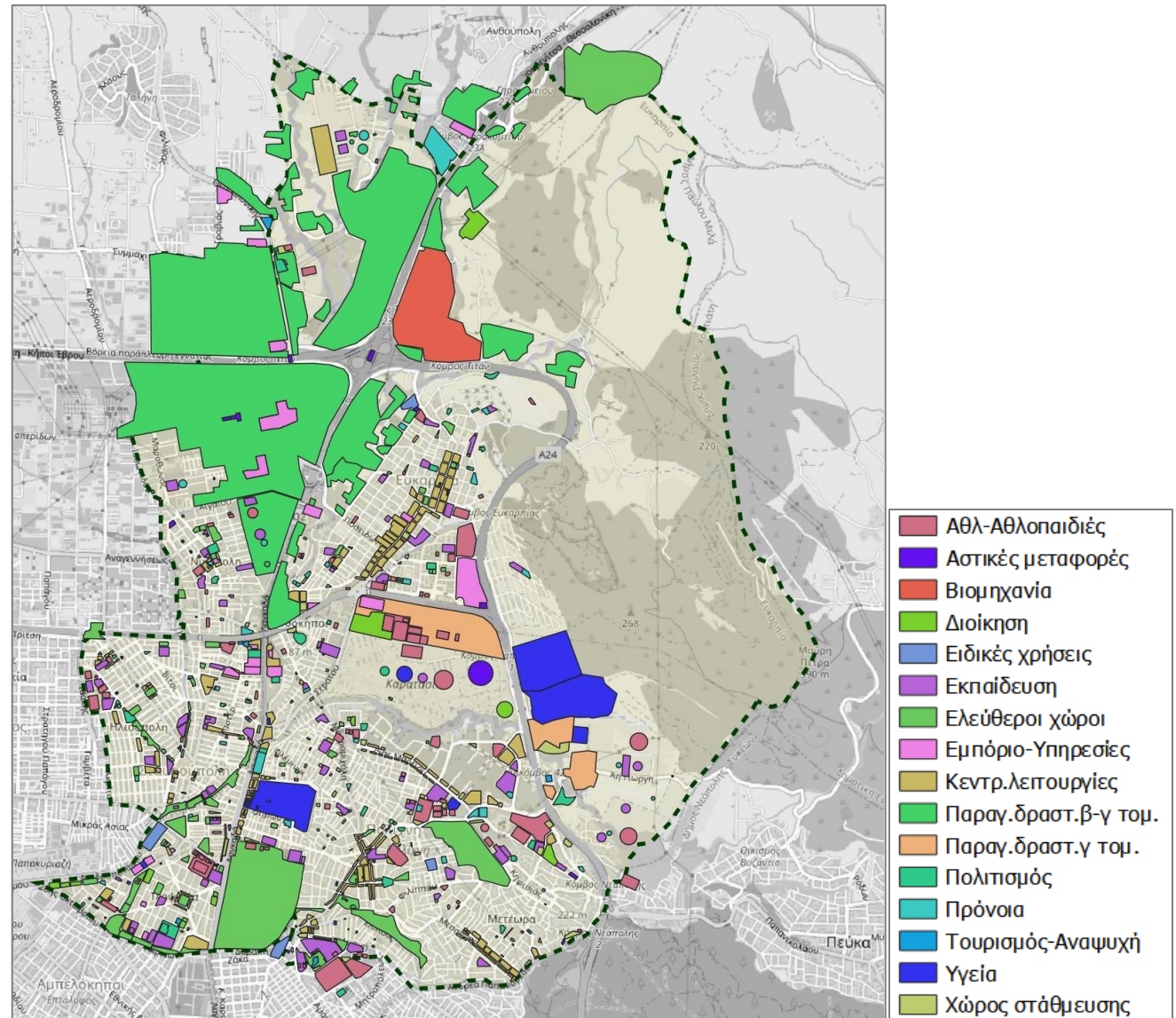
Σχήμα 27: Τομείς οικονομικής δραστηριότητας στο σύνολο του Δήμου Παύλου Μελά (2011)

Χρήσεις Γης	Σύνολο
Αθλ-Αθλοπαιδιές	2,31%
Αστικές Υποδομές ΚΩ	0,81%
Βιομηχανία	0,01%
Διοίκηση	0,47%
Ειδικές χρήσεις	0,28%
Εκπαίδευση	1,60%
Ελεύθεροι χώροι	5,13%
Εμπόριο	1,33%
Κεντρ.λειτουργίες	2,54%
Παραγ.δραστ.β-γ τομ.	14,04%
Παραγ.δραστ.γ τομ.	1,37%
Πολιτισμός	0,60%
Πρόνοια	0,22%
Τουρισμός-Αναψυχή	0,02%
Υγεία	1,95%
Λοιπές*	67,31%
Σύνολο	100,00%

*Περιλαμβάνονται όλες οι χρήσεις οι οποίες δε θεωρούνται ότι επηρεάζουν σημαντικά την κινητικότητα.

Πίνακας 1: Παρουσίαση της χωροταξίας και των πολεοδομικών χαρακτηριστικών

- Μεγάλο μέρος της περιοχής του Δήμου Παύλου Μελά εξυπηρετείται από ένα μεγάλο σύνολο εκπαιδευτικών δομών πρωτοβάθμιου και δευτεροβάθμιου επιπέδου τα οποία βρίσκονται διάσπαρτα στον αστικό ιστό, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι δεν παρουσιάζει ελλείψεις ή παρουσία μεγάλων ακτινών εξυπηρέτησης.
- Οι περισσότερες χρήσεις που εντάσσονται στη διοίκηση συγκεντρώνονται στη Σταυρούπολη.
- Αρκετοί είναι οι θεσμοθετημένοι χώροι πρασίνου που παραμένουν αδιαμόρφωτοι χωρίς να έχουν καταληφθεί από άλλες χρήσεις, ενώ βελτιωτικές παρεμβάσεις θεωρούνται δυνατές στην πλειοψηφία των υλοποιημένων χώρων αστικού πρασίνου.



Χάρτης 1: Χωροταξία και πολεοδομικά χαρακτηριστικά

3.4.2 Λειτουργικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου

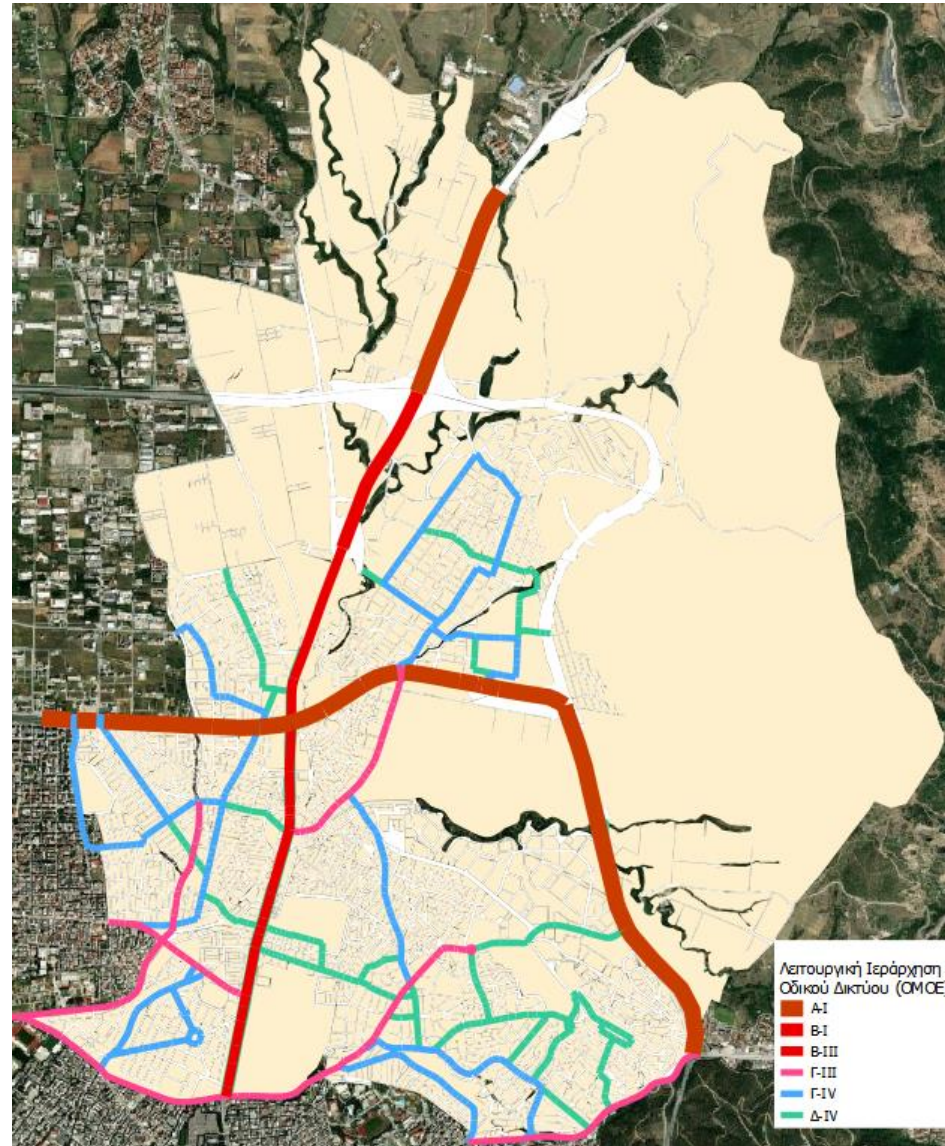
Κατηγορία Λειτουργικής Ιεράρχησης	Χιλιόμετρα οδού με Πλάτος				Σύνολο (χλμ.)
	<7 μ	7-10 μ	10-15 μ	>15 μ	
Αστικές Αρτηρίες	0,2	2,1	2,1	2,8	7,2
Συλλεκτήριες Οδοί	12,5	13,4	6,1	0,8	32,9
Σύνολο	12,7	15,5	8,3	3,6	40,1
Ποσοστό (%)	32%	39%	21%	9%	100%

Κατηγορία Λειτουργικής Ιεράρχησης	Χιλιόμετρα οδού με Τύπο Διατομής			Σύνολο (χλμ.)
	Αμφίδρομοι		Μονόδρομοι	
	Με Νησίδα	Χωρίς Νησίδα		
Αστικές Αρτηρίες	3,3	3,5	0,5	7,2
Συλλεκτήριες Οδοί	1,4	21,9	9,6	32,9
Σύνολο	4,7	25,3	10,1	40,1
Ποσοστό (%)	12%	63%	25%	100%

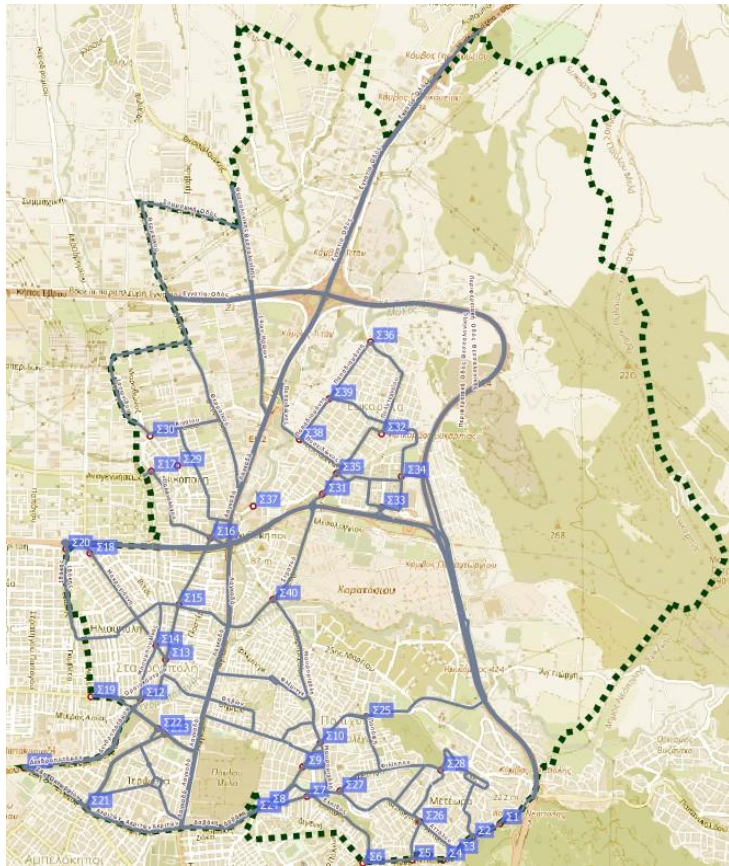
Κατηγορία Λειτουργικής Ιεράρχησης	Αριθμός Λωρίδων Κυκλοφορίας							Σύνολο (χλμ.)
	Αμφίδρομοι				Μονόδρομοι			
	2	3	4	>4	1	2	>3	
Αστικές Αρτηρίες	3,48	0,05	3,18	0,04	0,27	0,21	0,00	7,2
Συλλεκτήριες Οδοί	22,74	0,38	0,15	0,00	8,97	0,61	0,00	32,8
Σύνολο	26,2	0,4	3,3	0,0	9,2	0,8	0,0	40,1
Ποσοστό (%)	65%	1%	8%	0%	23%	2%	0%	100%

Πίνακας 2: Κατηγορίες Λειτουργικής Ιεράρχησης

- Η περιοχή του Δήμου Παύλου Μελά αποτελείται από δύο κεντρικές αρτηρίες, που τη συνδέουν με το κέντρο και τα προάστια της Θεσσαλονίκης, όπως και με την Εθνική Οδό.



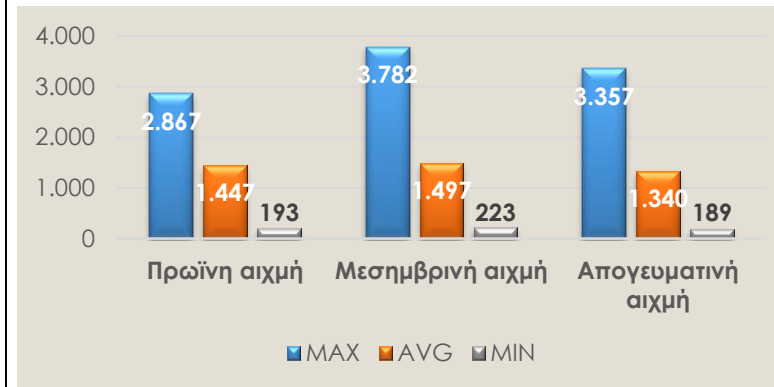
Χάρτης 2: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου



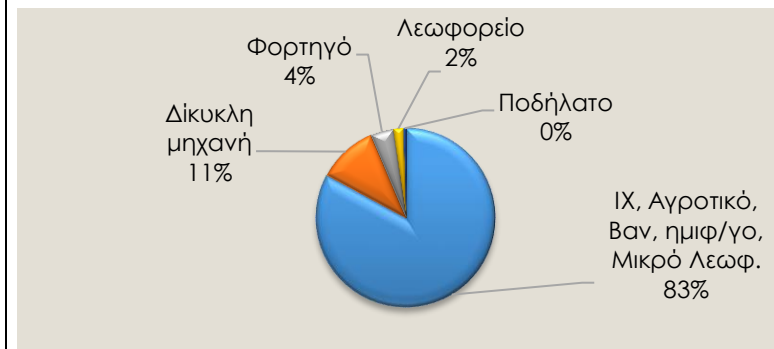
Χάρτης 3: Θέσεις μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων

Η μέγιστη αιχμή καταγράφηκε στο χρονικό διάστημα 13:00-16:00, δηλ. μεσημέρι, σε ποσοστό 50% επί του συνόλου των 40 διασταυρώσεων (20 περιπτώσεις). Σε ίδιο περίπου ποσο-

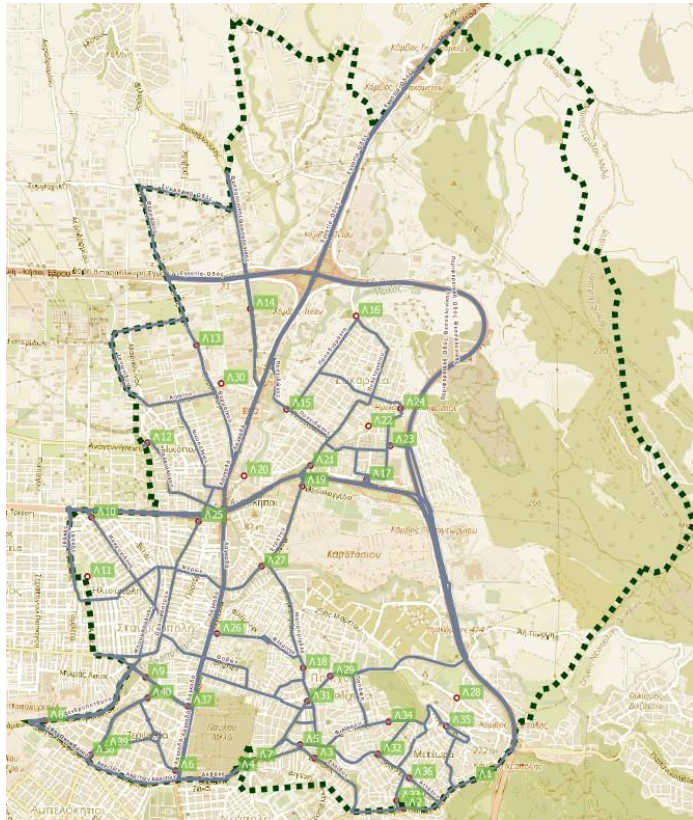
στό δηλ. 47,50% (19 περιπτώσεις), η μέγιστη αιχμή καταγράφηκε στο χρονικό διάστημα 07:00-10:00, δηλ. πρωί. Σε μία (1) μόνο περίπτωση η μέγιστη αιχμή καταγράφηκε απόγευμα, δηλ. στο χρονικό διάστημα 18:00-20:00.



Σχήμα 28: Τάξη μεγέθους κυκλοφοριακών φόρτων (μεα/ώρα) στις 40 θέσεις μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων



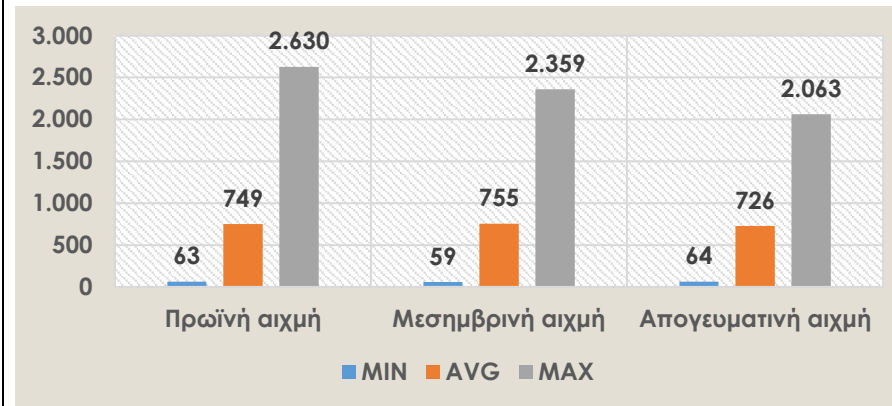
Σχήμα 29: Μέση σύνθεση κυκλοφορίας στις 40 θέσεις μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων στις 3 χρονικές ζώνες (πρωινή – μεσημεριανή - απογευματινή)



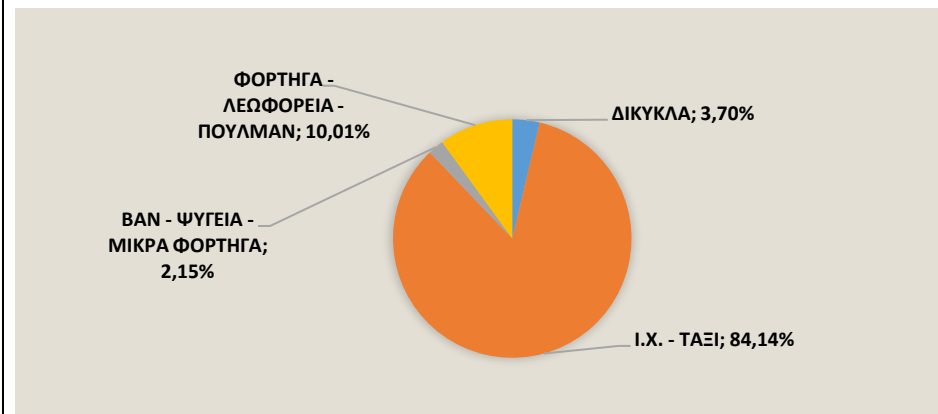
Χάρτης 4: Θέσεις μετρήσεων σε διατομές με αυτόματα μηχανικά μέσα (ελαστικού σωλήνα)

Η μέγιστη αιχμή καταγράφηκε τις πρωινές ώρες, συγκεκριμένα στο χρονικό διάστημα 08:00 - 09:00, σε ποσοστό 45,00% επί του συνόλου των μετρηθέντων διατομών (18 περιπτώσεις). Σε ποσοστό 30% (12 περιπτώσεις) η μέγιστη αιχμή καταγράφηκε στο χρονικό διάστημα 14:00 - 15:00, δηλαδή στη

μεσημβρινή ζώνη. Στις υπόλοιπες 10 θέσεις μετρήσεων (ποσοστό 25%) η μέγιστη αιχμή καταγράφηκε απόγευμα, δηλαδή στο χρονικό διάστημα 18:00 - 19:00.

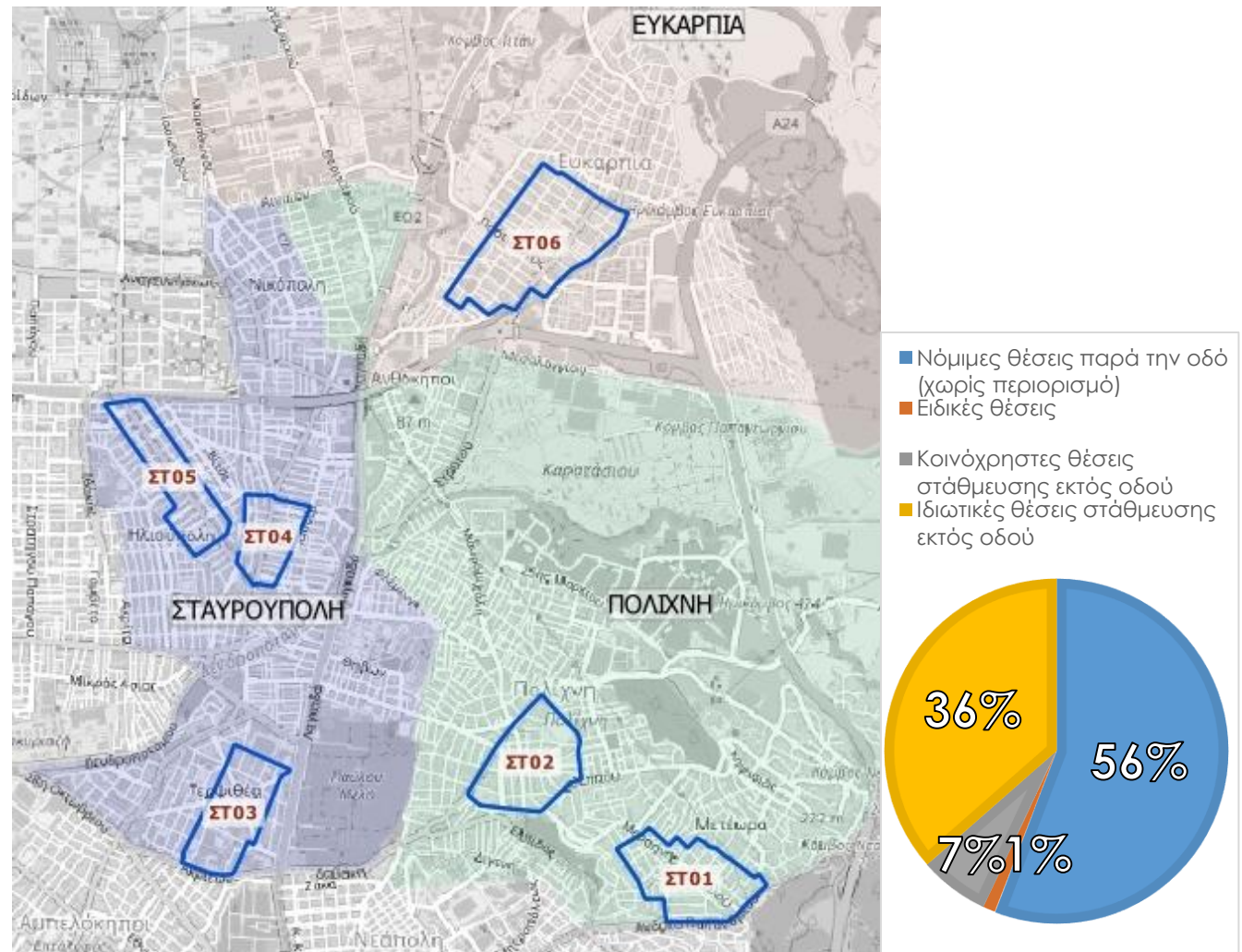


Σχήμα 30: Τάξη μεγέθους κυκλοφοριακών φόρτων (μεα/ώρα) στις 40 θέσεις μετρήσεων σε διατομές με απογραφικά μηχανήματα



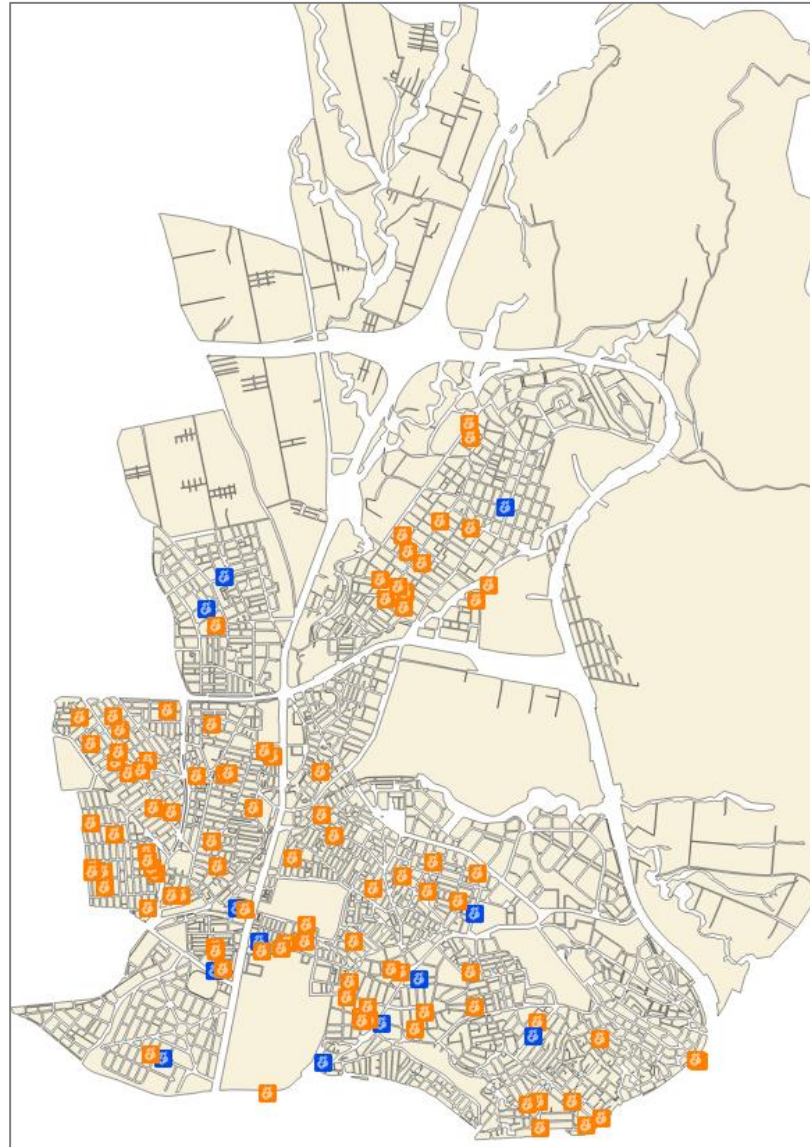
Σχήμα 31: Μέση σύνθεση κυκλοφορίας από την ανάλυση μετρήσεων 40 διατομών με απογραφικά μηχανήματα

- Μεγάλο μέρος προσφοράς ανά ζώνη φαίνεται να καλύπτουν οι θέσεις στάθμευσης παρά την οδό, χωρίς χρονικό περιορισμό.



Χάρτης 5: Περιοχές Έρευνας Χαρακτηριστικών Στάθμευσης (ΠΕΧΣ)

- Οι περισσότεροι χώροι στάθμευσης ΑμΕΑ βρίσκονται στη περιοχή της Σταυρούπολης, ενώ στην Ευκαρπία είναι πολύ πιο περιορισμένες.



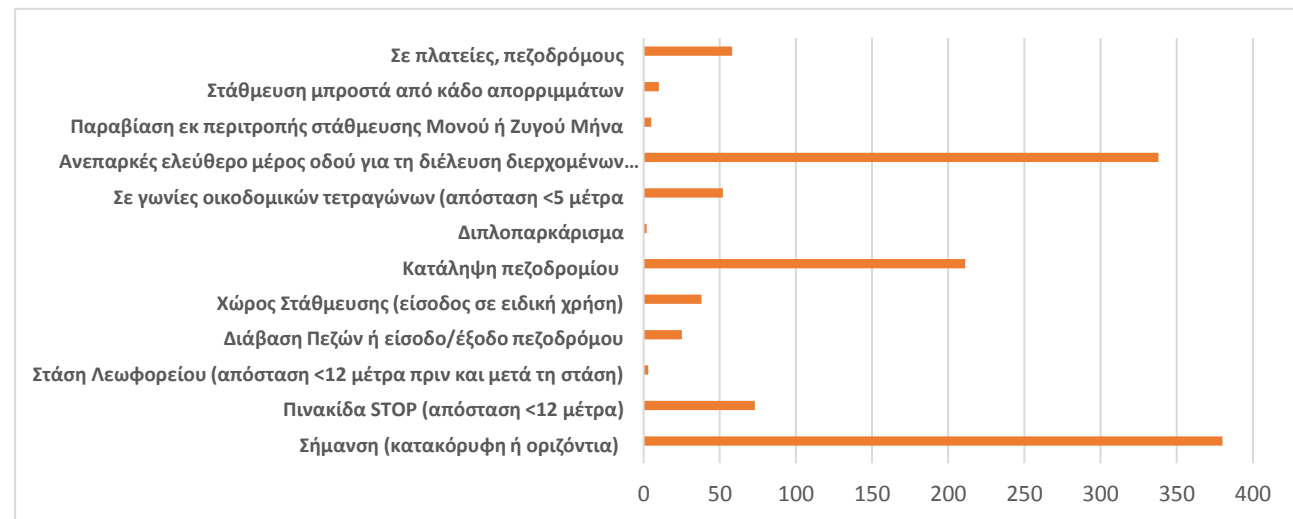
Χάρτης 6: Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ

3.4.3 Στάθμευση

- Ο μεγαλύτερος αριθμός παράνομων σταθμεύσεων αφορά στην παραβίαση της ισχύουσας κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης στάθμευσης δηλ. των πινακίδων P-40, P-39 και της κίτρινης συνεχούς γραμμής στην οριογραμμή της οδού (συνεχής ή ζιγκ ζαγκ). Σημαντικό επίσης μέρος στο σύνολο των παράνομων σταθμεύσεων αφορά σε σταθμεύσεις σε σημεία όπου το ελεύθερο πλάτος της οδού δεν επαρκεί για την ανεμπόδιστη διέλευση των διερχόμενων οχημάτων (στενές οδοί) και σε περιπτώσεις κατάληψης των πεζοδρομίων.

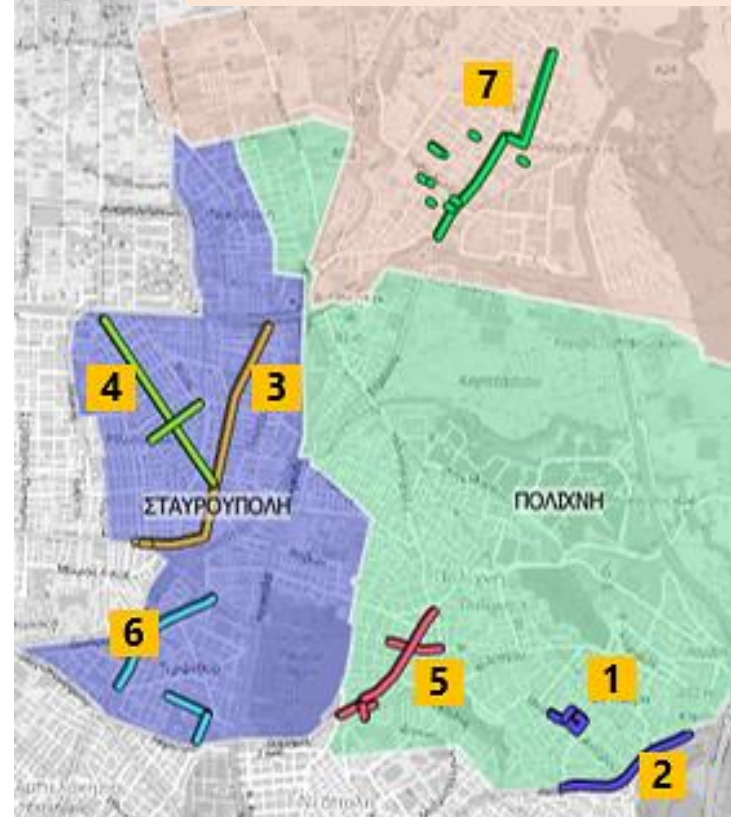
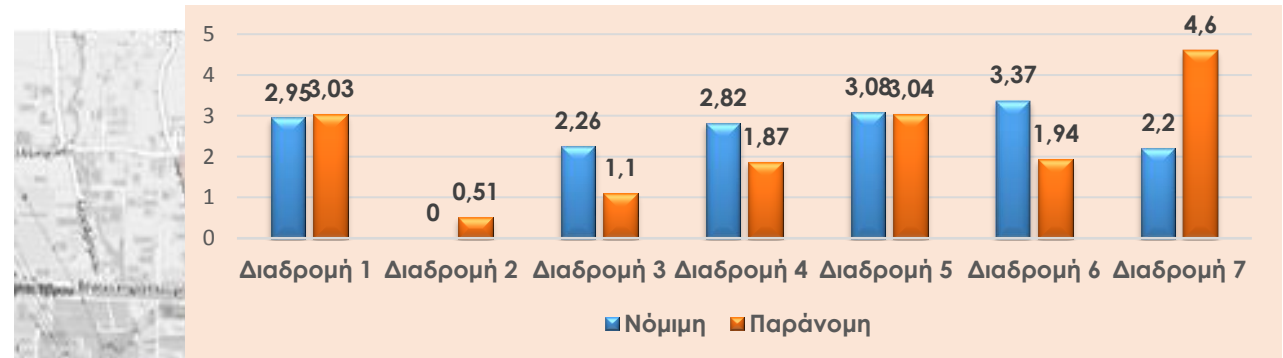
ΠΕΧΣ	Νόμιμες θέσεις	Κατειλημμένες νόμιμες θέσεις	Ειδικές θέσεις	Σταθμευμένα οχήματα σε παράνομες θέσεις	Σταθμευμένα οχήματα νυκτερινής απογραφής
	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΖΗΤΗΣΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΖΗΤΗΣΗ	ΖΗΤΗΣΗ
1	563	327	13	269	365
2	642	362	22	180	423
3	577	417	6	204	407
4	335	189	3	118	232
5	610	448	13	250	440
6	1.086	596	23	174	578
Σύνολο	3.813	2.339	80	1.195	2.445

Πίνακας 3: Αποτελέσματα ερευνών προσφοράς & ζήτησης στάθμευσης στις ΠΕΧΣ

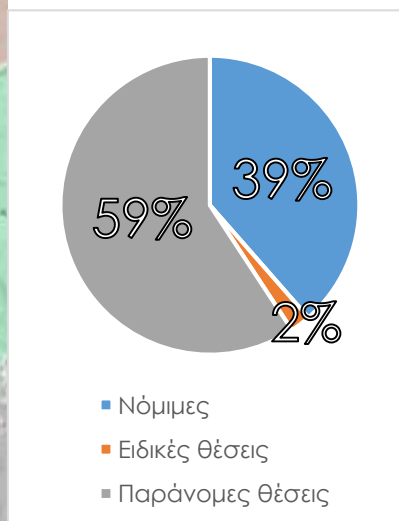


Σχήμα 32: Κατηγορίες παράνομων σταθμεύσεων στις ΠΕΧΣ

- Το μεγαλύτερο κομμάτι από τις σταθμεύσεις αφορά αυτές που πρόκειται για παράνομες.
- Η εναλλαγή νόμιμης στάθμευσης στο 16ωρο σε όλες τις διαδρομές κυμαίνεται στις 2,8 χρήσεις/θέση ή 0,17 χρήσεις/ώρα, τιμή που δεν θεωρείται ιδιαίτερα υψηλή για πολεοδομικά κέντρα περιοχών πόλης. Οι διαδρομές 5 και 6 στις οδούς Αγν. Στρατιώτου και Ελπίδος της ΔΚ Πολίχνης και Ιατρού Γωγούση, Κολοκοτρώνη και Διονυσίου Σολωμού της ΔΚ Σταυρούπολης, αντίστοιχα, φαίνεται να καταγράφουν υψηλότερες τιμές εναλλαγής >3,0 χρήσεις/θέση στο 16ωρο.

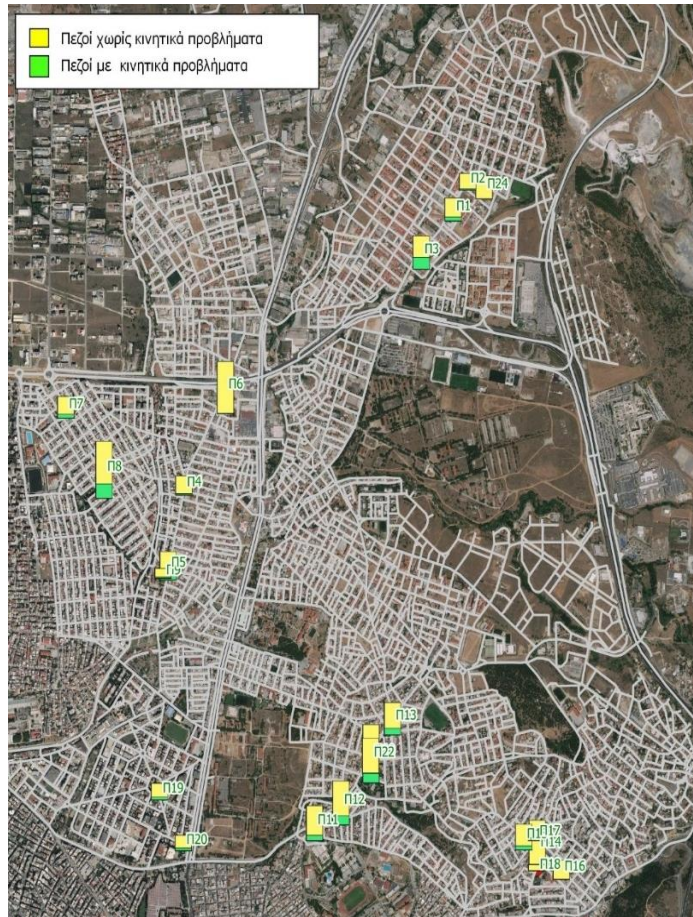


Σχήμα 33: Εναλλαγή νόμιμης & παράνομης στάθμευσης (χρήσεις ανά θέση) στο 16ωρο στις 7 διαδρομές της έρευνας



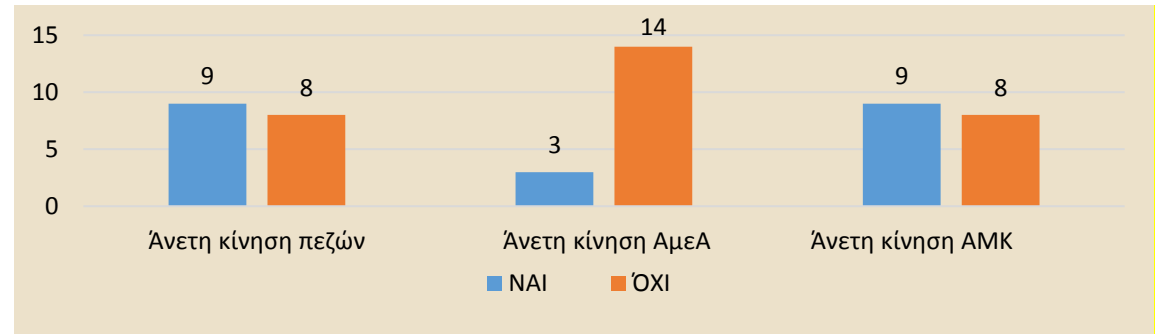
Χάρτης 7: Διαδρομές Έρευνας Χαρακτηριστικών Στάθμευσης (ΔΕΧΣ)

3.4.4 Κυκλοφορία πεζών

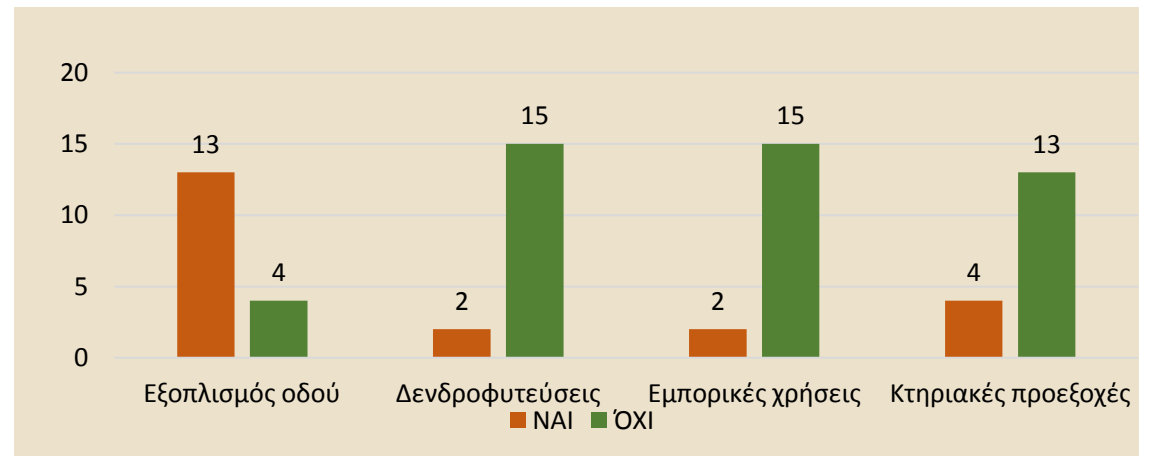


Χάρτης 8: Απεικόνιση του πλήθους των καταμετρημένων πεζών με και χωρίς κινητικά προβλήματα

Από το παραπάνω Χάρτη είναι προφανής η διαφορά φόρτου πεζών σε σημεία με μεγάλη εμπορική δραστηριότητα έναντι των υπολοίπων. Συνολικά όμως οι φόρτοι που καταγράφηκαν ήταν ιδιαίτερα χαμηλοί με μέγιστο φόρτο τους 44 πεζούς /15λεπτο



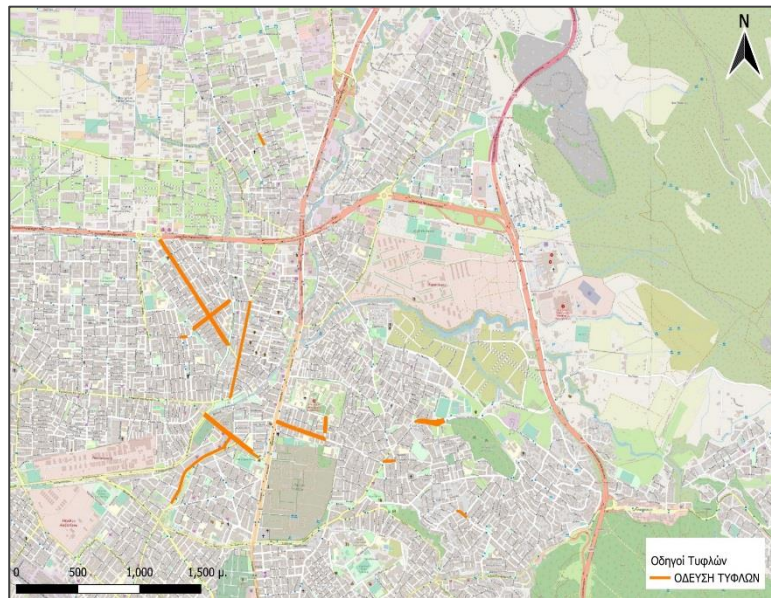
Σχήμα 34: Αξιολόγηση συνθηκών πεζοδρομίου – Άνεση στην κίνηση



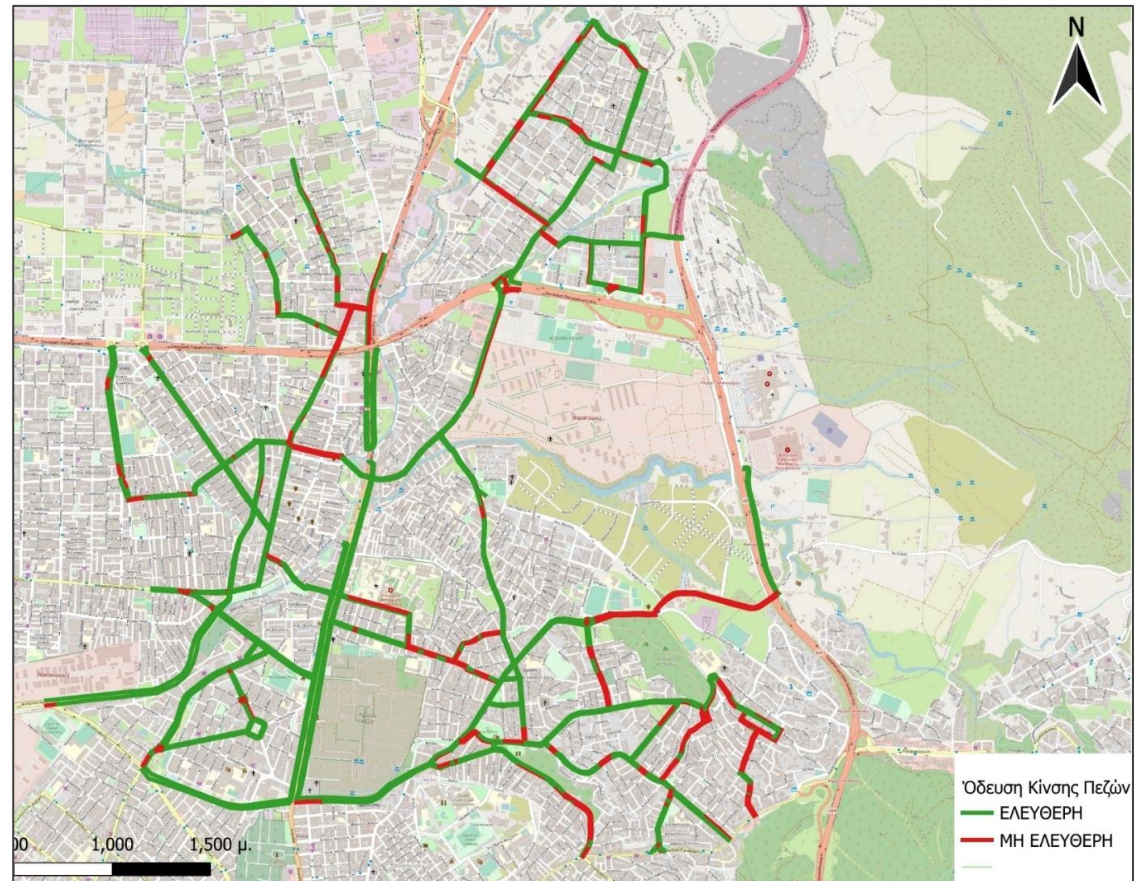
Σχήμα 35: Αξιολόγηση συνθηκών πεζοδρομίου – Ύπαρξη εμποδίων

1-Π6-1 – Κοινό όραμα βιώσιμης κινητικότητας

- Το σταθμισμένο πλάτος από τα πεζοδρόμια, όπου εξασφαλίζεται η ελεύθερη όδευση των πεζών στο Δίκτυο Απογραφής, φαίνεται να είναι ικανοποιητικό και να καλύπτει τις ανάγκες των πεζών
- Το δίκτυο οδηγών τυφλών φαίνεται να είναι ακόμα σε πρώιμο στάδιο.

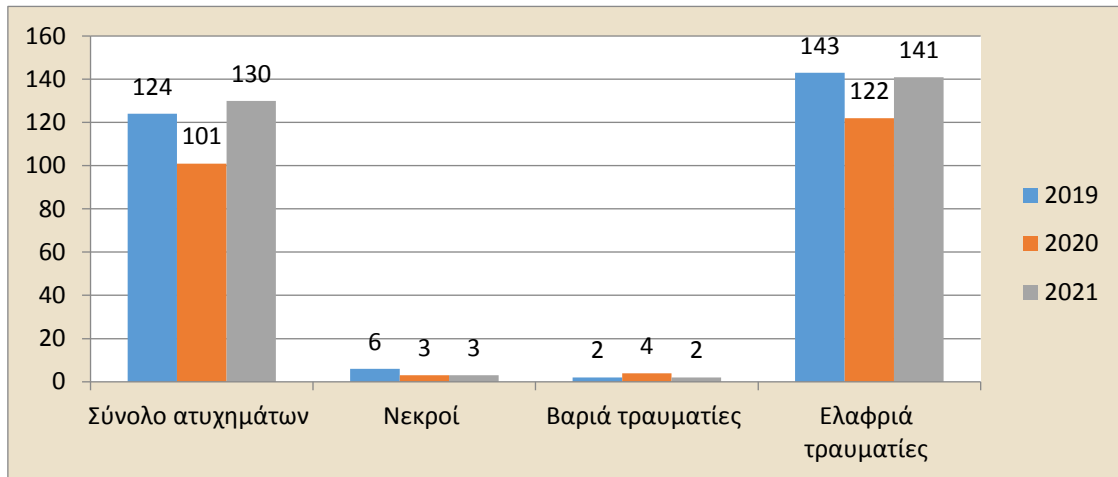


Χάρτης 9: Οδηγοί τυφλών στο δίκτυο απογραφής

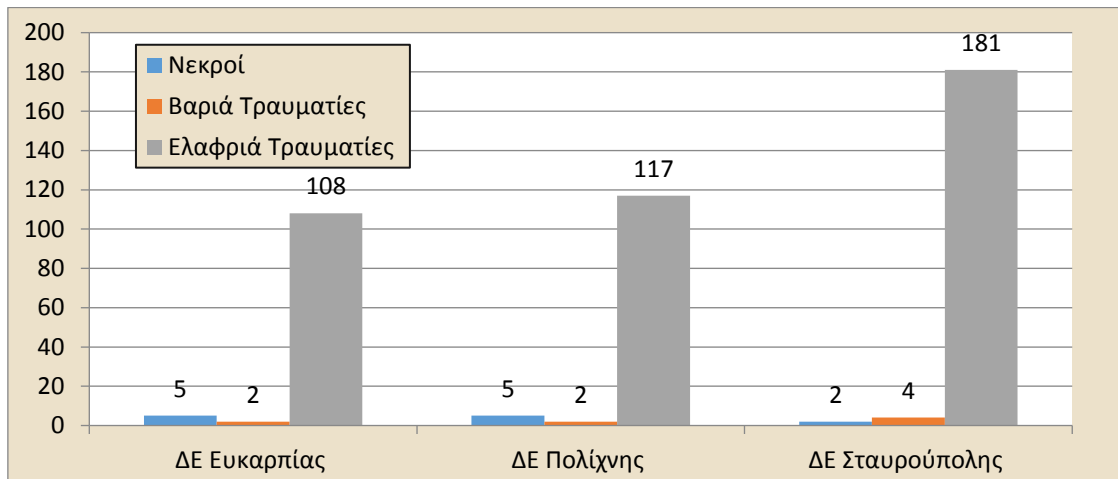


Χάρτης 10: Όδευση κίνησης πεζών στο δίκτυο απογραφής

3.4.5 Ατυχήματα με παθόντα πρόσωπα



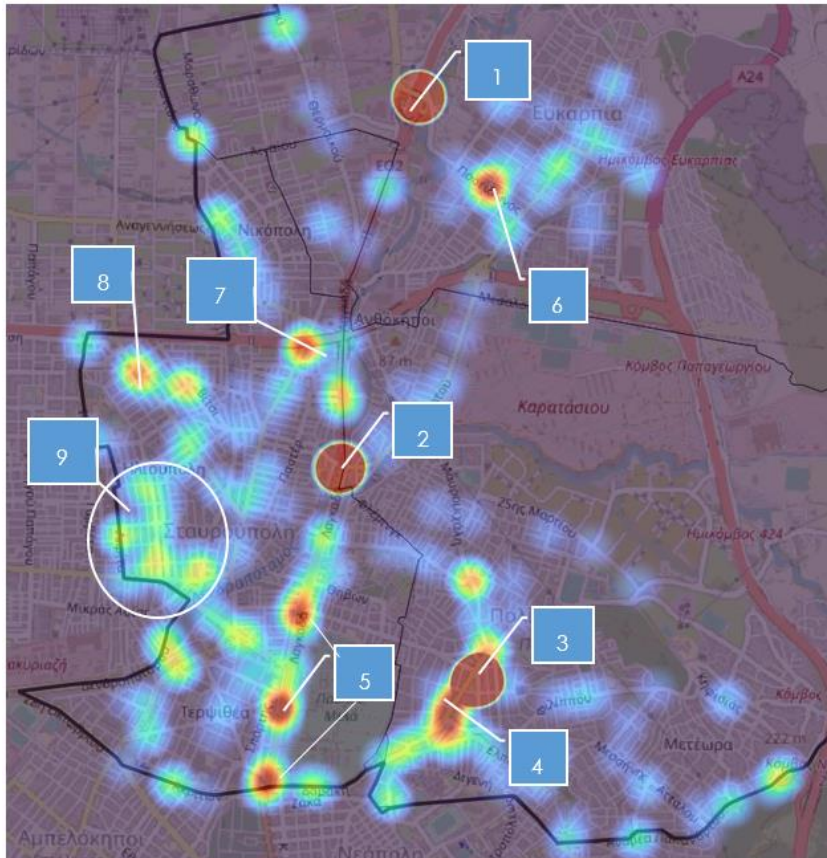
Σχήμα 36: Εξέλιξη του πλήθους των ατυχημάτων με παθόντες (νεκρούς και τραυματίες) (2019-2021)



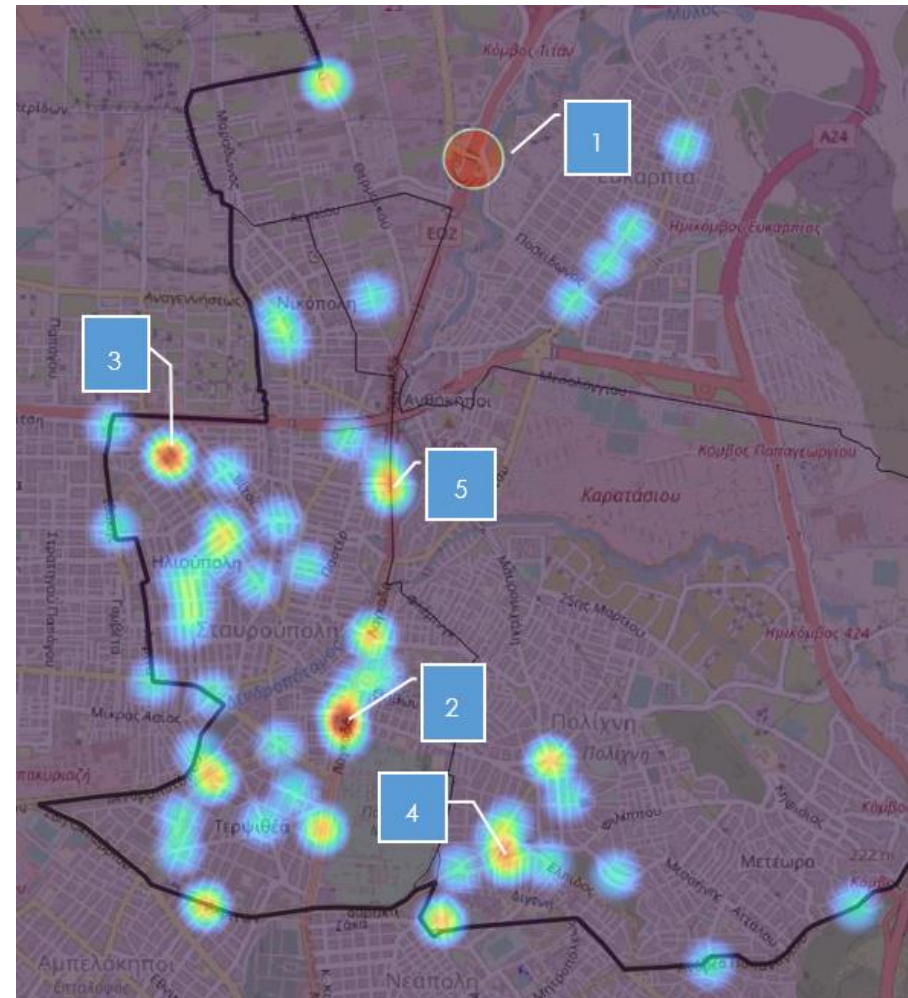
Σχήμα 37: Κατανομή πλήθους νεκρών και τραυματιών ανά Δημοτική Ενότητα (2019-2021)

1-Π6-1 – Κοινό όραμα βιώσιμης κινητικότητας

- Πληθώρα επικίνδυνων σημείων του οδικού δικτύου, κυρίως στην περιοχή της Σταυρούπολης.
- Κατα μήκος της Λαγκαδά, υψηλός δείκτης επικινδυνότητας για τους πεζούς.



Χάρτης 11: Επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου Δήμου Παύλου Μελά



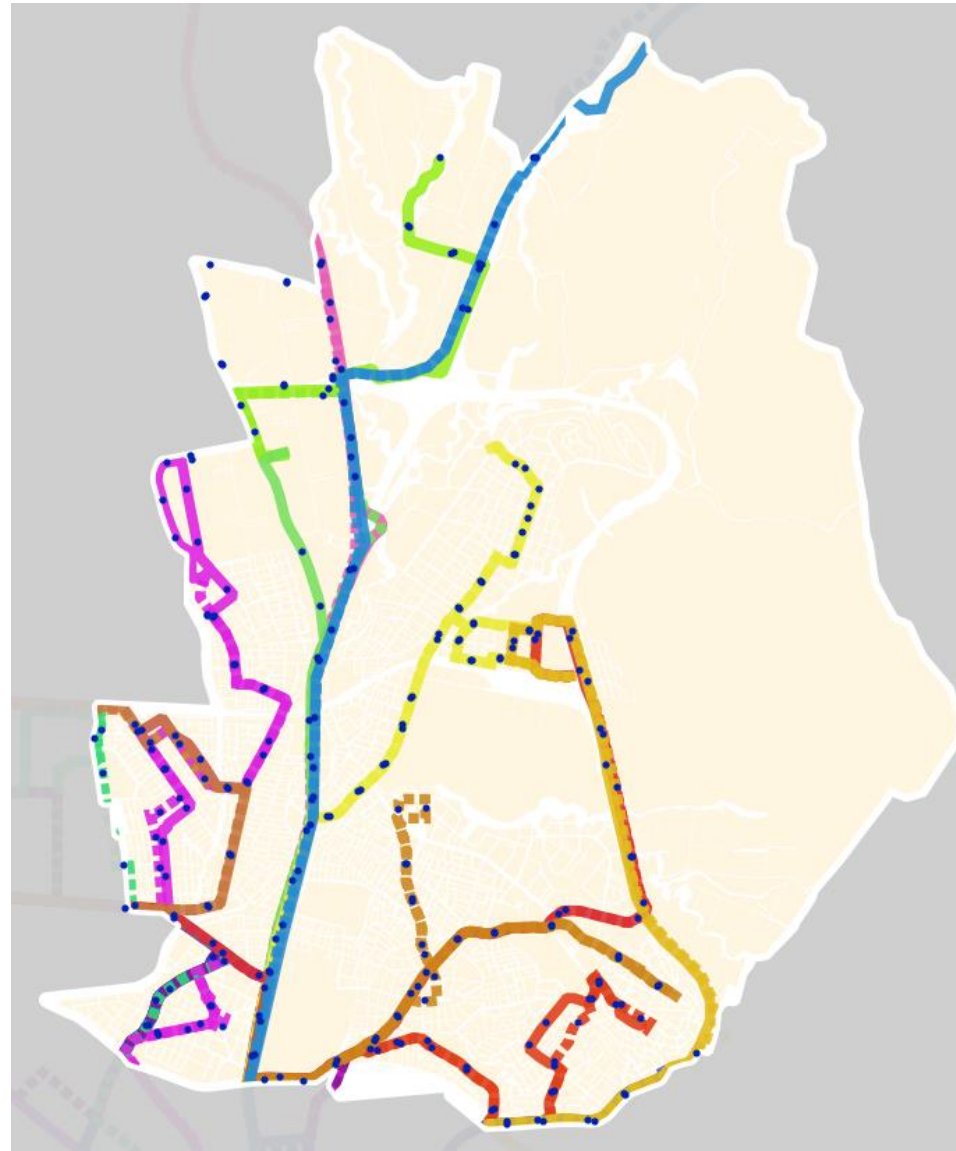
Χάρτης 12: Επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου Δήμου Παύλου Μελά για πεζούς

3.4.6 Δημόσιες Συγκοινωνίες (ΔΣ)

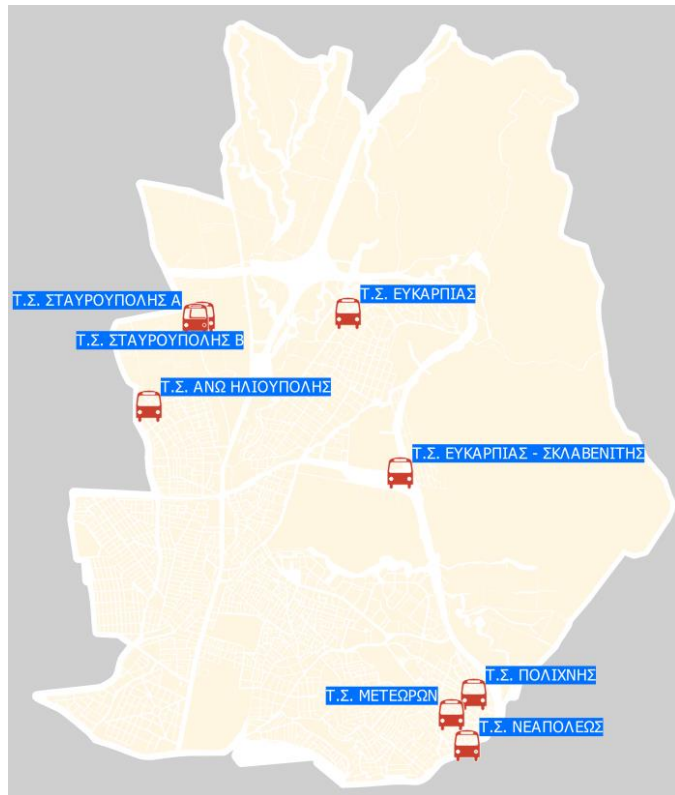
- Εκτενές δίκτυο συγκοινωνιών, υπερκαλύπτει την περιοχή της Σταυρούπολης, αραιό στην περιοχή της Ευκαρπίας.
- Ικανοποιητική σύνδεση με το κέντρο της πόλης.

1	Τ.Σ. ΕΥΚΑΡΠΙΑΣ - ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ - ΝΟΣ. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ - Κ.Τ.Ε.Λ.
18	ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΚΟΡΔΕΛΙΟ
25	ΝΕΑΠΟΛΗ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ
27	ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
29	ΠΟΛΙΧΝΗ - ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ
32	Κ. ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ
34	Α. ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ
35	ΜΕΤΕΩΡΑ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ
38	ΝΕΑ ΕΥΚΑΡΠΙΑ - ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ
42	ΚΟΡΔΕΛΙΟ - ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΑ ΕΥΟΣΜΟΥ
56	Ν.Σ.ΣΤΑΘΜΟΣ - ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ
28Α	ΝΟΣ. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ - 424 Γ.Σ.Ν.Ε. - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑ
32Α	Κ. ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ ΜΕΣΩ ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟΥ
55Ε	ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ - ΦΙΛΟΘΕΗ
84Α	ΛΗΤΗ - ΜΕΛΙΣΣΟΧΩΡΙ - ΔΡΥΜΟΣ - ΛΗΤΗ

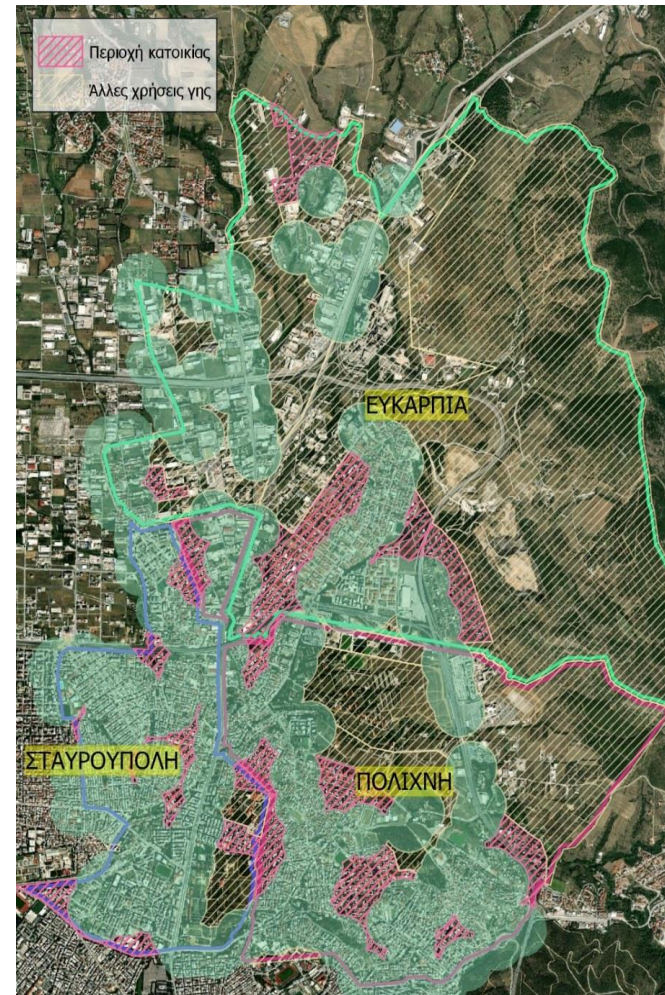
Πίνακας 4: Τακτικές λεωφορειακές γραμμές και στάσεις εξυπηρέτησης του Δήμου



Χάρτης 13: Δίκτυο λεωφορειακών γραμμών και στάσεις εξυπηρέτησης του Δήμου



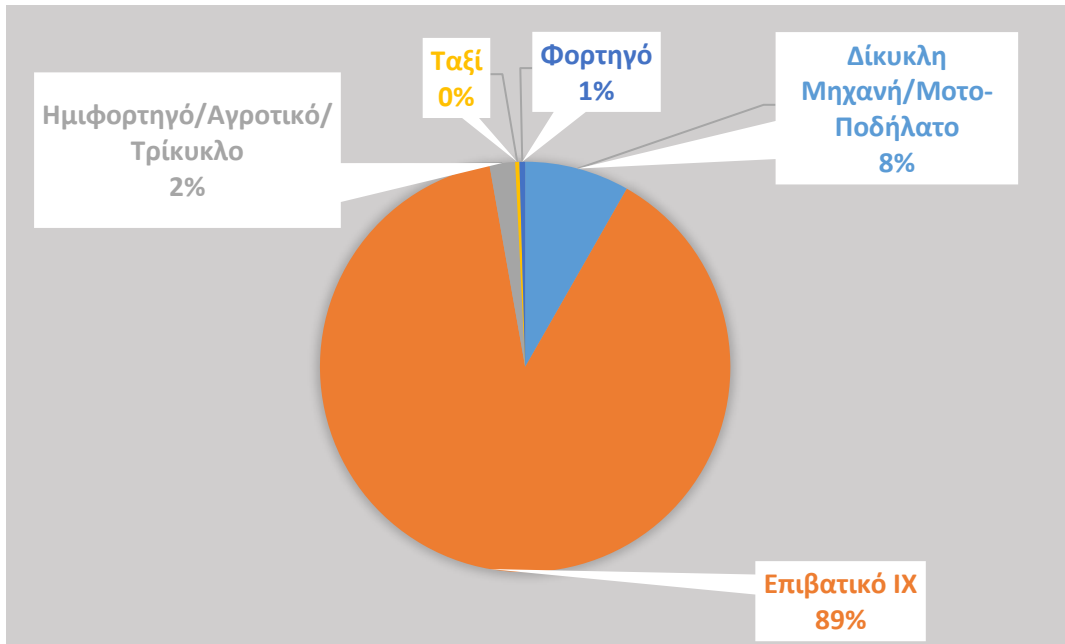
Χάρτης 14: Τερματικοί Σταθμοί ΟΑΣΘ εντός των ορίων του Δήμου Παύλου Μελά



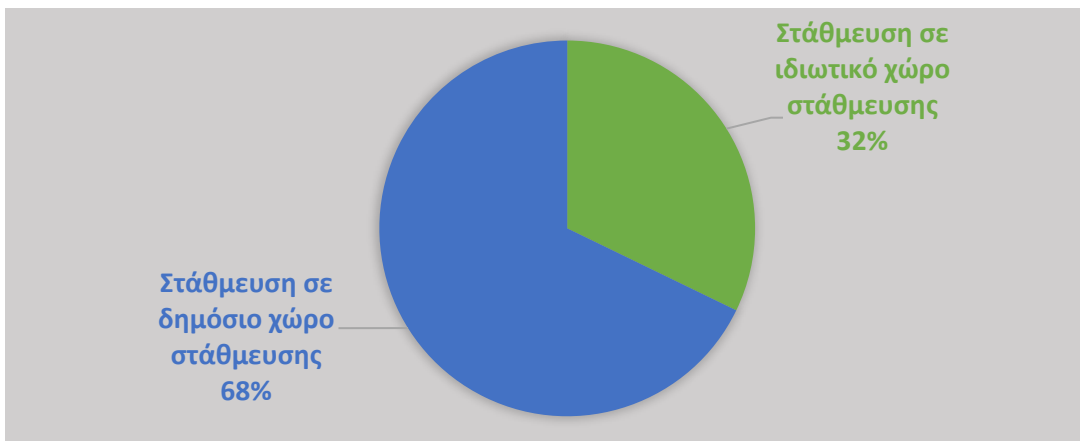
Χάρτης 15: Χωρική κάλυψη δικτύου αστικών συγκοινωνιών & κατοικημένες περιοχές Δήμου Παύλου Μελά

3.4.7 Χαρακτηριστικά των μετακινήσεων

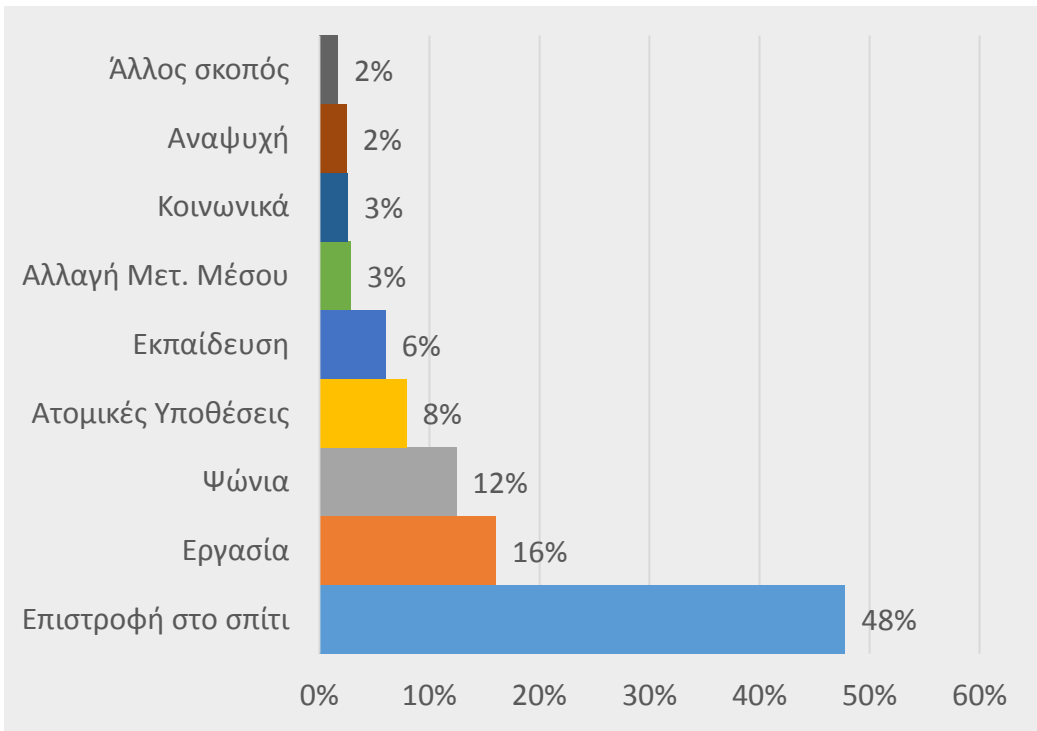
Χαρακτηριστικά των μετακινήσεων Έρευνα Προέλευσης – Προορισμού των νοικοκυριών



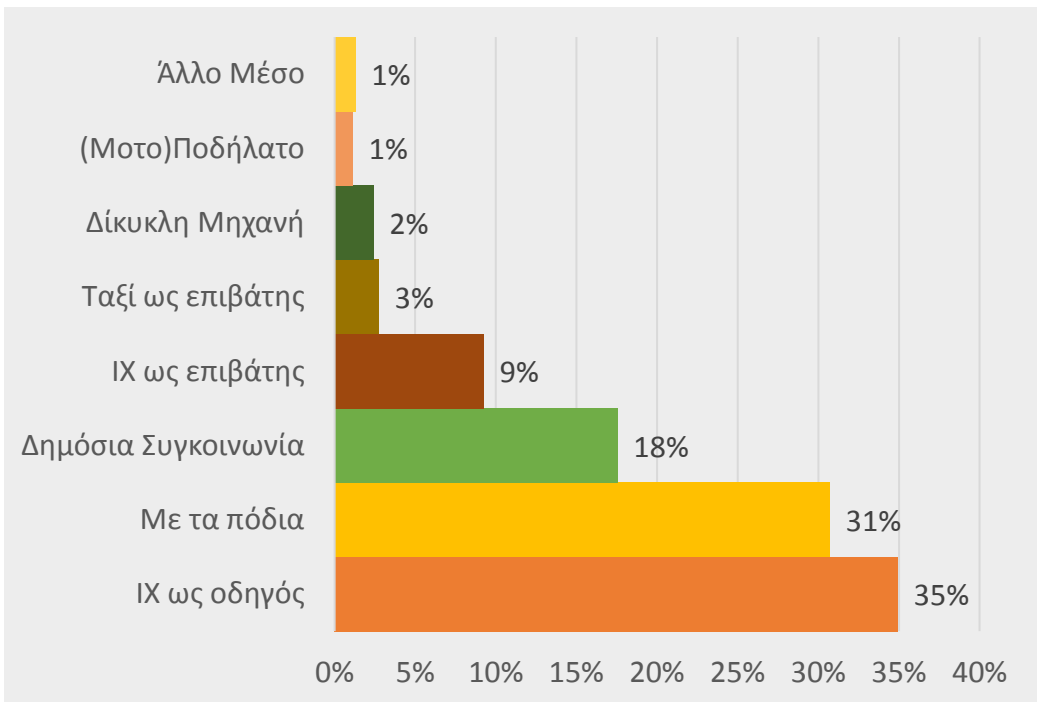
Σχήμα 38: Τύπος ιδιόκτητου οχήματος (Σύνολο)



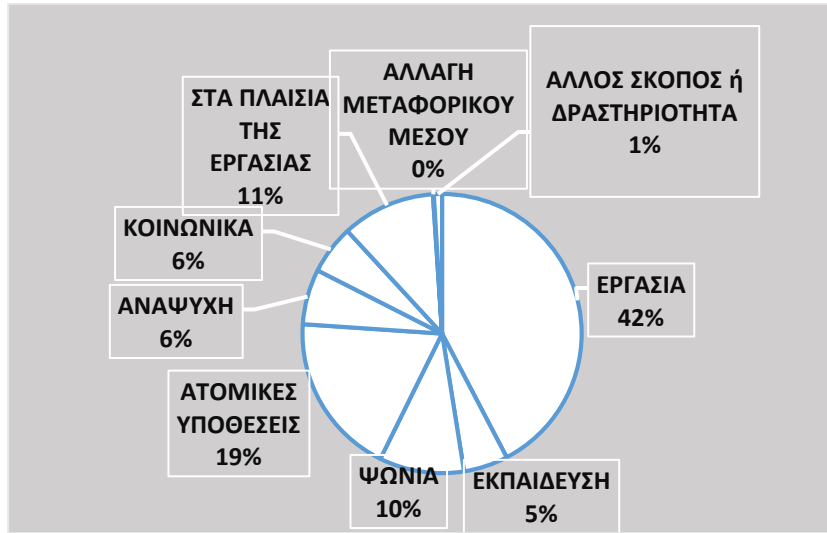
Σχήμα 39: Τύπος εγκατάστασης που χρησιμοποιείται για στάθμευση



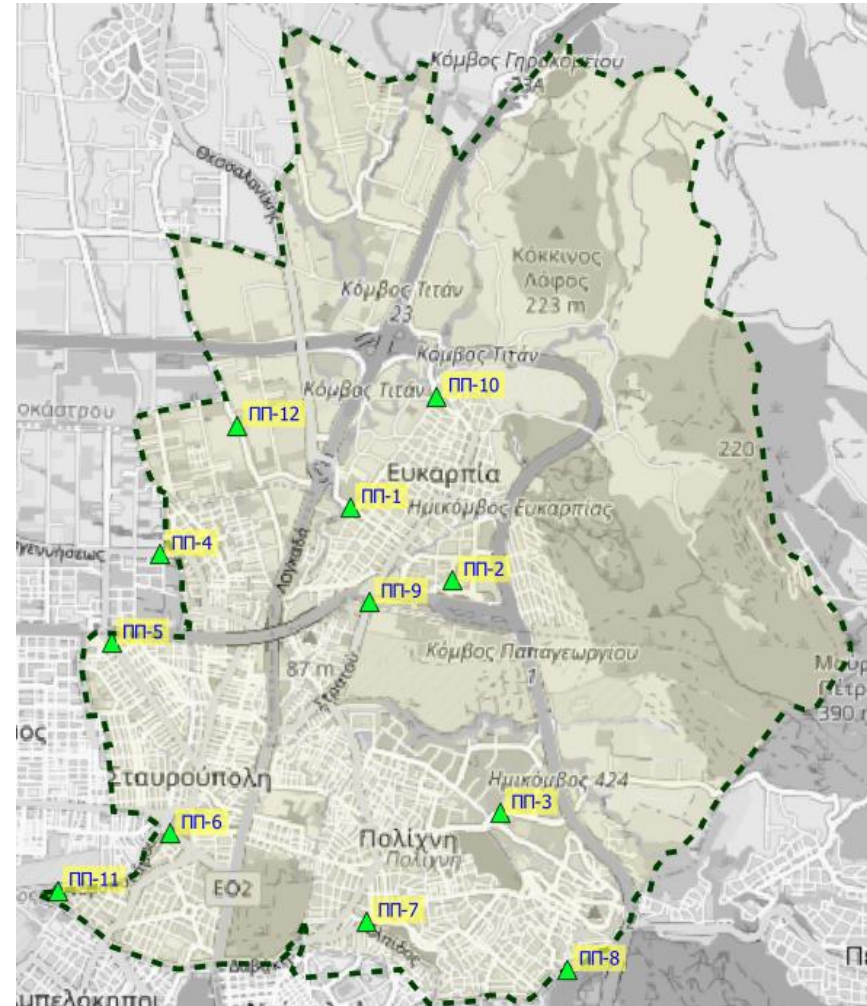
Σχήμα 40: Σκοπός μετακίνησης



Σχήμα 41: Χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς








Σχήμα 42: Σκοπός μετακίνησης των πολιτών








Χάρτης 16: Θέσεις έρευνας Π-Π παρά την οδό (RSS) & διοικητικά όρια Δημοτικών Κοινοτήτων της ΠΜ

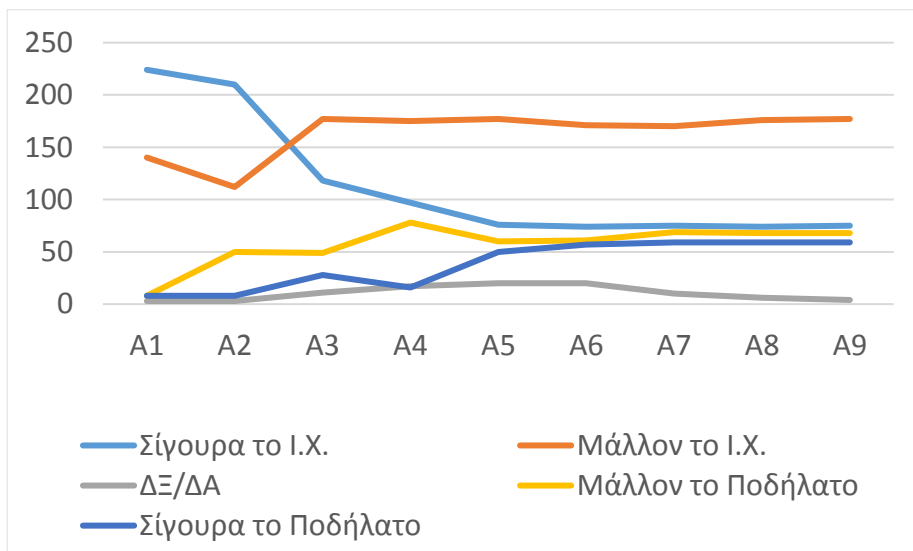
Χαρακτηριστικά των μετακινήσεων - Έρευνα Δεδηλωμένων Προτιμήσεων

- οι **κατηγορηματικοί σχετικά με τη χρήση του ΙΧ** (Σίγουρα το Ι.Χ.) μειώνονται σταδιακά από την κάρτα **A4** και μετά
- κατηγορηματικά τάσσονται **υπέρ του ποδηλάτου** (Σίγουρα το Ποδήλατο) - κάνουν ένα σημαντικό άλμα στην προτίμησή τους, στην κάρτα **A5** και σε όλες τις κάρτες που ακολουθούν δεν υπάρχει καμία ουσιαστική διαφοροποίηση.

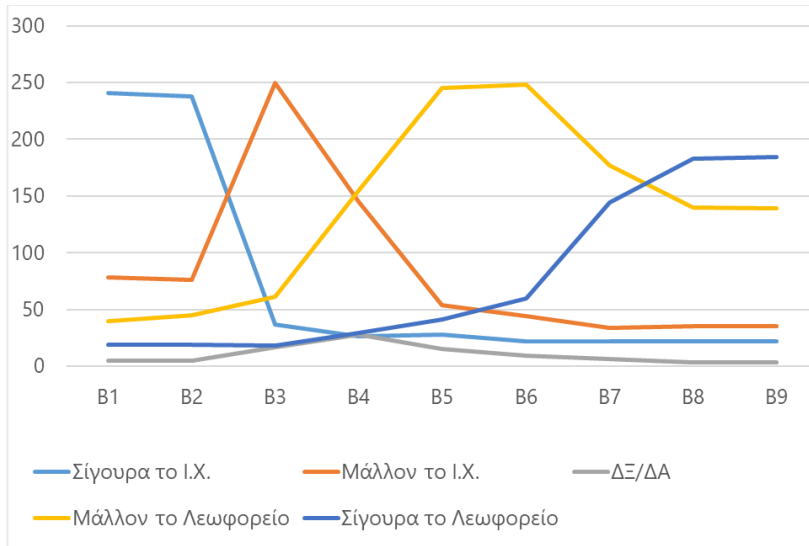
ΚΑΡΤΑ A4	 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ A	 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ B
 Χρόνος εντός οχήματος	+2 λεπτά σε σχέση με σήμερα	+10 λεπτά σε σχέση με το ΙΧ σήμερα
 Χρόνος εκτός οχήματος	+2 λεπτά σε σχέση με σήμερα	-
 Κόστος Μετακίνησης	+1.5 ευρώ σε σχέση με σήμερα	-

ΚΑΡΤΑ A5	 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ A	 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ B
 Χρόνος εντός οχήματος	+5 λεπτά σε σχέση με σήμερα	+10 λεπτά σε σχέση με το ΙΧ σήμερα
 Χρόνος εκτός οχήματος	+1 λεπτά σε σχέση με σήμερα	-
 Κόστος Μετακίνησης	+1.5 ευρώ σε σχέση με σήμερα	-

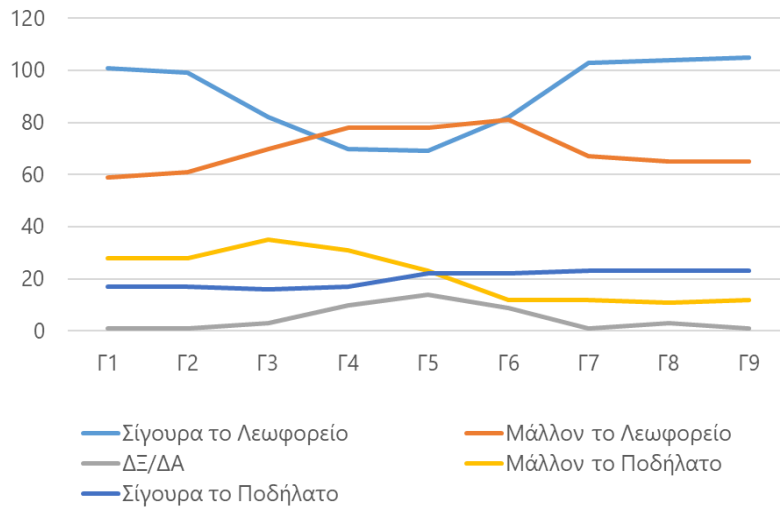
Σχήμα 43: Κάρτες A4 και A5



Σχήμα 44: Παιγνίο Α: ΙΧ – ΠΟΔΗΛΑΤΟ. Δεδηλωμένη προτίμηση μέσου μετακίνησης για μετακίνηση στο κέντρο της πόλης – Χρήστες ΙΧ



Σχήμα 45: Παίγνιο Β: ΙΧ – ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ. Δεδηλωμένη προτίμηση μέσου μετακίνησης για μετακίνηση στο κέντρο της πόλης – Χρήστες ΙΧ



Σχήμα 46: Παίγνιο Γ: ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ – ΠΟΔΗΛΑΤΟ. Δεδηλωμένη προτίμηση μέσου μετακίνησης για μετακίνηση στο κέντρο της πόλης – Χρήστες δημοσίων συγκοινωνιών

4.ΒΗΜΑ 2: ΚΟΙΝΗ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

4.1 Γενικά

Στο πλαίσιο του συγκεκριμένου βήματος, καθορίστηκαν οι προσδοκίες για το μέλλον του Δήμου Παύλου Μελά στη βάση:

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

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

- των στόχων του ΣΒΑΚ (έτσι όπως αυτοί έχουν προσδιορισθεί στη διακήρυξη της μελέτης) όσο και
- των Στόχων Υψηλού Επιπέδου / High Level Objectives (Οικονομική Αποδοτικότητα, Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα, Προσβασιμότητα και Κοινωνική Ένταξη, Ασφάλεια, Ποιότητα Ζωής), οι οποίοι αντικατοπτρίζουν τους στόχους της Λευκής Βίβλου της ΕΕ για τις μεταφορές και τον υποστηρικτικό Οδηγό ΣΒΑΚ.

4.2 SWOT Ανάλυση

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

Στα πλαίσια του 1^{ου} Εργαστηρίου Δικτύου Φορέων & Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ, παρουσιάσθηκε το περιεχόμενο της ανάλυσης έτσι όπως είχε αρχικά διαμορφωθεί από τον Ανάδοχο και μετά από λεπτομερή και εκτενή συζήτηση με τους συμμετέχοντες πήρε την οριστική της μορφή, όπως αναλυτικά παρουσιάζεται στις σελίδες που ακολουθούν.

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (+)

- Φυσική ομορφιά της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης
- Ύπαρξη αδόμητου χώρου προς αξιοποίηση
- Βοτανικός Κήπος
- Αίθριος καιρός
- Διάθεση για αλλαγή νοοτροπίας από τους πολίτες υπέρ του συλλογικού συμφέροντος
- Πολιτική σύγκλιση στην επίτευξη των στόχων βιωσιμότητας για το μέλλον και τη διαμόρφωση κοινού οράματος για την πόλη, για στόχους και προτεραιότητες

Σχήμα 47: SWOT Ανάλυση – Δυνατά Σημεία

ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (-)	<ul style="list-style-type: none"> • Υψηλή συγκέντρωση εμπορικών χρήσεων, διοίκησης, αναψυχής & κοινωνικών εξυπηρετήσεων στις κεντρικές περιοχές των Δ.Ε. • Μικρά πλάτη οδών (κυρίως στις κεντρικές αρτηρίες) & πεζοδρομίων (σε όλες τις δημοτικές ενότητες) • Παρουσία εμποδίων στην κίνηση των πεζών στα πεζοδρόμια • Ανύπαρκτο δίκτυο ποδηλατοδρόμων • Ικανοποιητικό πλήθος προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης - εκτεταμένο το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης - στάσεις λεωφορείων • Προβλήματα στην λειτουργία των ΔΣ παρά το ικανοποιητικό σχετικά επίπεδο στοιχείων υποδομής • Αυθαίρετη κατάληψη δημόσιου χώρου • Έλλειψη αστυνόμευσης – δημοτική αστυνομία • Προβλήματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης με έμφαση στην Δ.Ε. Ευκαρπίας
--------------------	---

Σχήμα 48: SWOT Ανάλυση – Αδύνατα Σημεία

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (+)	<ul style="list-style-type: none"> • Ανάδειξη της πόλης σε κέντρο υπερτοπικής εμβέλειας στην ψυχαγωγία με την ολοκλήρωση του μητροπολιτικού πάρκου • Πυρήνες πολιτιστικών και ψυχαγικών δραστηριοτήτων (αξιοποίηση στρωδων, Μονή Λαζαριστών κλπ) • Δυνατότητα έγκαιρης μετάπτωσης σε εναλλακτικές μορφές ενέργειας με έμφαση στην ηλεκτροκίνηση και τη χωροθέτηση σταθμών φόρτισης • Η ανάδειξη της βιώσιμης κινητικότητας ως βασικού στοιχείου σχεδιασμού, δημιουργεί και ευκαιρίες χρηματοδότησης • Διασύνδεση μεταξύ στρατηγικών σχεδίων (ΣΒΑΚ, ΣΦΟΒ, ΒΑΑ, ΤΠΣ, ΤΧΣ, ΣΑΠ, Αναβάθμιση Αστικού Χώρου, Οδική Ασφάλεια)
---------------	---

Σχήμα 49: SWOT Ανάλυση – Ευκαιρίες

ΚΙΝΔΥΝΟΙ (-)	<ul style="list-style-type: none"> • Υψηλό ποσοστό μηχανοκίνητων οχημάτων • Περιορισμένη χρήση ήπιων μέσων μετακίνησης (ΔΣ, πεζή, ποδήλατα) • Θέματα υψηλών ταχυτήτων σε κεντρικές αρτηρίες – κίνδυνοι οδικής ασφάλειας • Ενεργειακή κρίση σε πλήρη εξέλιξη λόγω του πολέμου στην Ουκρανία • Οικονομική κρίση σε Εθνικό επίπεδο • Κλιματική κρίση / φυσικές καταστροφές - Χαμηλή ανθεκτικότητα των υποδομών • Αδυναμία σύγκλισης και συγχρονισμού πολεοδομικών και συγκοινωνιακών παρεμβάσεων
--------------	--

Σχήμα 50: SWOT Ανάλυση – Κίνδυνοι

4.3 Ορισμός των προσδοκιών

Από τη μία πλευρά, οι εντοπισμένες ανεπάρκειες του συστήματος (βήμα 1) αποτελούν το σημείο εκκίνησης για τον ορισμό των προσδοκιών, από την άλλη πλευρά, οι στόχοι του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά και οι Στόχοι Υψηλού Επιπέδου, είναι ο ακρογωνιαίος λίθος της διαδικασίας για τον ορισμό των προσδοκιών.

Οι ελλείψεις του σημερινού συστήματος μεταφορών στο Δήμο Παύλου Μελά και η προβλεπόμενη μελλοντική ανάπτυξή του σχετίζονται με:

- Προσβασιμότητα
- Επιδόσεις οδικού δικτύου
- Εκπομπές αέριων ρύπων
- Ποιότητα και λειτουργία δημόσιων συγκοινωνιών
- Οδική ασφάλεια
- Στάθμευση
- Ποιότητα δικτύου πεζών
- Ποιότητα δικτύου ποδηλάτων.

Από την άλλη, το ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά θα πρέπει να καθοδηγείται από τους ακόλουθους Στόχους Υψηλού Επιπέδου:



Σχήμα 51: Στόχοι Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά

Λαμβάνοντας υπόψη τις ελλείψεις του συστήματος, οι στόχοι υψηλού επιπέδου υιοθετήθηκαν από τους εκπροσώπους των φορέων του Δικτύου & τα μέλη της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ (1^ο εργαστήριο) ως προσδοκίες για το μέλλον και εξειδικεύτηκαν σε πέντε (5) αντίστοιχα ομάδες προσδοκιών / επιθυμιών που διατυπώθηκαν ως ακολούθως.



Σχήμα 52: Προσδοκίες για το μέλλον ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά

5. ΒΗΜΑ 3: ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ (ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ)

5.1 Γενικά

Σε αυτό το βήμα, και κατά τη διάρκεια του 1ου Εργαστηρίου Δικτύου Φορέων & Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ, οι προσδοκίες συζητήθηκαν και αναλύθηκαν περαιτέρω. Ειδικότερα, οι εκπρόσωποι των φορέων του Δικτύου και τα μέλη της Ομάδας Εργασίας κλήθηκαν (υπό την καθοδήγηση του Αναδόχου) να θέσουν τις προσδοκίες τους κάτω από την «ομπρέλα» συγκεκριμένων προτεραιοτήτων, ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου, τις οποίες στη συνέχεια ιεράρχησαν χρησιμοποιώντας μια κλίμακα από το **1 έως το 15**¹ (1 – η πιο σημαντική προτεραιότητα, είναι η 1 – η λιγότερο σημαντική προτεραιότητα είναι η 15). Η διαδικασία αυτή ιεράρχησης αποσκοπούσε στην αποκρυστάλλωση της άποψης καθενός εκ των εκπροσώπων των φορέων του Δικτύου & των μελών της Ομάδας ΣΒΑΚ εν όψει της σύνταξης εκείνης της φράσης οράματος για τον Δήμο Παύλου Μελά, που περισσότερο τους αντιπροσώπευε. Τα αποτελέσματα αυτής της διαδικασίας παρουσιάζονται παρακάτω.

5.2 Οι προσδοκίες μεταφράζονται σε προτεραιότητες

Στη συνέχεια καταγράφεται το αποτέλεσμα της προσπάθειας που έγινε προκειμένου το σύνολο των προσδοκιών που προέκυψαν στο προηγούμενο βήμα της μεθοδολογίας, να πάρουν τη μορφή προτεραιοτήτων για το Δήμο Παύλου Μελά του αύριο, αποτελώντας με τον τρόπο αυτό τους Επιχειρησιακούς Στόχους τους οποίους θα κληθεί να εξυπηρετήσει η υλοποίηση του ΣΒΑΚ που θα καταρτισθεί στα πλαίσια της παρούσας μελέτης.

¹ 15 ήταν συνολικά οι προτεραιότητες που προέκυψαν



Σχήμα 53: Προτεραιότητες για το μέλλον – Επιχειρησιακοί Στόχοι - ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά

5.3 Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

Για την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων, το σύνολο των εκπροσώπων των φορέων του Δικτύου & των μελών της Ομάδας ΣΒΑΚ που συμμετείχαν στο 1^ο Εργαστήριο, κλήθηκαν να αποτυπώσουν την προσωπική τους άποψη μέσω της βαθμολόγησης κάθε μίας από τις 15 συνολικά οριζόμενες προτεραιότητες, σε μία κλίμακα από 1 έως 15 (1 – η πιο σημαντική προτεραιότητα και 15 – η λιγότερο σημαντική προτεραιότητα).

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

Το αποτέλεσμα της ιεράρχησης αυτής εκφραζόμενο ως ο μέσος όρος της βαθμολογίας που δόθηκε, αποτυπώνεται στον Πίνακα στη συνέχεια, κατά αύξουσα σειρά. **Όσο μικρότερος ο μέσος όρος της βαθμολογίας μιας προτεραιότητας τόσο υψηλότερη η θέση της στην ιεράρχηση.**






Πίνακας 5: Αποτέλεσμα ιεράρχησης προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά

Κωδικός Προτεραιότητας	Προτεραιότητα	Μέσος Όρος Βαθμολογίας
Π1	Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	4,00
Π2	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα	7,50
Π3	Μείωση της ηχορύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία	10,50
Π4	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	6,00
Π5	Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)	3,00
Π6	Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ	5,50
Π7	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς	5,00
Π8	Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	11,83
Π9	Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	10,83
Π10	Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	6,50
Π11	Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτα άτομα	9,83
Π12	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία	11,00
Π13	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	7,83
Π14	Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)	12,00
Π15	Ανταποδοτική λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης	12,17

1-Π6-1 – Κοινό όραμα βιώσιμης κινητικότητας

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

Τα χρώματα στον ίδιο αυτό πίνακα δηλώνουν το Στόχο Υψηλού Επιπέδου στον οποίο κάθε μία από τις προτεραιότητες εντάσσεται. Ο χρωματικός κώδικας έχει ως εξής:

	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ
	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ
	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ
	ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
	ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

Σύμφωνα με την άποψη των εκπροσώπων των φορέων του Δικτύου & των μελών της Ομάδας ΣΒΑΚ, οι προτεραιότητες που κατατάχθηκαν υψηλότερα, με τιμές μικρότερες του γενικού μέσου όρου ανήκουν στους Στόχους Υψηλού Επιπέδου: **η Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα και η Προσβασιμότητα.**

Ως εκ τούτου είναι αναμενόμενο οι φράσεις διατύπωσης του οράματος των περισσότερων εκ των εκπροσώπων των φορέων του Δικτύου & των μελών της Ομάδας ΣΒΑΚ να αφορούν στους συγκεκριμένους Στόχους Υψηλού Επιπέδου.

6. ΒΗΜΑ 4: ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ

6.1 Γενικά

Όπως ήδη αναφέρθηκε, καθένας από τους εκπροσώπους των φορέων του Δικτύου & τα μέλη της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ που συμμετείχαν στο 1^ο Εργαστήριο, έχοντας περάσει από τη διαδικασία ιεράρχησης των προτεραιοτήτων που από κοινού έθεσαν και προσδιόρισαν στη βάση συγκεκριμένων προσδοκιών που διατυπώθηκαν για το Δήμο Παύλου Μελά στο μέλλον, κλήθηκαν εκ νέου να συμμετάσχουν μέσω της διατύπωσης των φράσεων οράματος που τους αντιπροσώπευε περισσότερο. Το σύνολο των φράσεων αυτών αποτέλεσε τη βάση για τη διατύπωση του κοινού οράματος του Δήμου, το οποίο και θα τεθεί σε διαδικασία έγκρισης/ ψήφισης από το Δημοτικό Συμβούλιο.

6.2 Εναλλακτικές φράσεις διατύπωσης του οράματος

Το σύνολο των εκπροσώπων των φορέων του Δικτύου & των μελών της Ομάδας ΣΒΑΚ συνέταξε σύντομα κείμενα διατυπώσεων οράματος για το Δήμο Παύλου Μελά του μέλλοντος, εστιάζοντας σε σειρά προτεραιοτήτων, άλλοτε μέσω άμεσων και άλλοτε έμμεσων αναφορών. Το σύνολο των φράσεων που διατυπώθηκαν στα πλαίσια του 1^{ου} Εργαστηρίου Δικτύου Φορέων & Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ παρατίθεται στο Παράρτημα του παρόντος.

Στον Πίνακα που ακολουθεί, μετά από σχετική αποκωδικοποίηση των όποιων αναφορών από τον Ανάδοχο, ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου και Προτεραιότητα, παρατίθεται δείκτης που αποτυπώνει το πλήθος των σχετικών αναφορών στις διατυπώσεις οράματος.

Πίνακας 6: Δείκτης πλήθους αναφορών ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου και Προτεραιότητα στις εναλλακτικές φράσεις διατύπωσης του οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά

Στόχος Υψηλού Επιπέδου	Προτεραιότητα	Δείκτης Πλήθους Αναφορών
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	3
	Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	4
	Ανταποδοτική λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης	2
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ	Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)	4
	Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ	4
	Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	4
	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	4
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ	Μείωση της ηχορύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία	3

Στόχος Υψηλού Επιπέδου	Προτεραιότητα	Δείκτης Πλήθους Αναφορών
	Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	3
	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία	4
	Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)	2
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα	5
	Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτα άτομα	4
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ	Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	3
	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς	4

Σύμφωνα με τα στοιχεία του παραπάνω Πίνακα επιβεβαιώνεται η πρόταξη στη συνείδηση των εκπροσώπων των φορέων του Δικτύου & των μελών της Ομάδας ΣΒΑΚ συγκεκριμένων προτεραιοτήτων (με τιμή δείκτη μεγαλύτερο του 3) σε τρεις (3) κυρίως Στόχους Υψηλού Επιπέδου (Περιβάλλον, Οδική Ασφάλεια και Προσβασιμότητα).

6.3 Τελική διαμόρφωση του κοινού οράματος

Οι προτεραιότητες που καθορίστηκαν στα προηγούμενα βήματα, η ιεράρχησή τους και η θέση των εκπροσώπων των φορέων του Δικτύου & των μελών της Ομάδας ΣΒΑΚ μέσω της διατύπωσης εναλλακτικών φράσεων που εκφράζουν το προσωπικό τους όραμα, αποτελεί μία κατεύθυνση ή με άλλα λόγια υπαγορεύει τους τομείς εκείνους που αναμένεται να αποτελέσουν αντικείμενο διερεύνησης και προβληματισμού για τον προσδιορισμό του είδους των παρεμβάσεων που θα συνθέσουν το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά.

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

Στο παρακάτω Σχήμα αποτυπώνεται η τελική διατύπωση του οράματος στα πλαίσια κατάρτισης του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά, ως αποτέλεσμα σχετικής διαβούλευσης μεταξύ των μελών της Ομάδας Επίβλεψης του έργου και της Δημοτικής Αρχής.

Σχήμα 54: Το κοινό όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά



ΚΟΙΝΟ ΟΡΑΜΑ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ

«Μια πόλη που αλλάζει, γίνεται
ασφαλής, προσβάσιμη και
επισκέψιμη για όλους τους πολίτες
(πεζοί, ευάλωτοι χρήστες), μια πόλη
που διεκδικεί το ρόλο της στο
Μητροπολιτικό κέντρο, μια πόλη
σύγχρονη και φιλική για να επιχειρείς
και να ζεις»

7. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΦΡΑΣΕΙΣ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗΣ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ²

Καινοτόμο Σύστημα Μεταφορών, το οποίο θα συμβάλει αποφασιστικά στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών και θα διασφαλίζει την ισότιμη ανάπτυξη του Δήμου στην ευρύτερη Μητροπολιτική περιοχή της

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ:

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

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ:

- Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ:

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

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ:

- Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα

ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ:

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

Το όραμα εξυπηρετεί τον ίδιο σκοπό με το σλόγκαν για την πόλη που θέλουμε «Δήμος Παύλου Μελά μια πόλη που αξίζει να ζεις» με ευέλικτο σύστημα μεταφορών που θα έχει σαν στόχο να εξασφαλίσει:

- 1.) την ασφαλή, γρήγορη και εύκολη μετακίνηση των πολιτών
 - 2.) τη βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ευάλωτων χρηστών της οδού
 - 3.) την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας αξιοποιώντας τις ευκαιρίες (επέκταση Μετρό, Μητροπολιτικό Πάρκο Παύλου Μελά, κλπ.) και
 - 4.) την κοινωνική συνοχή για διασύνδεση μεταξύ των Δημοτικών Κοινοτήτων του Δήμου.
-

Ασφάλεια, Βιωσιμότητα και Προσβασιμότητα για όλους!

Να αναδειχθεί η πόλη ως κέντρο υπερτοπικής εμβέλειας εστιάζοντας στην αξιοποίηση των υφιστάμενων πολιτιστικών πυρήνων και τη δημιουργία νέων ανοιχτών πολυχώρων πρασίνου, ενώ ταυτόχρονα να δημιουργηθούν οι συνθήκες για ευέλικτη, γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση ανάμεσα στις Δημοτικές της Ενώτητες

² Η σειρά παράθεσης είναι τυχαία

Δημόσιο Αστικό Χώρο - προσβάσιμο, ασφαλή, καθαρό
Μετακίνηση - μετακίνηση για όλους, ασφαλή, δίκαιη, προσιτή

και αυτά τα στοιχεία να συνθέτουν ένα Δήμο

1. που να αναδείξει και να δυνατά του στοιχεία:

- βόρειο-δυτική είσοδο της πόλης,

- σημαντικό τοπόσημα (Μητροπολιτικό Πάρκο Παύλου Μελά, Μονή Λαζαριστών, Βοτανικός κήπος...),

- μωσαϊκό χρήσεων γης

2. και να αναβαθμίσει προβληματικές αλλά υποσχόμενες περιοχές-σημεία (έκταση ΑΓΝΟ, παλαιά καπνομάγαζα..)