

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

*“ Ένα απαραίτητο εργαλείο για τον Δήμο.....
..... που θέτει τους πολίτες του στο επίκεντρο ”*

Βήματα εκπόνησης ΣΒΑΚ
Αποτελέσματα – Έρευνας ερωτηματολογίου



**Δήμος
Πέλλας**

*Η βιωσιμότητα στο
προσκήνιο ενός
συστήματος μεταφορών!*



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
& ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ





Στάδιο Προετοιμασίας



Καθορισμός Ομάδας Έργου Δήμου

Πρωτόκολλο
Επικοινωνίας

Εκπαίδευση
Ομάδας

Ανταλλαγή
Δεδομένων

Αρχικός Εντοπισμός Εμπλεκόμενων Φορέων

Καθορισμός Περιοχής Μελέτης

Δέσμευση Δήμου στις αρχές του Βιώσιμου Σχεδιασμού

Αξιολόγηση Υφιστάμενου Σχεδιασμού



Συλλογή Δεδομένων

Δεδομένα από
παλιές μελέτες

Μετρήσεις /
Έρευνες

Δεδομένα από
φορείς



Προετοιμασία για Α διαβούλευση

Πλάνο Εμπλοκής Φορέων

Προσκλήσεις και Ενημερωτικό
υλικό



Διεξαγωγή διαβούλευσης

Ενημέρωση
φορέων

Αυτό- Αξιολόγηση
Υφιστάμενου Δικτύου

Σύμφωνο
Συμμετοχής





Αποτελέσματα Α Διαβούλευσης

Τοποθετήσεις Φορέων –
Προβλήματα & Ανάγκες

Διαμόρφωση Στρατηγικών
Στόχων **(SMART)**

Ανάπτυξη Σεναρίων Κινητικότητας

Διερεύνηση Καλών
Πρακτικών

Εμπειρογνώμονες

Ανάλυση
Υφιστάμενης
Κατάστασης

Β Διαβούλευση

Παρουσίαση
Σεναρίων

Πλατφόρμα
διαβούλευσης

Επιπλέον
προτάσεις





Στο πλαίσιο της διαβούλευσης για την ανάδειξη του ιδανικού σεναρίου κινητικότητας πραγματοποιήθηκε διαδικτυακή δημοσκόπηση:

Η εν λόγω διαδικτυακή δημοσκόπηση διακρίνεται σε τρεις (3) ενότητες, καθεμία από τις οποίες έχει συγκεκριμένο αντικείμενο σκοπό.

- **Πρώτη ενότητα**: αφορά τα κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά των ερωτώμενων, ώστε να διαμορφωθεί το προφίλ των μετακινούμενων (φύλο, ηλικίες, επάγγελμα, εκπαίδευση)
- **Δεύτερη ενότητα**: στοχεύει στην ιχνηλάτιση των βασικών χαρακτηριστικών των μετακινήσεων των κατοίκων και περιλαμβάνει ερωτήσεις που αφορούν το σκοπό της μετακίνησης, την ώρα πραγματοποίησής της, το επιλεγθέν μέσο μεταφοράς κ.ά..
- **Τρίτη ενότητα**: ανάδειξη/διαμόρφωση του ιδανικού σεναρίου κινητικότητας



Εφικτή η κατανόηση των προτύπων μετακίνησης και των αναγκών των κατοίκων



Η προς διαμόρφωση στρατηγική και κατ' επέκταση τα μέτρα κινητικότητας να είναι πλήρως ανταποκρινόμενα σε αυτές



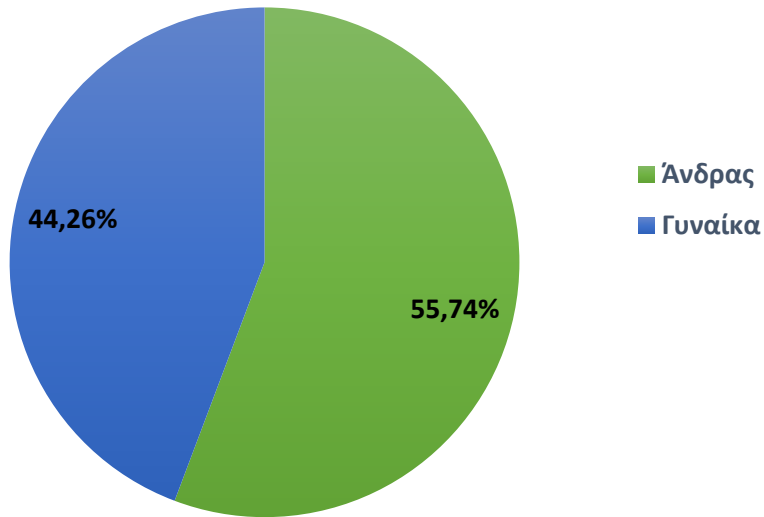
Συνολικά υπήρξαν 158 ολοκληρωμένες και ικανές προς επεξεργασία απαντήσεις

Ταυτότητα Έρευνας	
Διεξαγωγή	Δήμος Πέλλας
Εντολέας	Δήμος Πέλλας
Αντικείμενο έρευνας	Έρευνα μετακινήσεων Επιλογή σεναρίου κινητικότητας
Περιοχή εκτέλεσης	Διεξαγωγή έρευνας μέσω ηλεκτρονικής υπηρεσίας (google forms) στην περιοχή του Δήμου Πέλλας
Μέθοδος δειγματοληψίας	Τυχαία δειγματοληψία. Το δείγμα αποτελεί τμήμα του συνολικού πληθυσμού του Δήμου
Χρονικό διάστημα συλλογής	5 Σεπτεμβρίου 2019 – 25 Σεπτεμβρίου 2019
Μέθοδος συλλογής στοιχείων	Συλλογή απαντήσεων με χρήση ημιδομημένου ερωτηματολογίου μέσω ηλεκτρονικής φόρμας ερωτηματολογίου (google forms)
Συνηνευκτές	Συμπλήρωση ηλεκτρονικής φόρμας από τους ίδιους τους ερωτώμενους
Συμβουλευτική & Τεχνική Υποστήριξη	LEVER Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

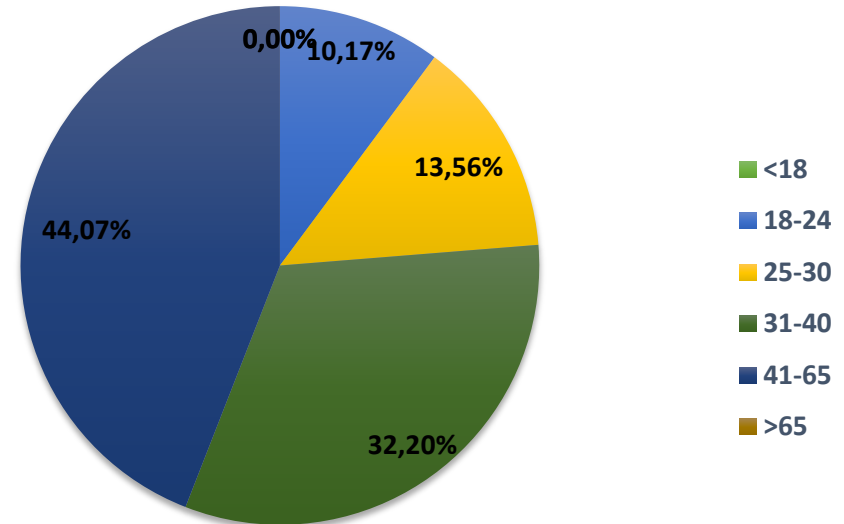


Στάδιο 1: Κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά δείγματος

Ποσοστιαία κατανομή φύλου ερωτώμενων



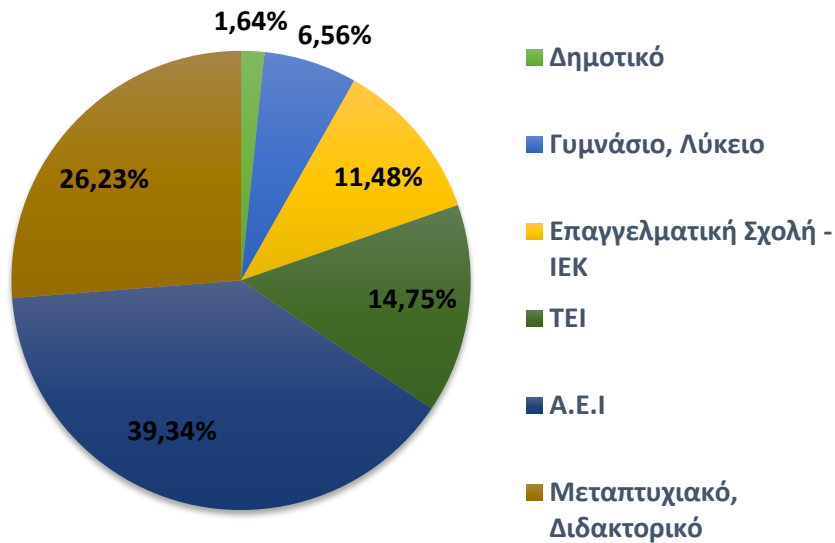
Ηλικιακή κατανομή



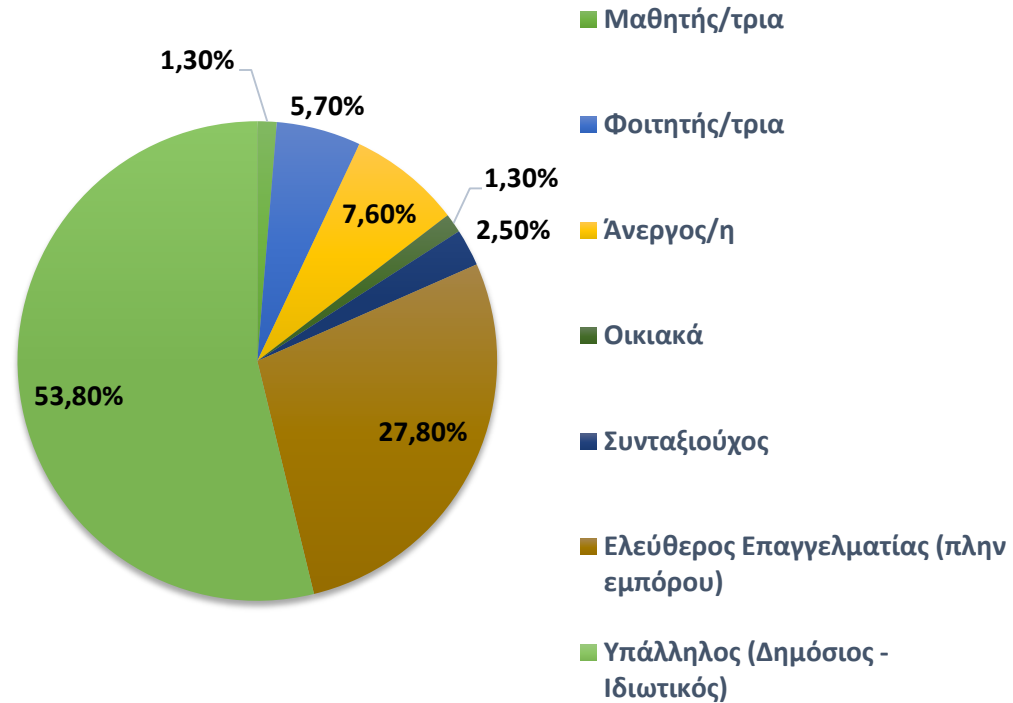


Στάδιο 1: Κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά δείγματος

Εκπαίδευση



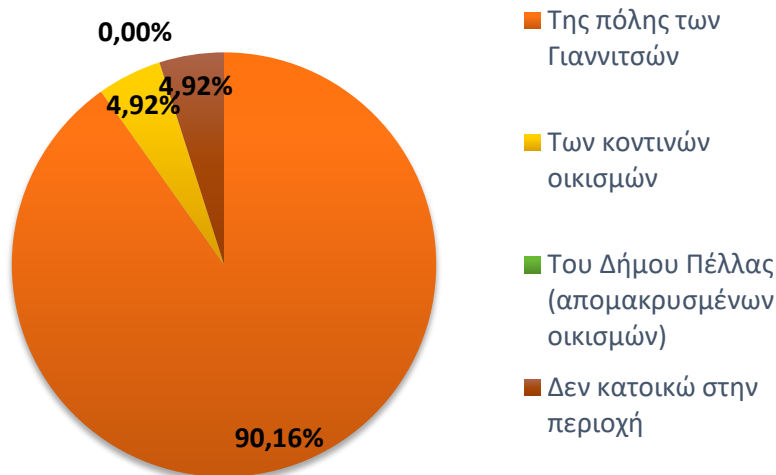
Απασχόληση



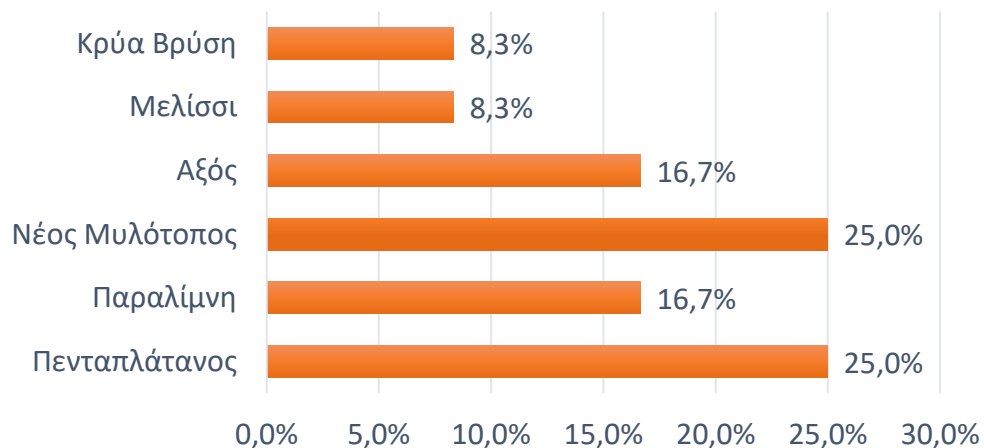


Στάδιο 1: Κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά δείγματος

Περιοχή κατοικίας



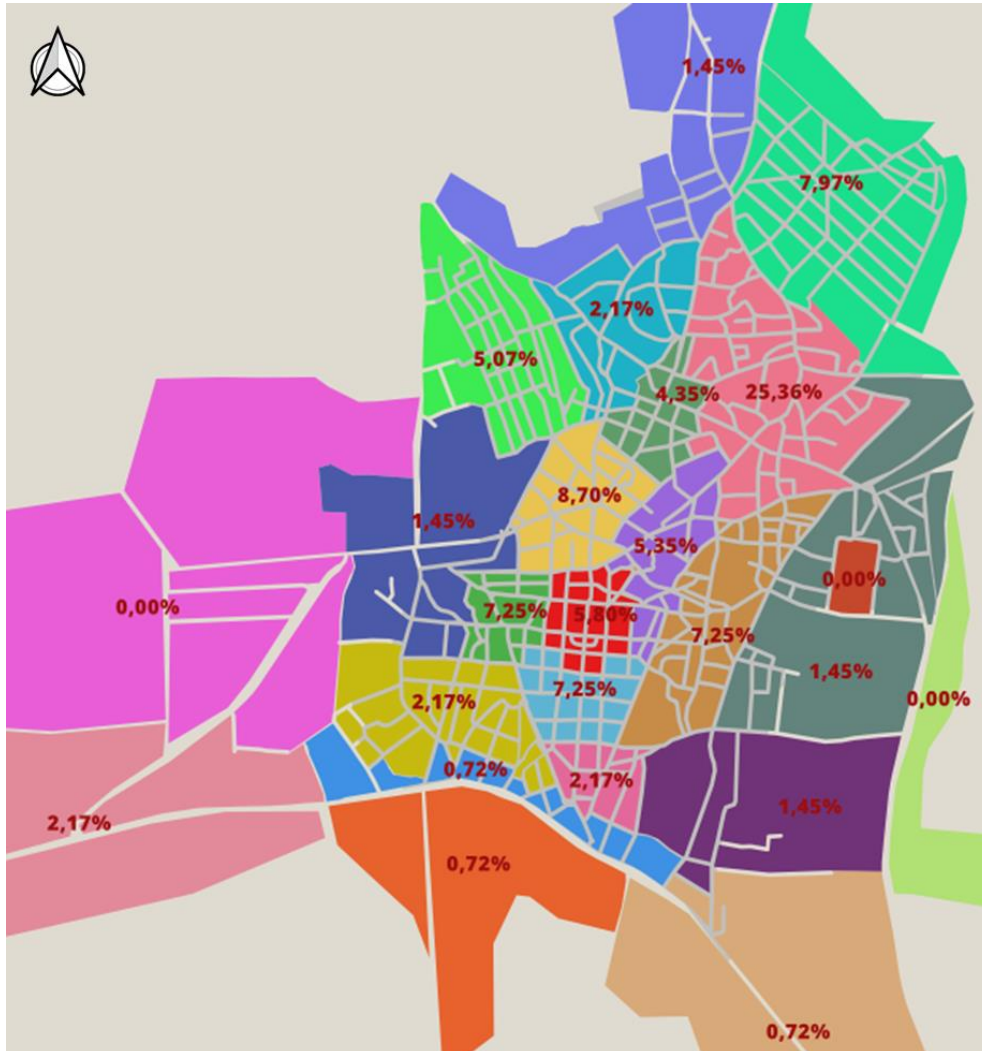
Οικισμός στον οποίο κατοικούν





Στάδιο 1: Κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά δείγματος

Ζώνη κατοικίας εντός Γιαννιτσών



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακές ζώνες

- 1 (Πεζόδρομος)
- 2 (Δημοτικό Στάδιο Γιαννιτσών)
- 3 (Επιχειρήσεις κατά μήκος στην ΕΟ Έδεσσας - Θεσσαλονίκη (προς Ν. Πέλλα)
- 4 (Κοιμητήρια)
- 5 (Πλατεία Γκάνου Γιώτα)
- 6 (Ανοιχτό Θέατρο, Φιλίππας)
- 7 (Κοιμητήρια Μητροπόλεως)
- 8 (Τσαλί)
- 9 (Νοσοκομείο)
- 10 (Πνευματικό Κέντρο)
- 11 (Δ.Ο.Υ. Γιαννιτσών)
- 12 (Τέλος πεζόδρομου)
- 14 (Μητρόπολη - Άγιος Κωνσταντίνος)
- 15 (Στρατόπεδο Μακεδονομάχου Αγρά)
- 16 (Μόνο περιοχή Νοσοκομείου)
- 17 (Επιχειρήσεις κατά μήκος της ΕΟ Έδεσσας - Θεσσαλονίκης (προς Μελίσσι)
- 18 (Άγιος Γεώργιος, Πύργος του Ρολογιού)
- 19 (Επιχειρήσεις κατά μήκος της ΕΟ Έδεσσας-Θεσσαλονίκης, ΚΤΕΛ)
- 20 (Υπεραστικός Σταθμός ΚΤΕΛ)
- 21 (Μαυσαλείο του Γαζή Εβρενός)
- 22 (Επιχειρήσεις κατά μήκος της ΕΟ Έδεσσας - Θεσσαλονίκης, 2ο Γενικό Λύκειο)
- 23 (7ο Δημοτικό Σχολείο (έως 1ο Δημοτικό Σχολείο))
- 24 (3ο Γυμνάσιο)

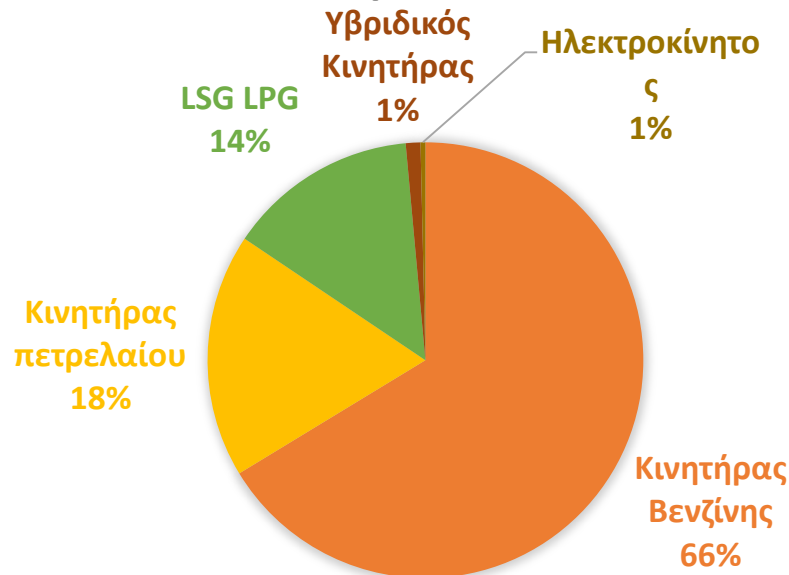


Στάδιο 2: Δείκτης ιδιοκτησίας

Δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ.		
Αριθμός μελών νοικοκυριών	Αριθμός Ι.Χ.	Δείκτης ιδιοκτησίας (Ι.Χ./άτομα)
524	244	0.466

Η τιμή του συγκεκριμένου δείκτη είναι ελαφρώς μικρότερη κατά 4,51% σε σχέση με την τιμή που δίνει η Ευρωπαϊκή ένωση για το δείκτη στη χώρα μας (487 Ι.Χ. για 1000 κατοίκους σε σχέση με το 466 που είναι σύμφωνα με την έρευνα).

ΕΙΔΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

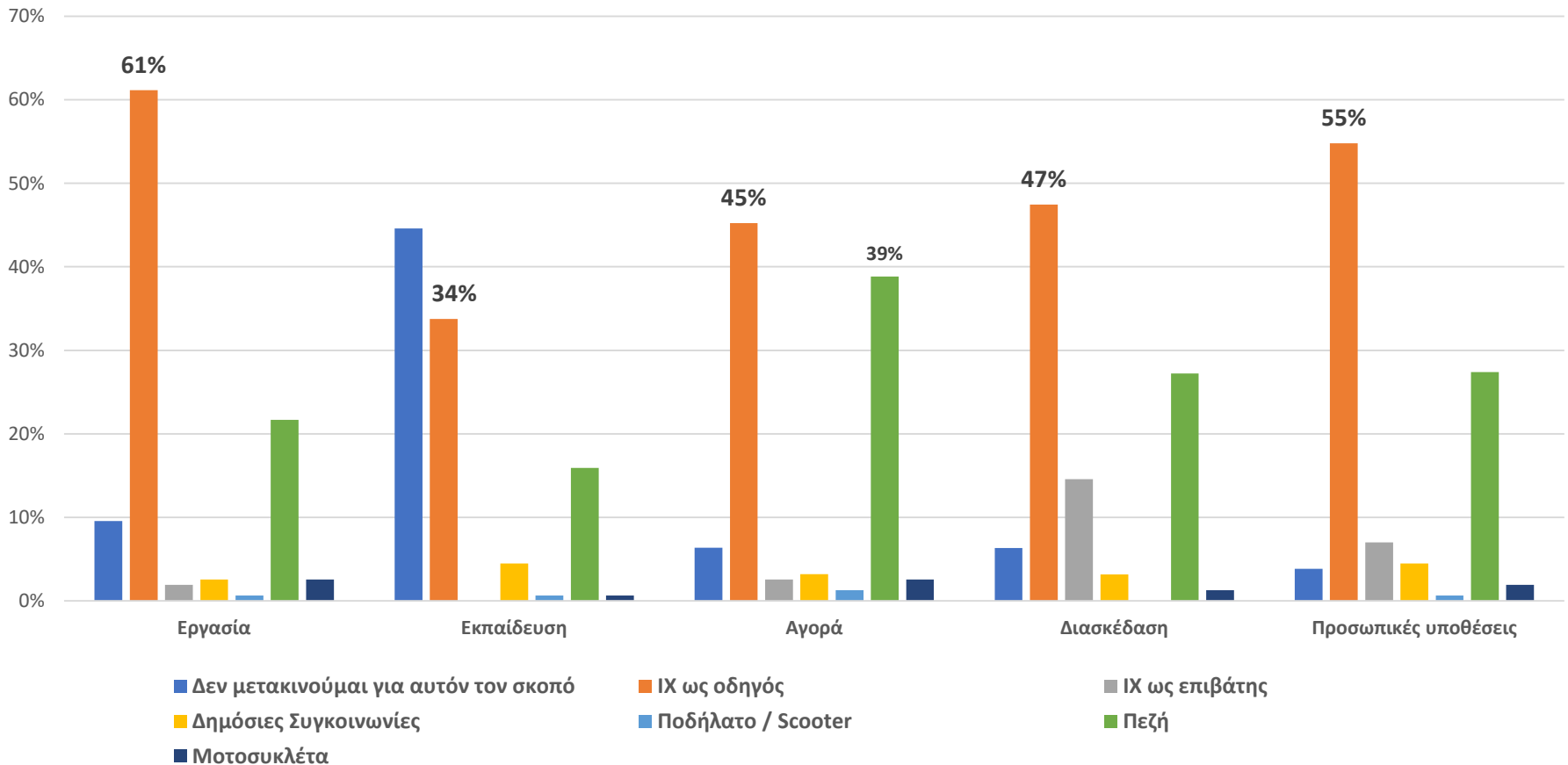




Στάδιο 2: Μέσο μεταφοράς ανά σκοπό

- Με ποιον τρόπο μετακινείστε συνήθως για: [Εργασία, Εκπαίδευση, Αγορά, Αναψυχή, Προσωπικές υποθέσεις]

Μέσο μεταφοράς ανά σκοπό μετακίνησης

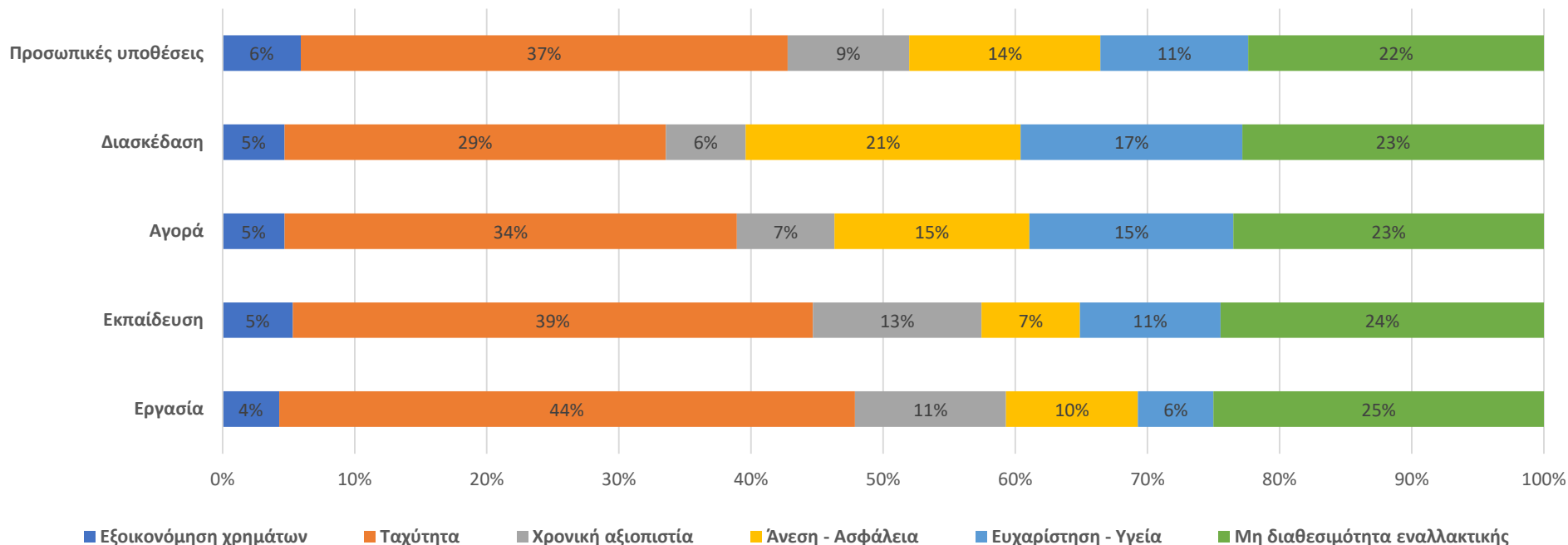




Στάδιο 2: Κριτήριο επιλογής μέσου μεταφοράς ανά σκοπό

- Για ποιον λόγο (το σημαντικότερο) επιλέγετε αυτό τον τρόπο επιλογής για: [Εργασία, Εκπαίδευση, Αγορά, Αναψυχή, Προσωπικές υποθέσεις]

Κριτήριο επιλογής ανά σκοπό μετακίνησης



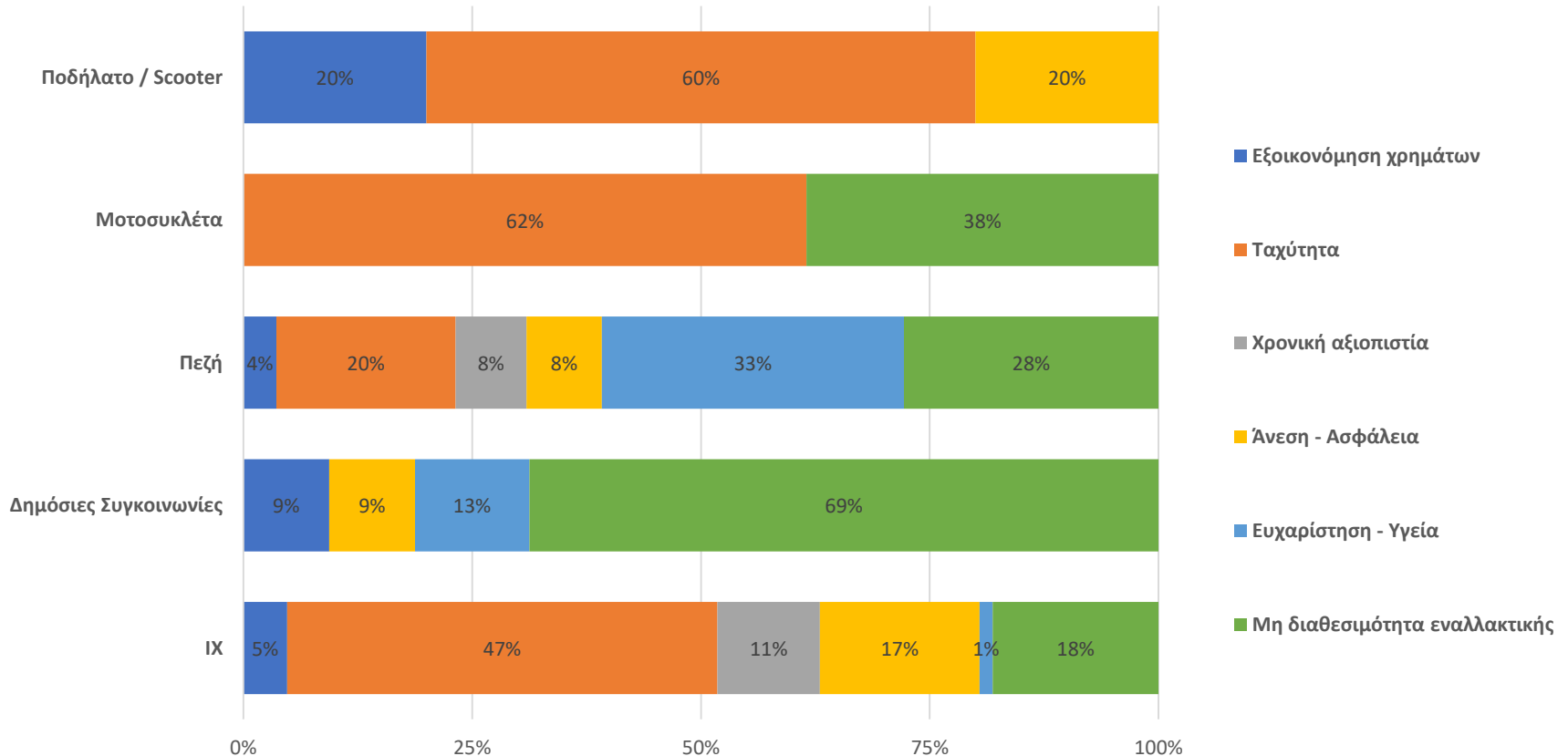
Ανεξάρτητα από το σκοπό μετακίνησης, σημαντικότερος παράγοντας επιλογής του μέσου είναι η ταχύτητα, ιδιαίτερα για τους μετακινούμενους με σκοπό την εργασία. Επίσης σημαντικό κριτήριο είναι η μη διαθεσιμότητα εναλλακτικής



Στάδιο 2: Κριτήριο επιλογής μέσου μεταφοράς ανά μέσο

- Για ποιον λόγο (το σημαντικότερο) επιλέγετε αυτό τον τρόπο επιλογής για: [Εργασία, Εκπαίδευση, Αγορά, Διασκέδαση, Προσωπικές υποθέσεις]

Κριτήριο επιλογής ανά μέσο





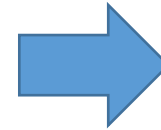
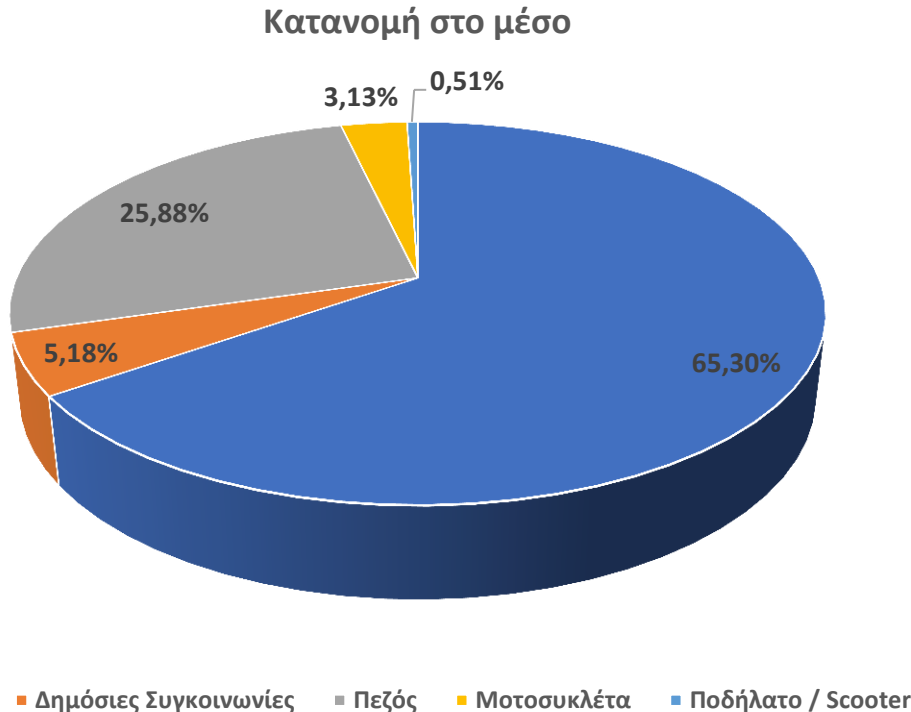
Στάδιο 2: Κριτήριο επιλογής μέσου μεταφοράς ανά μέσο

- Για ποιον λόγο (το σημαντικότερο) επιλέγετε αυτό τον τρόπο επιλογής για: [Εργασία, Εκπαίδευση, Αγορά, Αναψυχή, Προσωπικές υποθέσεις]
- Για τους μετακινούμενους που επιλέγουν το **Ι.Χ.**, σημαντικότεροι παράγοντες είναι η ταχύτητα σε ποσοστό 47%.
- Για όσους επιλέγουν να μετακινηθούν **περπατώντας**, σημαντικότερος παράγοντας είναι η ευχαρίστηση και η υγεία, ενώ μεγάλο ποσοστό (28%) μετακινείται με αυτόν τον τρόπο καθώς δεν διαθέτει εναλλακτική.
- Η πλειοψηφία όσων κινούνται με **μοτοσυκλέτα**, έχει σαν κριτήριο επιλογής του μέσου την ταχύτητα.
- Το 69% όσων μετακινούνται με **δημόσιες συγκοινωνίες** θεωρούν ως σημαντικότερο λόγο την έλλειψη εναλλακτικής σε ποσοστό 69%.



Στάδιο 2: Κατανομή στο μέσο

- Με ποιον τρόπο μετακινείστε συνήθως για: [Εργασία, Εκπαίδευση, Αγορά, Αναψυχή, Προσωπικές υποθέσεις]
- Πόσο συχνά μετακινείστε για: [Εργασία, Εκπαίδευση, Αγορά, Αναψυχή, Προσωπικές υποθέσεις]



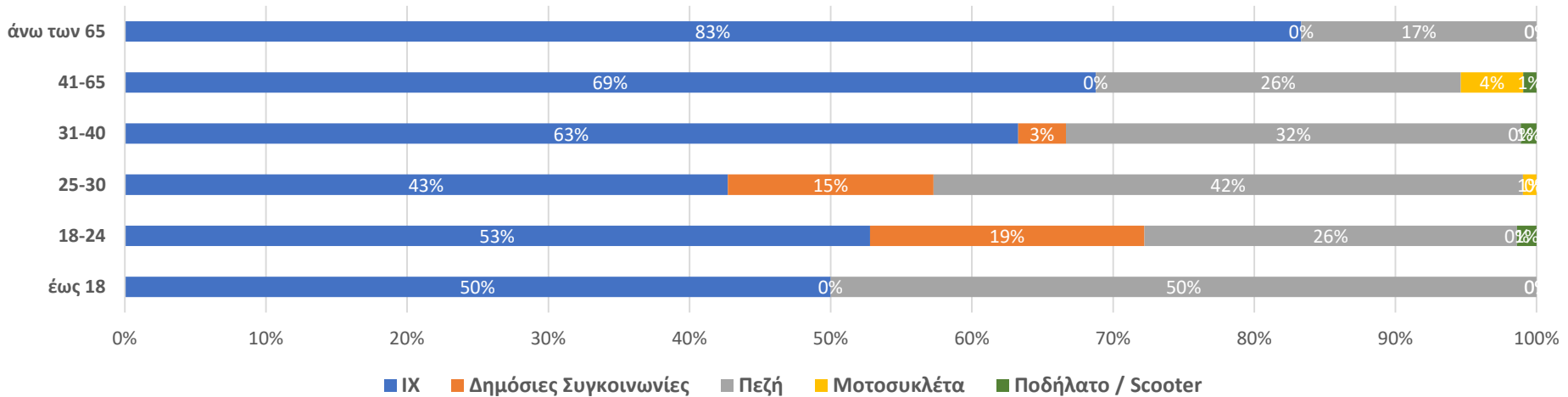
Από το διάγραμμα της παραπάνω εικόνας προκύπτει η εξάρτηση του μεγαλύτερου ποσοστού των μετακινήσεων με το Ι.Χ., με το 65,3% αυτών να πραγματοποιείται με το συγκεκριμένο μέσο (Είτε ως οδηγός, είτε ως επιβάτης). Δεύτερο στην προτίμηση των μετακινούμενων έρχεται η πεζή μετακίνηση. Αξίζει να σημειωθεί ότι μόλις το 0,51% του συνόλου των μετακινήσεων πραγματοποιείται με τις δημόσιες συγκοινωνίες της πόλης.



Στάδιο 2: Επιλογή μέσου ανά ηλικία

- Ηλικιακή ομάδα του ερωτώμενου (κλάσεις: Έως 18, 18-24, 25-30, 31-40, 41-65, Άνω των 65)
- Με ποιον τρόπο μετακινείστε συνήθως για: [Εργασία, Εκπαίδευση, Αγορά, Αναψυχή, Προσωπικές υποθέσεις, Επιστροφή στο σπίτι]

Επιλογή μέσου ανά ηλικία



Το μεγαλύτερο ποσοστό μετακίνησης με μέσα ήπιας κινητικότητας (πεζή και ποδήλατο)

18-24
25-30

Αποτελούν και το πιο οικονομικά ενεργό τμήμα του πληθυσμού. Κινούνται κυρίως με το Ι.Χ., ενώ μεγάλο ποσοστό, περίπου 1 στους 3, μετακινούνται πεζή.

Άνω των 65

Έως 18

Η πλειοψηφία μετακινούνται με Ι.Χ. Η συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα είναι και αυτή που εμφανίζει το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσης των Δημόσιων Συγκοινωνιών.

31-40
41-65

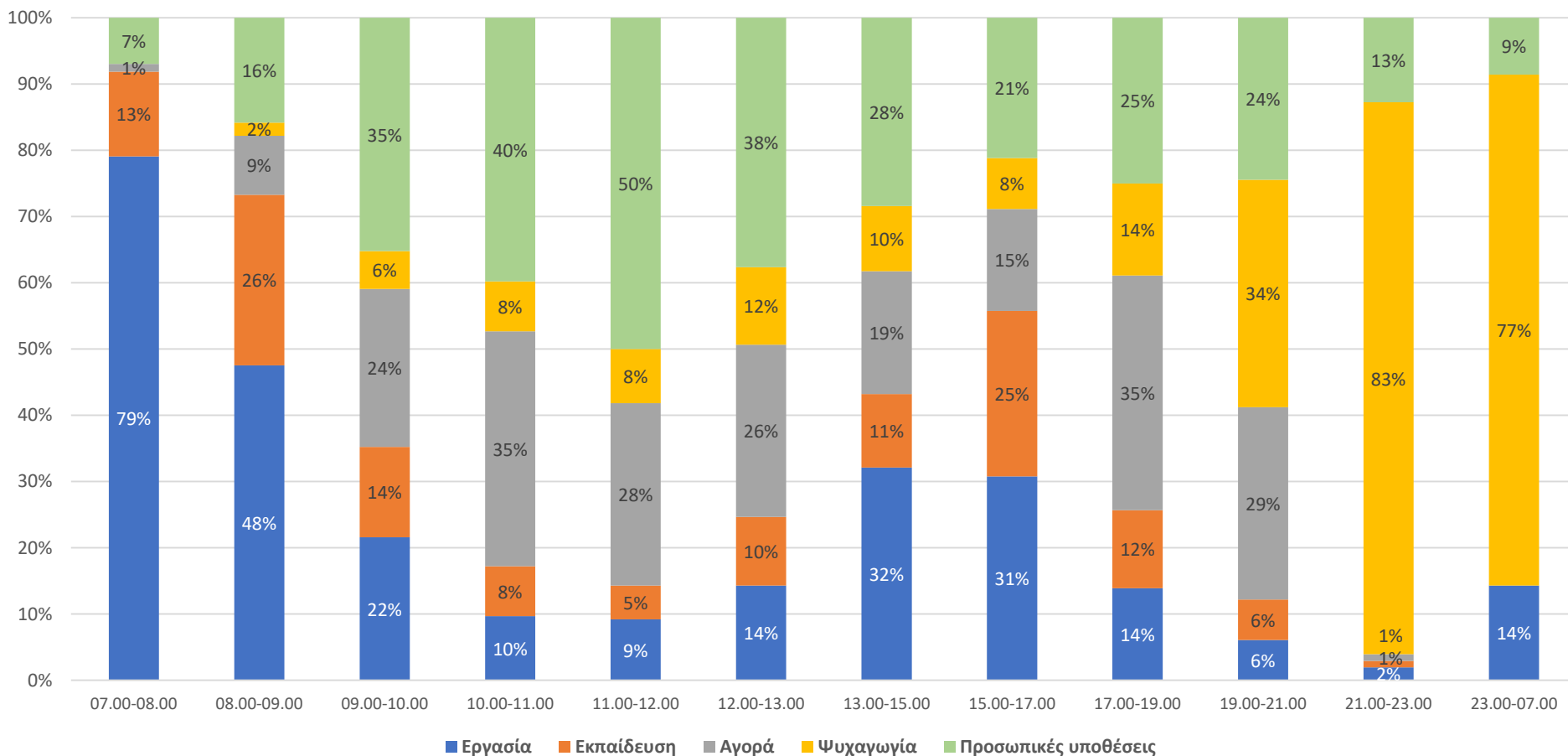
Για τους άνω των 65, κυρίαρχο μέσο παραμένει το Ι.Χ. (83%)



Στάδιο 2: Σκοπός μετακίνησης ανά χρονική περίοδο

- Ώρες που πραγματοποιείτε συνήθως τη μετακίνησή σας για: [Εργασία, Εκπαίδευση, Αγορά, Αναψυχή, Προσωπικές υποθέσεις, Επιστροφή στο σπίτι]

Σκοπός μετακίνησης ανά χρονική περίοδο





Στάδιο 2: Ώρες αιχμής μετακινήσεων ανά σκοπό

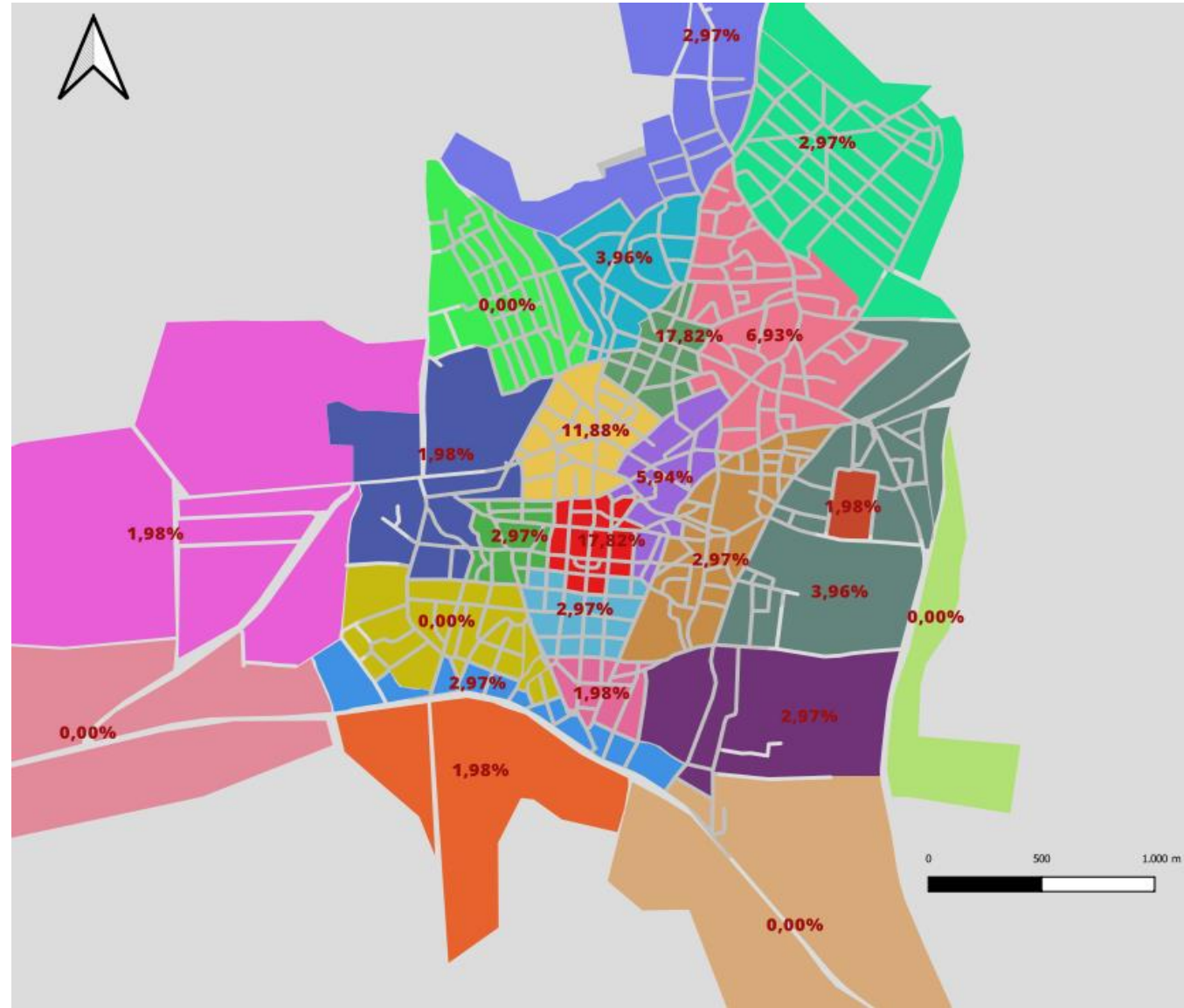
- *Ώρες που πραγματοποιείτε συνήθως τη μετακίνηση σας για: [Εργασία, Εκπαίδευση, Αγορά, Αναψυχή, Προσωπικές υποθέσεις]*
- Κατά τις πρωινές ώρες οι περισσότερες μετακινήσεις αφορούν την εργασία και την εκπαίδευση (μετακινήσεις μαθητών και μετακινήσεις γονέων προς τα σχολικά συγκροτήματα).
- Από την άλλη, οι μετακινήσεις που στοχεύουν την αγορά είναι πιο ομαλά μοιρασμένες εντός του 24ώρου και φαίνεται γενικά να ακολουθούν το ωράριο λειτουργίας των καταστημάτων. Κατά μέσο όρο το 26% των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται από 9.00 το πρωί μέχρι τις 21:00 το βράδυ αφορούν την αγορά.
- Την χρονική περίοδο 09:00-13:00 το μεγαλύτερο μέρος των μετακινήσεων αφορούν προσωπικές υποθέσεις.
- Τέλος όσον αφορά τις μετακινήσεις τις βραδινές ώρες, οι πλειοψηφία αφορούν την ψυχαγωγία.



Στάδιο 2: Σκοπός μετακίνησης ανά περιοχή

- Περιοχή που πραγματοποιείτε συνήθως τη μετακίνησας για: [Εργασία, Αγορά, Αναψυχή]

Ζώνη μετακίνησης για εργασία

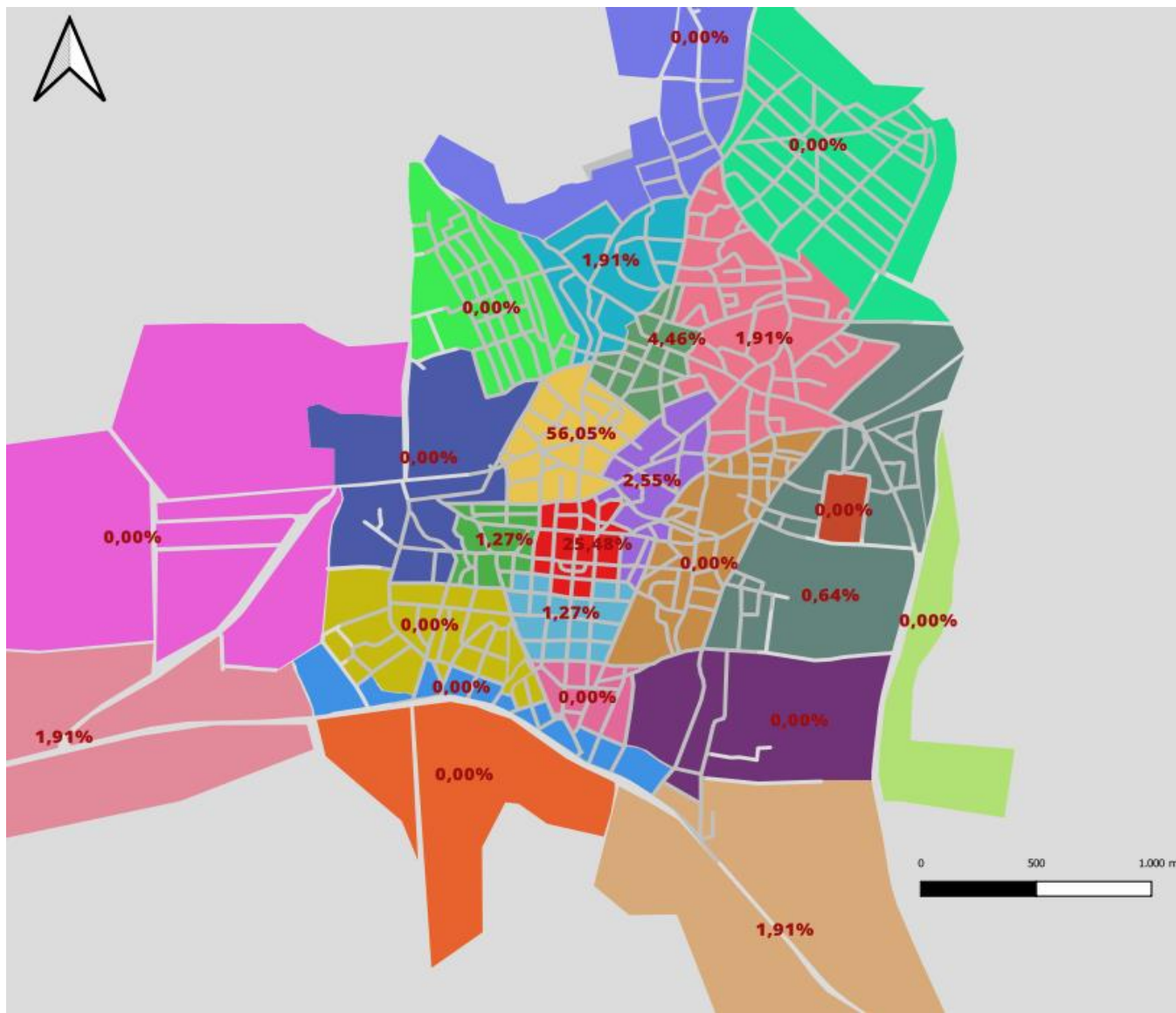




Στάδιο 2: Σκοπός μετακίνησης ανά περιοχή

Ζώνη μετακίνησης για αγορά

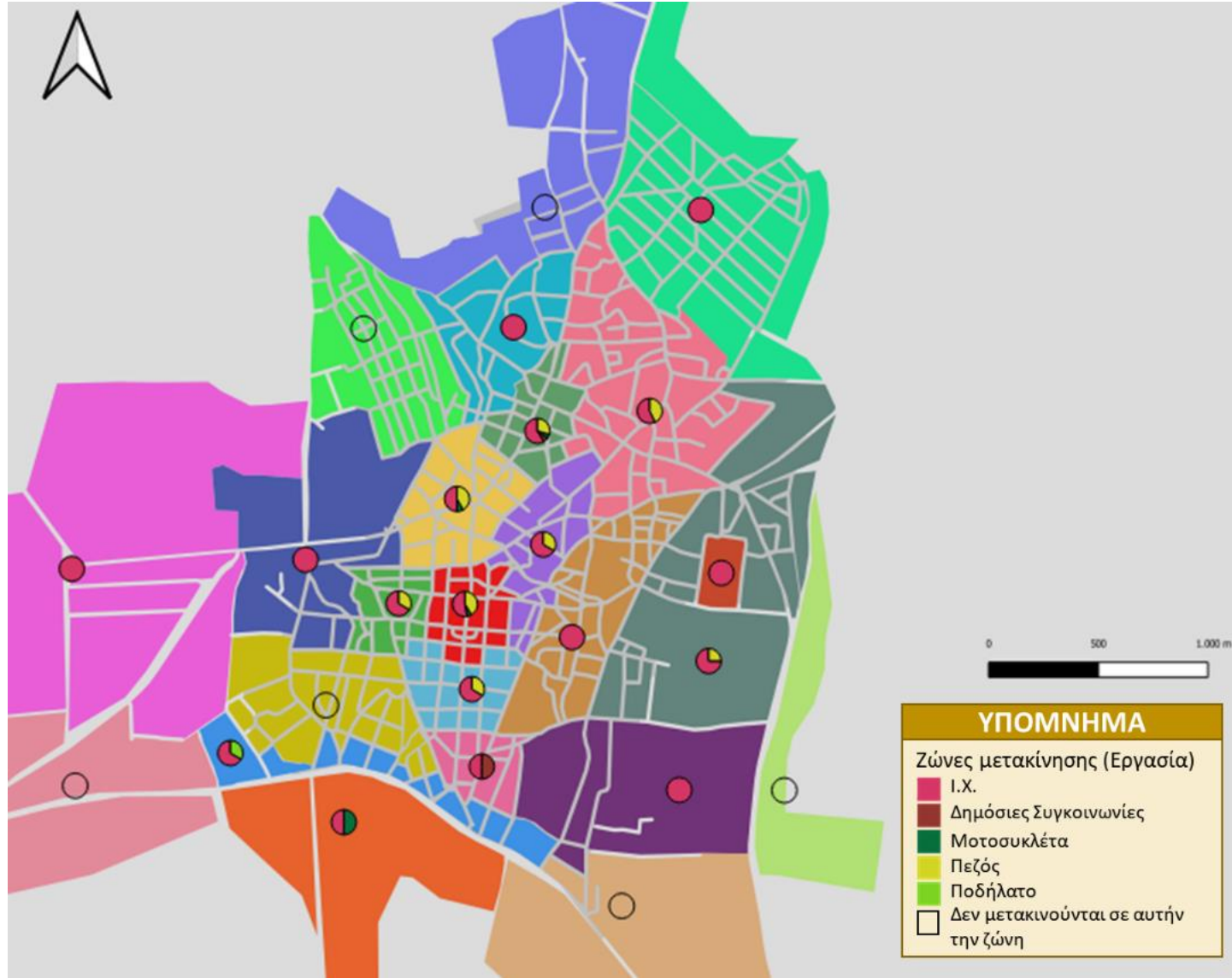
- Περιοχή που πραγματοποιείτε συνήθως τη μετακίνησας για: [Εργασία, Αγορά, Αναψυχή]





Στάδιο 2: Επιλογή μέσου ανά προορισμό

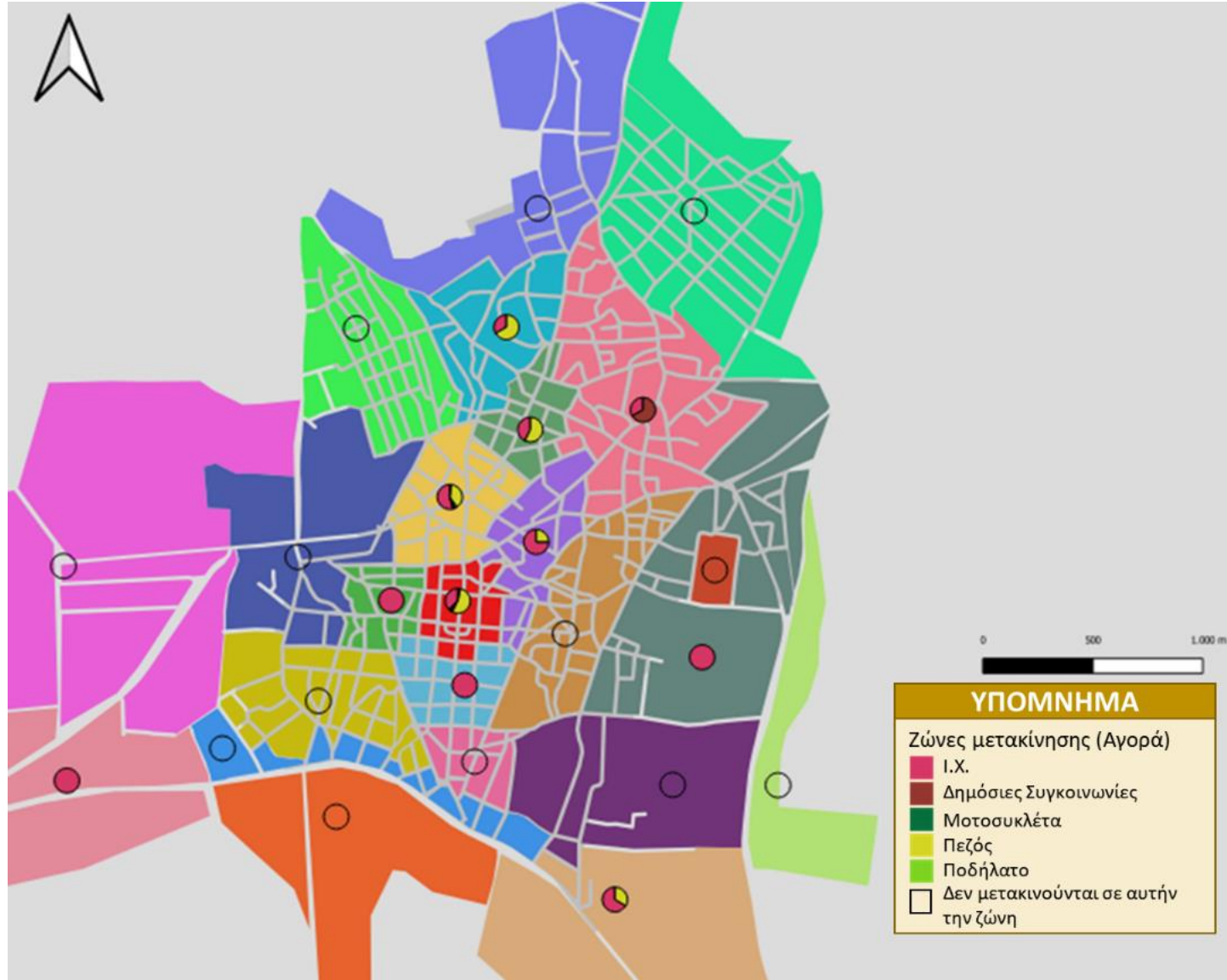
Μέσο μεταφοράς
ανά προορισμό
(Εργασία)





Στάδιο 2: Επιλογή μέσου ανά προορισμό

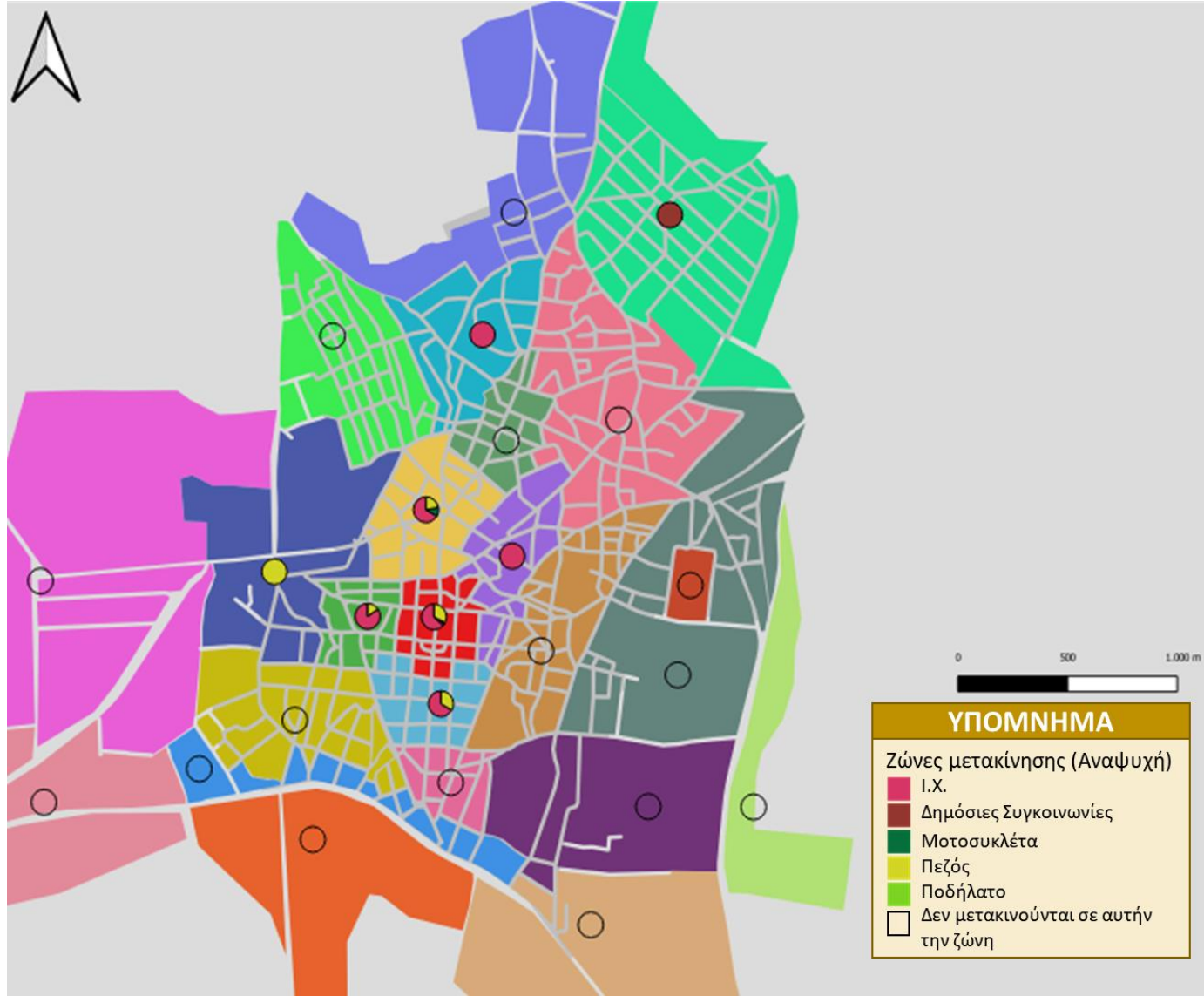
Μέσο μεταφοράς
ανά προορισμό
(Αγορά)





Στάδιο 2: Επιλογή μέσου ανά προορισμό

Μέσο μεταφοράς ανά
προορισμό (Αναψυχή)





Στάδιο 2: Επιλογή μέσου ανά προορισμό

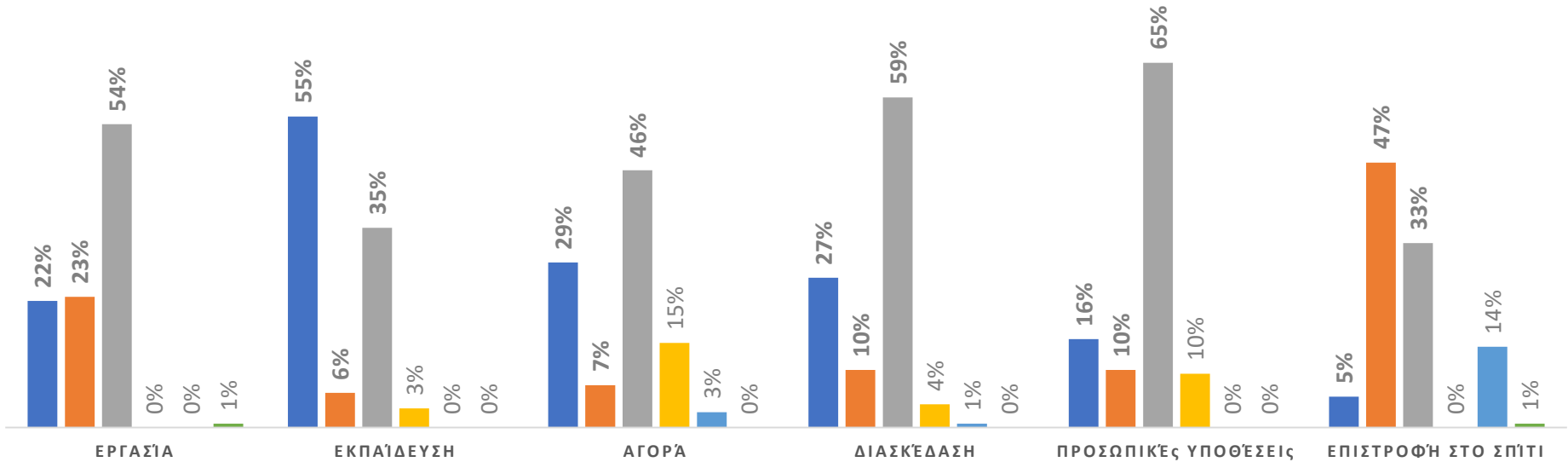
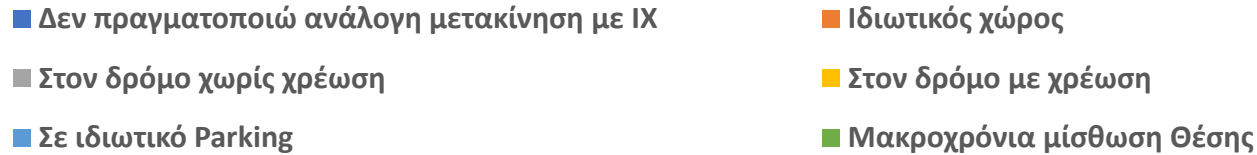
- **Εργασία**: από το σύνολο των μετακινήσεων η πλειοψηφία χρησιμοποιεί το Ι.Χ. για την μετακίνηση του, ενώ στις ζώνες του κέντρου της πόλης (Πλατεία Γκόνου Γιώτα, Πεζόδρομος, Δημαρχείο, Δ.Ο.Υ.) μεγάλο είναι το ποσοστό αυτών που περπατούν.
- **Αγορά**: Οι ερωτώμενοι σε συνδυασμό με το γεγονός ότι μετακινούνται κυρίως στο κέντρο της πόλης για τις αγορές τους, μετακινούνται περπατώντας.
- **Διασκέδαση**: Οι ερωτώμενοι μετακινούνται κυρίως προς την περιοχή του πεζοδρόμου και τις πλατείας για αναψυχή-διασκέδαση, με την πλειοψηφία να χρησιμοποιεί το Ι.Χ..



Στάδιο 2: Είδος στάθμευσης ανά σκοπό μετακίνησης

- Που σταθμεύετε το όχημα σας για τις παρακάτω κατηγορίες μετακινήσεων; [Εργασία, Εκπαίδευση, Αγορά, Διασκέδαση, Προσωπικές υποθέσεις, Επιστροφή στο σπίτι]

ΕΙΔΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΝΑ ΣΚΟΠΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ





Στάδιο 3: Ανάδειξη σεναρίου κινητικότητας

Για την αξιολόγηση των σεναρίων παρουσιάστηκε η καρτέλα με τα εξής χαρακτηριστικά:

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

Ο ερωτώμενοι κλήθηκαν να τοποθετηθούν σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

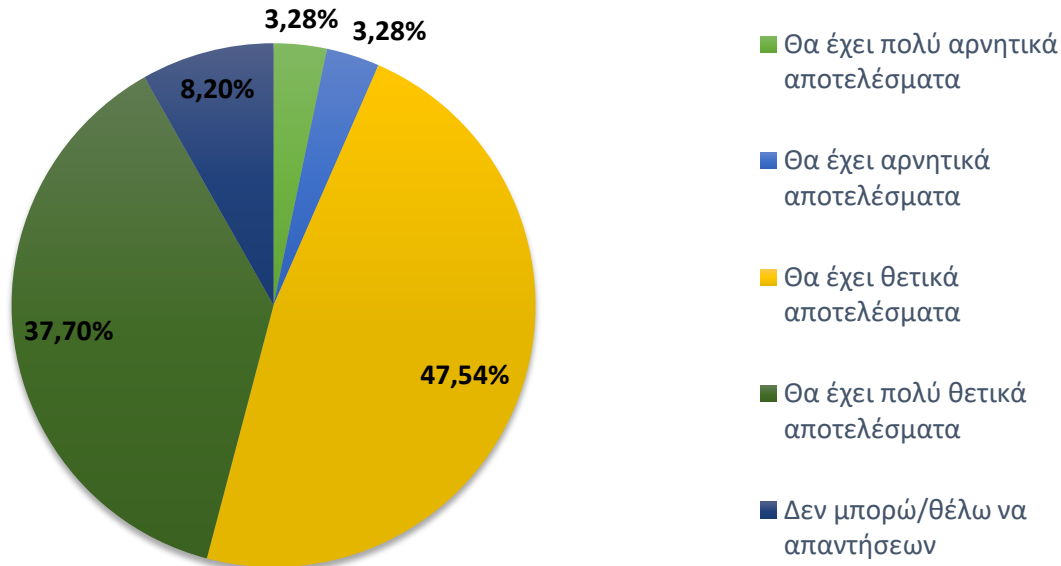


Στάδιο 3: Ανάδειξη σεναρίου κινητικότητας

Σενάριο Α

Προτεραιότητα στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης με έμφαση στην εξυπηρέτηση πεζών και ποδηλάτων, προς όφελος της ποιότητας ζωής και της εξασφάλισης της ίσης συμμετοχής στην κινητικότητα όλων των κοινωνικών ομάδων.

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



Οι πολίτες της πόλης των Γιαννιτσών εκτιμούν σε ποσοστό 47,54% πως θα έχει θετικά αποτελέσματα και το 37,7% πολύ θετικά αποτελέσματα. Μόλις το 6,5% θεωρεί πως θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στη λειτουργία της πόλης.

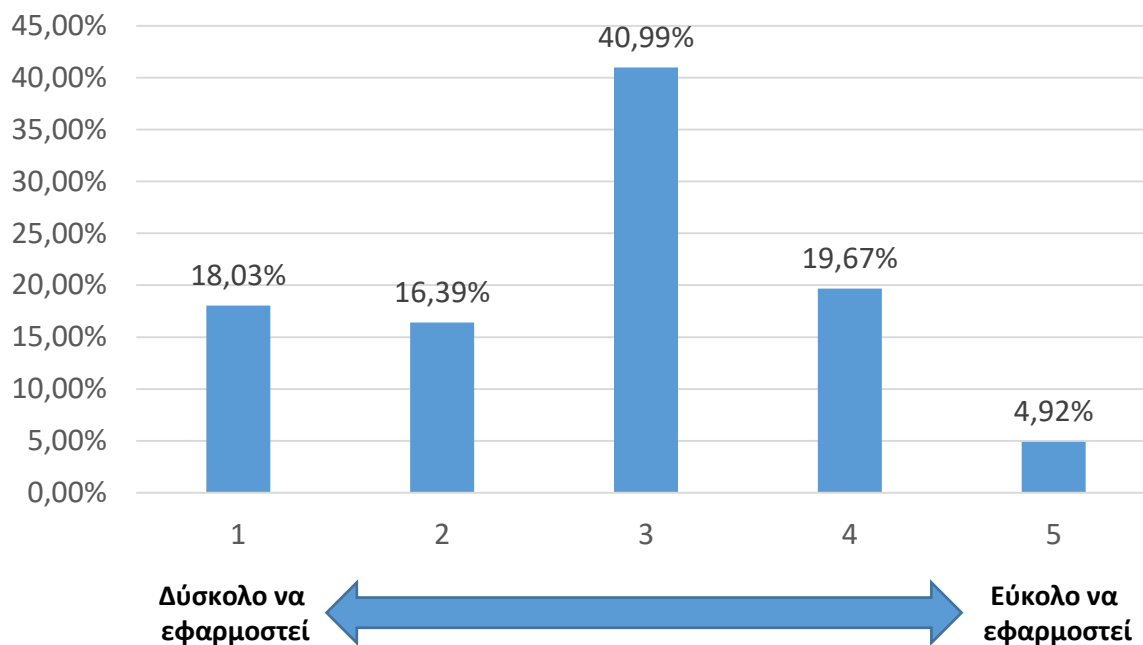


Στάδιο 3: Ανάδειξη σεναρίου κινητικότητας

Σενάριο Α

Προτεραιότητα στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης με έμφαση στην εξυπηρέτηση πεζών και ποδηλάτων, προς όφελος της ποιότητας ζωής και της εξασφάλισης της ίσης συμμετοχής στην κινητικότητα όλων των κοινωνικών ομάδων.

Πόσο εύκολο θεωρείται να εφαρμοστεί το σενάριο Α στην πόλη σας;



Όσον αφορά την ευκολία εφαρμογής το 24,59% θεωρεί πως είναι ρεαλιστικό να εφαρμοστεί στα Γιαννιτσά.

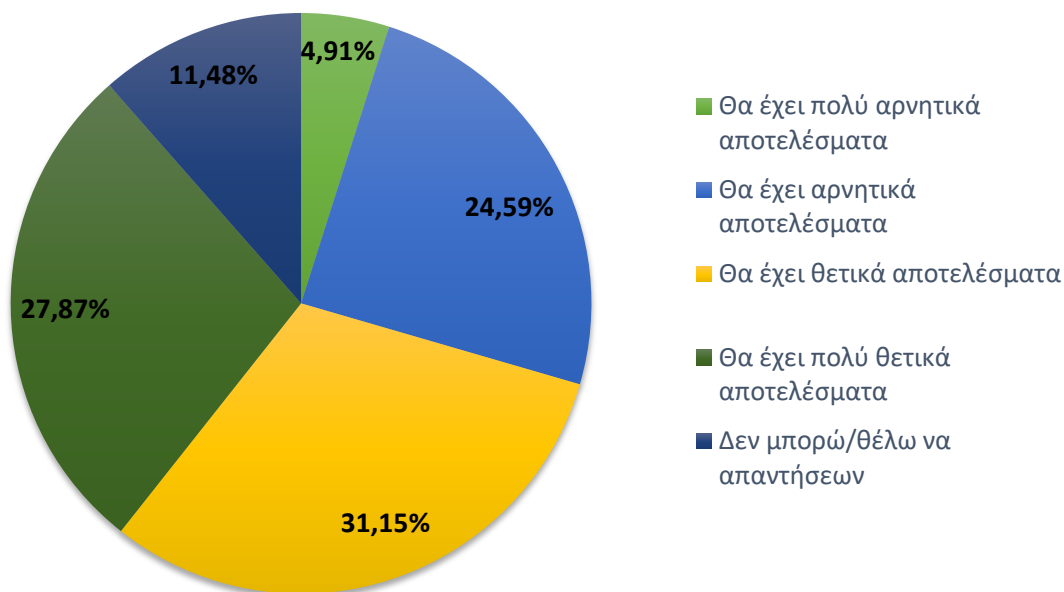


Στάδιο 3: Ανάδειξη σεναρίου κινητικότητας

Σενάριο Β

Βελτιστοποίηση της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με έξυπνα συστήματα και εφαρμογές οργάνωσης, διαχείρισης και αστυνόμευσης

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



Οι πολίτες της πόλης των Γιαννιτσών εκτιμούν σε ποσοστό 31,15% πως θα έχει θετικά αποτελέσματα και το 27,87% πολύ θετικά αποτελέσματα. Από την άλλη το 30% θεωρεί πως θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στη λειτουργία της πόλης.

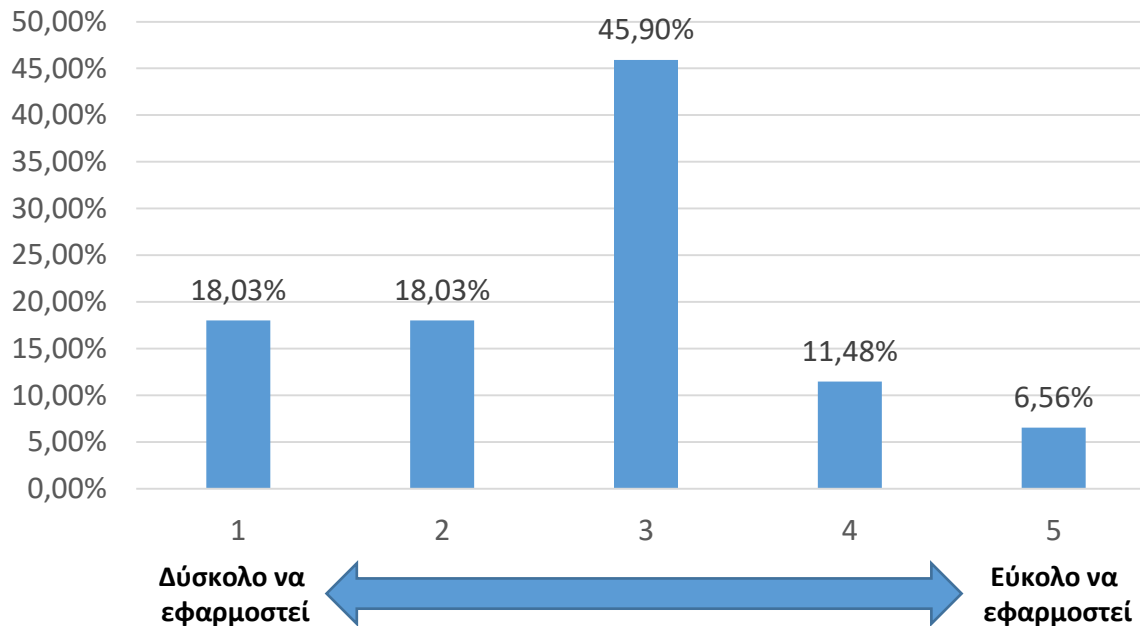


Στάδιο 3: Ανάδειξη σεναρίου κινητικότητας

Σενάριο Β

Βελτιστοποίηση της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με έξυπνα συστήματα και εφαρμογές οργάνωσης, διαχείρισης και αστυνόμευσης

Πόσο εύκολο θεωρείται να εφαρμοστεί το σενάριο Β στην πόλη σας;



Όσον αφορά την ευκολία εφαρμογής το 36% θεωρεί πως δεν είναι ρεαλιστικό να εφαρμοστεί στην πόλη των Γιαννιτσών.

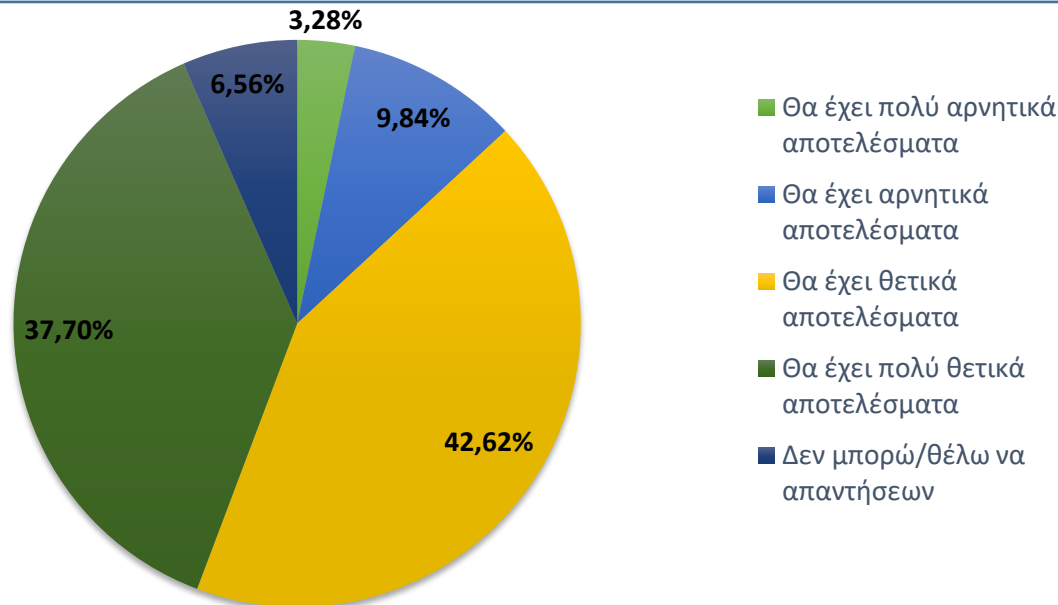


Στάδιο 3: Ανάδειξη σεναρίου κινητικότητας

Σενάριο Γ

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

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



Οι πολίτες της πόλης των Γιαννιτσών εκτιμούν σε ποσοστό 42,62% πως θα έχει θετικά αποτελέσματα και το 37,70% πολύ θετικά αποτελέσματα. Από την άλλη το 16,5% θεωρεί πως θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στη λειτουργία της πόλης.

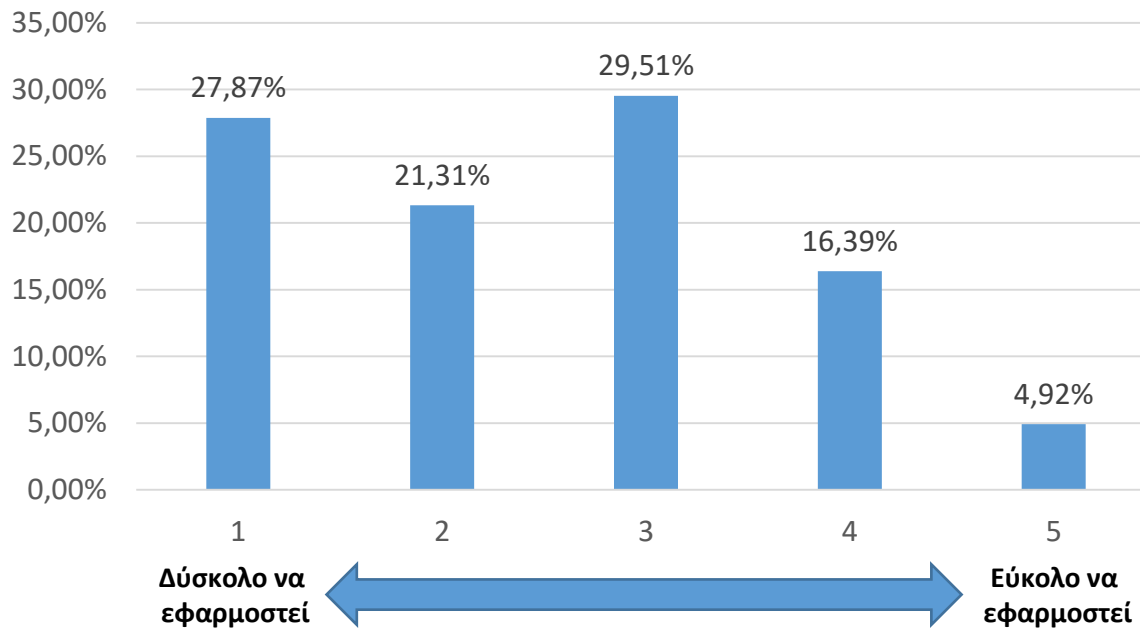


Στάδιο 3: Ανάδειξη σεναρίου κινητικότητας

Σενάριο Γ

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

Πόσο εύκολο θεωρείται να εφαρμοστεί το σενάριο Γ στην πόλη σας;

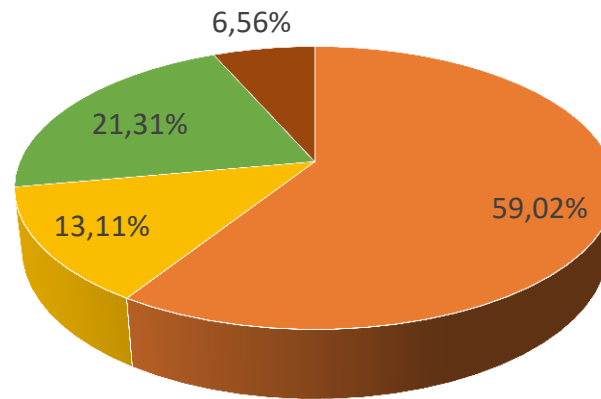


Όσον αφορά την ευκολία εφαρμογής το 48% θεωρεί πως δεν είναι ρεαλιστικό να εφαρμοστεί στην πόλη των Γιαννιτσών.



Στάδιο 3: Ανάδειξη σεναρίου κινητικότητας

Ως πολίτης που μετακινείτε και αλληλεπιδρά με την πόλη των Γιαννιτσών, θα ήθελα τα Γιαννιτσά στα επόμενα έτη να αναπτύξουν ένα σύστημα μετακινήσεων με κατεύθυνση την :

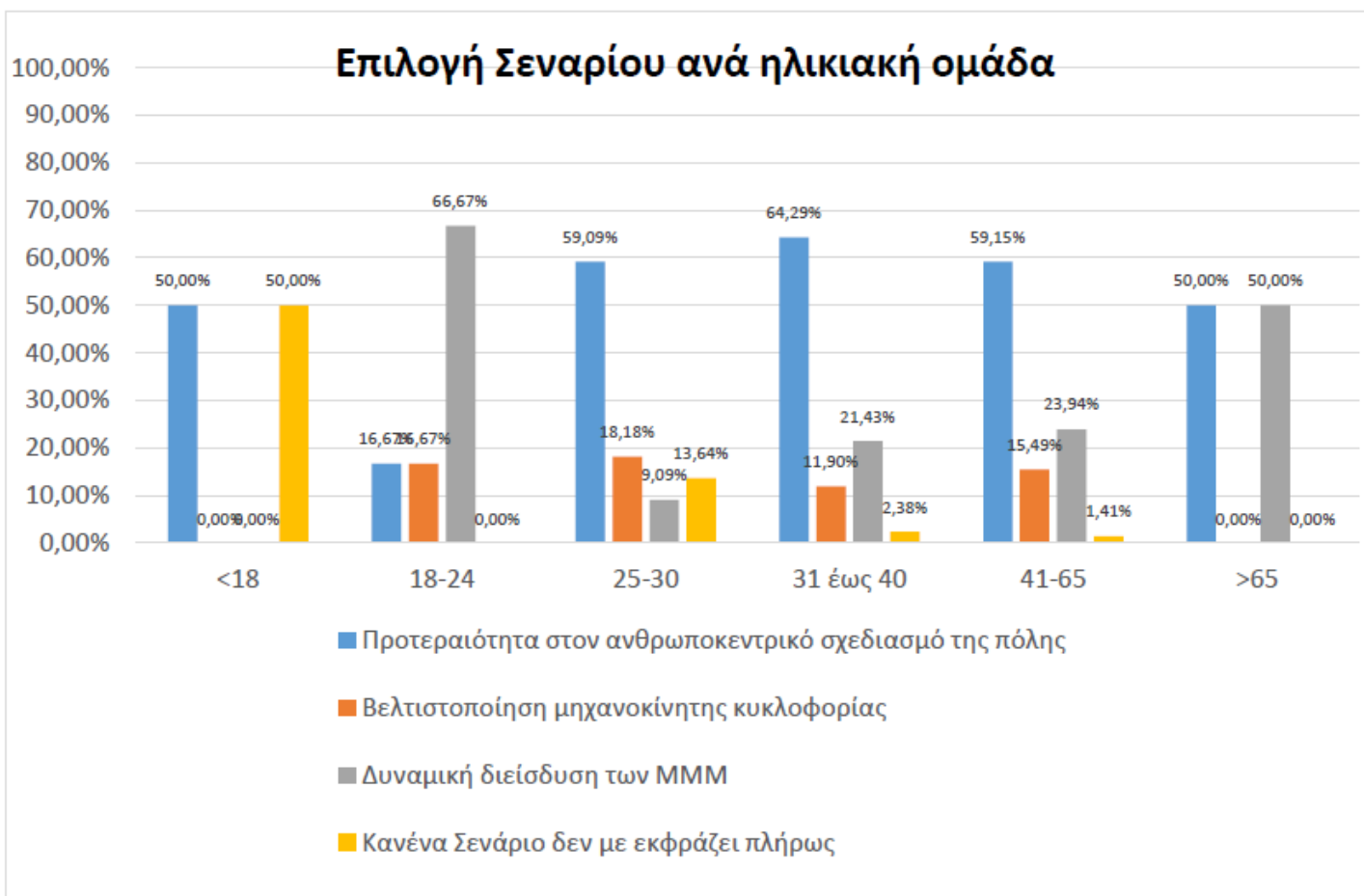


- Προτεραιότητα στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης με έμφαση στην εξυπηρέτηση πεζών και ποδηλάτων, προς όφελος της ποιότητας ζωής και της εξασφάλισης της ίσης συμμετοχής στην κινητικότητα όλων των κοινωνικών ομάδων.
- Βελτιστοποίηση της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με έξυπνα συστήματα και εφαρμογές οργάνωσης, διαχείρισης και αστυνόμευσης
- Δυναμική ανάπτυξη και διεύθυνση μέσων μαζικής μεταφοράς με φιλικές προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας για την εξυπηρέτηση του συνόλου των μετακινήσεων
- Δεν με εκφράζει κανένα σενάριο



Στάδιο 3: Ανάδειξη σεναρίου κινητικότητας

Ως πολίτης που μετακινείτε και αλληλεπιδρά με την πόλη των Γιαννιτσών, θα ήθελα στα επόμενα έτη να αναπτυχθεί ένα σύστημα μετακινήσεων με κατεύθυνση την :





Δήμος
Πέλλας

Διαδικτυακή διαβούλευση



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
& ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Στάδιο 3: Ανάδειξη σεναρίου κινητικότητας

Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιλογή του καταλληλότερου μελλοντικού σεναρίου κινητικότητας για την πόλη των Γιαννιτσών, αλλά και στη συνέχεια για τον προσδιορισμό των κατάλληλων μέτρων με σειρά αναγκαιότητας, τόσο χρονική όσο και οικονομική, είναι η ορθολογική ιεράρχηση των αναγκών και κατά συνέπεια των αξόνων στρατηγικής του ΣΒΑΚ. Ο καθορισμός με άλλα λόγια, των τομέων κινητικότητας που θα πρέπει αρχικά να επικεντρωθεί η προσπάθεια του ΣΒΑΚ προκειμένου να αντιμετωπίσει κατά προτεραιότητα τα προβλήματα που έχουν επισημανθεί μέσα από τις διαδικασίες της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης, των εργασιών του συμμετοχικού σχεδιασμού και των επισημάνσεων του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων καθώς επίσης και των απόψεων των αρμόδιων υπηρεσιών του Δήμου.



Στάδιο 3: Ανάδειξη σεναρίου κινητικότητας

Η Ιεραρχική Ανάλυση Αποφάσεων είναι μια τεχνική η οποία αναπτύχθηκε στο Wharton School of Business.

Είναι μια τεχνική αντιμετώπισης περίπλοκων προβλημάτων απόφασης, βασιζόμενη στα μαθηματικά αλλά και στην ανθρώπινη ψυχολογία σε ένα αποτελεσματικό πλαίσιο επίλυσης πολυκριτήριων προβλημάτων. Η μεθοδολογία της βασίζεται σε μια ομάδα αξιωμάτων τα οποία:

- οριοθετούν με σαφήνεια το πεδίο ενός προβλήματος
- αναπαριστούν τη δομή του
- ποσοτικοποιούν τις πληροφορίες του
- συσχετίζουν τα επιμέρους στοιχεία του προβλήματος με απώτερους στόχους και
- αξιολογούν εναλλακτικές λύσεις

Βήματα ΑΗΡ

- Προσδιορισμός κριτηρίων
- Καθορισμός δεικτών για κάθε κριτήριο
- Απόδοση συγκριτικής / σχετικής σημαντικότητας ανά ζεύγη
- Επιλογή εναλλακτικών
- Εκτίμηση συνεπειών = ποσοτικοποίηση μέτρων
- Σύγκριση απόδοσης εναλλακτικών για κάθε κριτήριο



Στάδιο 3: Ανάδειξη σεναρίου κινητικότητας

Προτεραιότητες:

- Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
- Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης
- Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων
- Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
- Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης
- Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών
- Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών

Κριτήρια που αποτελούν και τις βασικές συνιστώσες των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας:

- Ποιότητα αέρα
- Οδική ασφάλεια
- Προσβασιμότητα
- Υγεία
- Αστική ανάπλαση – αναζωογόνηση
- Νέες τεχνολογίες
- Αποσυμφόρηση οδών



Στάδιο 3: Ανάδειξη σεναρίου κινητικότητας

	Ποιότητα αέρα	Οδική ασφάλεια	Προσβασιμότητα	Υγεία Πολιτών	Αστική ανάπτυξη	Νέες τεχνολογίες	Αποσυμφόρηση οδών
	0,05	0,21	0,25	0,23	0,11	0,07	0,08
Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	0,0378	0,4331	0,0497	0,1104	0,1138	0,0219	0,0218
Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	0,4102	0,2734	0,2978	0,4024	0,4135	0,0411	0,0681
Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	0,2409	0,1455	0,2198	0,2969	0,2206	0,0411	0,0606
Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,0269	0,0358	0,0622	0,0243	0,0219	0,2623	0,1623
Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	0,0689	0,0363	0,0908	0,0487	0,0553	0,3006	0,1179
Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,0669	0,0352	0,0201	0,0258	0,0553	0,0999	0,2145
Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	0,1754	0,0407	0,2595	0,0915	0,1196	0,2330	0,3548

	Βαρύτητα κριτηρίων							Χ	Τελική βαθμολογία
	Π.Α	Ο.Α	ΠΡ.	Υ.Π.	Α.Α	Ν.Τ.	Α.Ο.		
Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	0,0378	0,4331	0,0497	0,1104	0,1138	0,0219	0,0218	*	=
Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	0,4102	0,2734	0,2978	0,4024	0,4135	0,0411	0,0681		
Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	0,2409	0,1455	0,2198	0,2969	0,2206	0,0411	0,0606		
Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,0269	0,0358	0,0622	0,0243	0,0219	0,2623	0,1623		
Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	0,0689	0,0363	0,0908	0,0487	0,0553	0,3006	0,1179		
Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,0669	0,0352	0,0201	0,0258	0,0553	0,0999	0,2145		
Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	0,1754	0,0407	0,2595	0,0915	0,1196	0,2330	0,3548		
								0,21	0,2987
								0,25	0,1978
								0,23	0,0637
								0,11	0,0815
								0,07	0,0519
								0,08	0,1610



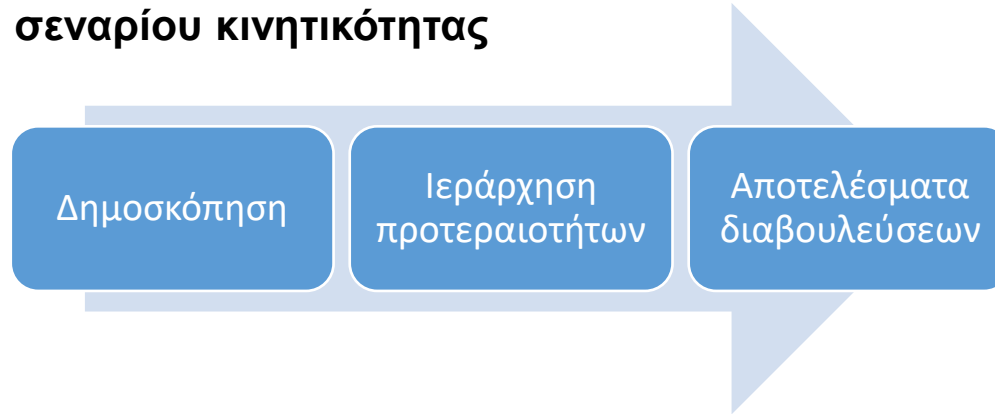
Στάδιο 3: Ανάδειξη σεναρίου κινητικότητας

Η ιεράρχηση έχει ως εξής:

1. **Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης (βαθμολογία 0,29)**
2. **Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων (βαθμολογία 0,19)**
3. **Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών (βαθμολογία 0,16)**
4. **Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας (βαθμολογία 0,14)**
5. **Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης (βαθμολογία 0,08)**
6. **Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (βαθμολογία 0,06)**
7. **Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών (βαθμολογία 0,05)**



Στάδιο 3: Ανάδειξη σεναρίου κινητικότητας



Προτεραιότητα στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης με έμφαση στην εξυπηρέτηση πεζών και ποδηλάτων, προς όφελος της ποιότητας ζωής και της εξασφάλισης της ίσης συμμετοχής στην κινητικότητα όλων των κοινωνικών ομάδων, προνοώντας παράλληλα για:

- ✓ Αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας
- ✓ Θέσεις στάθμευσης εκτός οδού περιφερειακά του κέντρου της πόλης
- ✓ Εκσυγχρονισμό της λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών της πόλης
- ✓ Αυστηρή αστυνόμευση των υποδομών
- ✓ Δράσεις ενημέρωσης των πολιτών και σεβασμός των κανόνων από όλους τους χρήστες της οδού



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

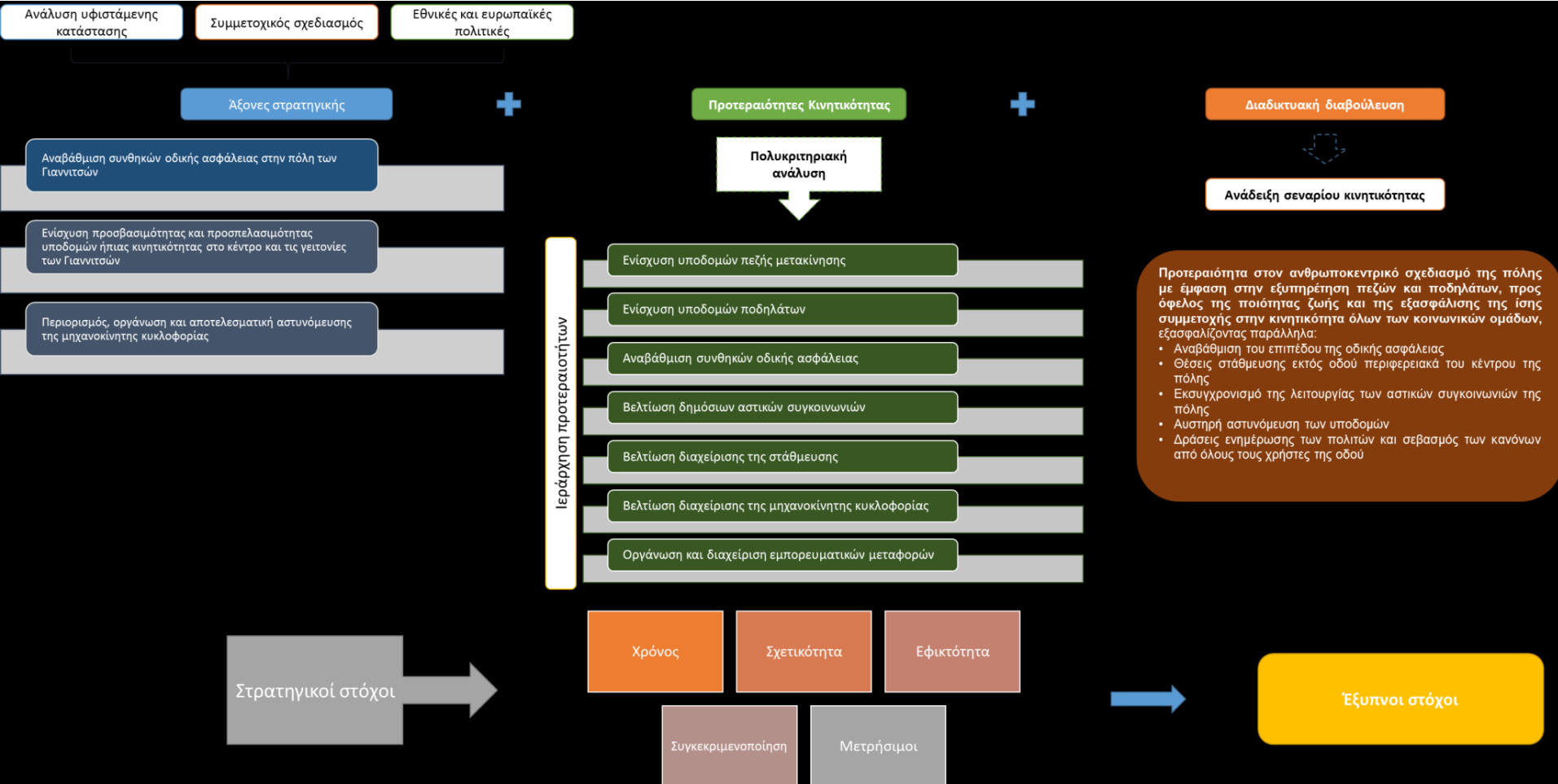
- Θα πρέπει να βασίζονται στις υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας της περιοχής αλλά και να λαμβάνουν υπόψη ένα ευρύ φάσμα στοιχείων που δεν συνδέονται άμεσα με τις μεταφορές, όπως τα φυσικά, περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά μιας πόλης, αλλά μπορεί να καθορίσουν σε σημαντικό βαθμό 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.





Στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης		
	στην 5ετία	στην 10ετία	στην 20ετία
Προτεραιότητα 1- Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας στην πόλη των Γιαννιτσών			
1.1 Μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης	Κατά 5%	Κατά 12%	Κατά 20%
1.2 Διαμόρφωση διαβάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας	30% του συνόλου	60% του συνόλου	90% του συνόλου
1.3 Μείωση τροχαίων ατυχημάτων	Κατά 5%	Κατά 10%	Κατά 15%
1.4 Αναβάθμιση δικτύου πεζοδρομίων με απαραίτητες υποδομές υποστήριξης	8% του δικτύου	15% του δικτύου	25% του δικτύου
1.5 Αποτελεσματική πληροφόρηση μετακινούμενων για το σύνολο των διαθέσιμων μέσων μεταφοράς	100%	-	-
Προτεραιότητα 2- Ενίσχυση προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας υποδομών ήπιας κινητικότητας στο κέντρο και τις γειτονίες των Γιαννιτσών			
2.1 Αύξηση του μεριδίου της πεζή μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων	Κατά 2%	Κατά 4%	Κατά 7%
2.2 Αύξηση του μεριδίου των ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων	Κατά 15%	Κατά 20%	Κατά 25%
2.3 Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Κατά 2%	Κατά 4%	Κατά 8%
2.4 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Κατά 2%	Κατά 5%	Κατά 10%



Προτεραιότητα 3- Περιορισμός, οργάνωση και αποτελεσματική αστυνόμευση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

2.1 Αναβάθμιση του στόλου της αστικής συγκοινωνίας	20% (του στόλου)	35% (του στόλου)	50% (του στόλου)
2.2 Αποτελεσματική πληροφόρηση μετακινούμενων για το σύνολο των διαθέσιμων μέσων μεταφοράς	100%	-	-
2.3 Αύξηση του μεριδίου της αστικής συγκοινωνίας στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων	Κατά 5%	Κατά 10%	Κατά 15%
2.4 Αύξηση του ποσοστού ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο σύνολο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Κατά 25%	Κατά 40%	Κατά 50%
2.5 Αύξηση του μεριδίου των εναλλακτικών συστημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων στο σύνολο των αστικών εμπορευματικών υποδομών	Κατά 20%	Κατά 30%	Κατά 40%



Οριστικοποίηση ΣΒΑΚ



Προσχέδιο ΣΒΑΚ

Διερεύνηση Καλών
Πρακτικών

Αποτελεσματικά μέτρα

Πακέτα μέτρων

Γ Διαβούλευση

Παρουσίαση
Μέτρων

Πλατφόρμα
διαβούλευσης

Οριστικοποίηση

Τελικό ΣΒΑΚ

Παρουσίαση ΣΒΑΚ

Διαδικασίες
παρακολούθησης

Δέσμευση
Υλόπισης

Ευχαριστούμε για την προσοχή σας



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
& ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ