



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΠΟΛΗΣ- ΣΥΚΕΩΝ

ΣΤΑΔΙΟ 3:
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ
ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

C O N S O R T I S

Θεσσαλονίκη, Φεβρουάριος 2024



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΠΟΛΗΣ- ΣΥΚΕΩΝ

ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

Για τον Οικονομικό Φορέα

Γεώργιος Τσακούμης

Ο Νόμιμος Εκπρόσωπος

Θεσσαλονίκη, Φεβρουάριος 2024

C O N S O R T I S

Γεώργιος Τσακούμης

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Νικόλαος Αντωνίου

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Σταύρος Οικονομίδης

Έργων Υποδομής ΤΕ

Ανδρέας Καραβασίλης

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Χαρίκλεια Κυριακίδου

Αρχιτέκτων Μηχανικός

Ελένη Βεράνη

Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης-Συγκοινωνιολόγος

Δρ. Αλέξανδρος Σδουκόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Αναστασία Νικολαΐδου

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Γεώργιος Δεληβόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Αλέξανδρος Ντούλας

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Δρ. Αντώνιος Χατζηγιάννης

Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός

ΟΜΑΔΑ ΕΠΙΒΛΕΨΗΣ

Ιωάννης Τσοχατζόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός, Συντονιστής επιβλέπων, Υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Νεάπολης - Συκεών

Ευάγγελος Σιαπάκας

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός, Υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Νεάπολης - Συκεών

Πίνακας Περιεχομένων

1. Εισαγωγή	4
1.1. Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου	4
1.2. Χρονοδιάγραμμα Έργου	8
2. Κοινό Όραμα, Προτεραιότητες και Ειδικοί Στόχοι Βιώσιμης Κινητικότητας	10
2.1 Καθορισμός οράματος & προτεραιοτήτων	10
2.2 Ανάπτυξη στόχων & δεικτών παρακολούθησης	19
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι	27
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ	29

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.1: Παραδείγματα διαμόρφωσης οράματος.....	10
Πίνακας 2.2: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων.....	13
Πίνακας 2.3: Τελικοί συντελεστές βαρύτητας & ιεράρχηση βάσει βαθμολογιών της ΟΕΣ	14
Πίνακας 2.4: Τελικοί συντελεστές βαρύτητας & ιεράρχηση βάσει βαθμολογιών εμπλεκόμενων φορέων & πολιτών	17
Πίνακας 2.5: Ενδεικτικές φράσεις που συλλέχθηκαν αναφορικά με το κοινό όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών.....	18
Πίνακας 2.6: Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών.....	19
Πίνακας 2.7: Προτεραιότητες/ επιχειρησιακοί στόχοι ανά θεματικό πεδίο, ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών	20
Πίνακας 2.8: Προτεραιότητες & στρατηγικοί δείκτες του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών.....	21
Πίνακας 2.9: Περιγραφή των στρατηγικών δεικτών του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών.....	23
Πίνακας 2.10: Συσχέτιση των στρατηγικών δεικτών με τους στόχους των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών	25

Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 1.1 Επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης- Συκεών.....	9
Σχήμα 2.1 Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών	11
Σχήμα 2.2 Παράμετροι για την ανάπτυξη του αρχικού κοινού οράματος ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών	12
Σχήμα 2.3 Αρχική έκδοση του κοινού οράματος	14
Σχήμα 2.4 Αναδιαμόρφωση αρχικής έκδοσης κοινού οράματος	15
Σχήματα 2.5 – 2.15 Βαθμολόγηση προτεραιοτήτων εμπλεκόμενων φορέων & πολιτών	17
Σχήμα 2.16 Τελικό κοινό όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών	19

1. Εισαγωγή

1.1. Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου

Η αποτελεσματική και αποδοτική οργάνωση της κινητικότητας με συνθήκες ασφάλειας και άνεσης, αποτελεί αναφαίρετο δικαίωμα όλων των πολιτών. Λαμβανομένου υπόψη την εκτίμηση ότι στο προσεχές μέλλον το 80% των Ευρωπαίων θα ζουν σε πόλεις, η κινητικότητα πρέπει, να προωθεί την πρόσβαση όλων, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, στο σχολείο, στην εργασία, στον πολιτισμό, στην ψυχαγωγία και στην υγεία. Ωστόσο, η αστική κινητικότητα βιώνεται συχνά ως αντιξοότητα που έχει τις ρίζες της στην υπερβολικά μαζική χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, το οποίο κινείται με συμβατικά καύσιμα. Πράγματι, η μετάβαση σε πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς πραγματοποιείται με πολύ αργούς ρυθμούς καθώς το Ι.Χ. αυτοκίνητο παραμένει το κύριο μέσο μεταφοράς αντιστοιχώντας στο 43% των χιλιομέτρων που διανύονται παγκοσμίως και στα $\frac{3}{4}$ των μετακινήσεων στην Ευρώπη. Η εξάρτηση από το αυτοκίνητο με λογικό επακόλουθό της την κυκλοφοριακή συμφόρηση, της οποίας το κόστος εκτιμάται σε 80 δις ευρώ για το σύνολο των ευρωπαϊκών πόλεων, καθιστά τους πολίτες δέσμιους μιας κινητικότητας την οποία υφίστανται χωρίς να την επιλέγουν. Από την άλλη πλευρά, η δυνατότητα ανάπτυξης νέων μεταφορικών υποδομών, ειδικά στις κεντρικές περιοχές, είναι πεπερασμένη λόγω του περιορισμένου ελεύθερου χώρου, ενώ η έλλειψη ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού σχεδιασμού οδηγεί στην αδυναμία ουσιαστικής και μακροπρόθεσμης αντιμετώπισης της κατάστασης. Επιπρόσθετα, η συμφόρηση κεντρικών περιοχών και βασικών οδικών αξόνων οδηγεί σε καθυστερήσεις και περιορισμό της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος προκαλώντας πολύπλευρες πιέσεις στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον και εν γένει στην ποιότητα ζωής των πολιτών.

Στο πλαίσιο αυτό η ευρωπαϊκή στρατηγική προωθεί ένα νέο εργαλείο σχεδιασμού, το οποίο είναι ικανό να διαχειριστεί τις προκλήσεις και τα προβλήματα συγκοινωνιακού σχεδιασμού σε αστικές περιοχές με αποδοτικό και βιώσιμο τρόπο, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Τα ΣΒΑΚ είναι ικανά να διαχειριστούν τις προκλήσεις και τα προβλήματα συγκοινωνιακού σχεδιασμού σε αστικές περιοχές με αποδοτικό και βιώσιμο τρόπο, ενώ βασίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και εμπνέονται από τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες κινητικότητας και μετακινήσεων των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον. Τα ΣΒΑΚ στοχεύουν στη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος αστικών συγκοινωνιών και μετακινήσεων που εξασφαλίζει την προσβασιμότητα των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους, βελτιώνει την προστασία και την ασφάλεια των μετακινούμενων, μειώνει την ρύπανση, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας, αυξάνει την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων, ενισχύει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

Εν συγκρίσει με τις παραδοσιακές μελέτες συγκοινωνιακού σχεδιασμού, τα ΣΒΑΚ δίνουν έμφαση στη συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων, στον συντονισμό μεταξύ πολιτικών διαφορετικών τομέων (συγκοινωνιακού σχεδιασμού, χρήσεων γης, περιβαλλοντικού σχεδιασμού, κοινωνικής πολιτικής, υγείας κ.λπ.) και μεταξύ των διαφόρων αρχών σχεδιασμού, προάγουν τον μακροχρόνιο σχεδιασμό και υιοθετούν ένα ενιαίο αποδεκτό μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε έναν Δήμο, καλύπτοντας όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς (δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές, μηχανοκίνητες και μη), καθώς και τη συμπεριφορά στις μετακινήσεις και τη στάθμευση.

Στο πλαίσιο αυτό, η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, προέκυψε από την ανάγκη επίλυσης ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων άμεσα συνυφασμένων με την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης της ευρύτερης περιοχής. Ο Δήμος Νεάπολης - Συκεών, ως αστικό κέντρο μεγάλου μεγέθους, αντιμετωπίζει μια σειρά προκλήσεων που σχετίζονται με το μοντέλο χωρικής ανάπτυξης, τις μετακινήσεις προσώπων και αγαθών πεζή ή με μηχανοκίνητα μέσα, τις ασυνέχειες του δικτύου, την έλλειψη ολοκληρωμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, την εφαρμογή αποσπασματικών μέτρων και ενεργειών από τους εκάστοτε αρμόδιους φορείς και τέλος, στην έλλειψη χάραξης κοινής πολιτικής όσον αφορά στις αστικές μετακινήσεις. Οι βασικότερες προκλήσεις κινητικότητας του Δήμου Νεάπολης - Συκεών εντοπίζονται στα παρακάτω:

- Έλλειψη ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού σε επίπεδο Καλλικρατικού Δήμου.
- Βελτίωση προσβασιμότητας για ΑμεΑ (π.χ. πεζοδρόμια με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, έλλειψη υποδομών για ΑΜΕΑ).
- Οργάνωση της στάθμευσης.
- Φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης στους βασικούς κεντρικούς άξονες κατά τις περιόδους αιχμής και οξυμένη -κατά τόπους- περιβαλλοντική υποβάθμιση σε συνδυασμό με παράνομη στάθμευση.
- Βελτίωση οργανωμένου δικτύου πεζοδρόμων και λειτουργικών χαρακτηριστικών των υφιστάμενων πεζοδρομίων.
- Πρόσθετες ανάγκες που θα προκύψουν από την κατασκευή του νέου Παιδιατρικού Νοσοκομείου στο Φίλυρο Θεσσαλονίκης.
- Απουσία καθορισμένου ωραρίου τροφοδοσίας και θέσεων φορτοεκφόρτωσης.
- Έλλειψη δημοτικής συγκοινωνίας για την εύκολη μετακίνηση των κατοίκων του δήμου και καλή διασύνδεση των Δημοτικών Ενοτήτων.
- Περαιτέρω δημιουργία οργανωμένων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου και αξιοποίηση υφιστάμενων ανοικτών χώρων.
- Σχεδιασμός οργανωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων και περιπατητικών διαδρομών στο περιαστικό δάσος.

Η μελέτη του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών εντάχθηκε στο σχετικό Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα του Πράσινου Ταμείου «Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2016» και χρηματοδοτείται με το ποσό των 86.000,00 € από το Πράσινο Ταμείο- Άξονας Προτεραιότητας 4 «Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα» και με το ποσό των 24.756,14€ από ΤΑΚΤΙΚΑ ΕΣΟΔΑ-ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ του δήμου, ενώ θα βαρύνει τον κωδικό Κ.Α. 02.30.7413.05 υποκείμενη στις νόμιμες κρατήσεις, περιλαμβανομένης της κράτησης ύψους 0,07 % υπέρ των λειτουργικών αναγκών της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 3 του Ν 4013/201148, καθώς και της κράτησης ύψους 0,06 % υπέρ των λειτουργικών αναγκών της Αρχής Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών, σύμφωνα με το άρθρο 350 παρ. 3 του ν. 4412/2016.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών ξεκίνησε στις 26/01/2022 σύμφωνα με την υπ' αρ. 7986/27-01-2022 σύμβαση με ΑΔΑΜ: 22SYMν009966222 2022-01-27 από τον Οικονομικό Φορέα «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΤΣΑΚΟΥΜΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ε.Ε. (δ.τ. CONSORTIS)», με Νόμιμο Εκπρόσωπο τον κ. Τσακούμη Γεώργιο, Αγρονόμο & Τοπογράφο Μηχανικό.

Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών ακολουθείται μια δομημένη μεθοδολογία που αποτελείται από ένα σύνολο τεσσάρων σταδίων (3 στάδια εκπόνησης και 1 υλοποίησης), τα οποία περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

- Καθορισμό της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του Σχεδίου.
- Καλή προετοιμασία με ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και συλλογή όλων των απαραίτητων δεδομένων που θα καθορίσουν τις ελλείψεις, τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα, αλλά και τις ευκαιρίες που υπάρχουν και δεν πρέπει να μείνουν ανεκμετάλλετες.
- Ανάπτυξη στρατηγικών μελλοντικών εξελίξεων.
- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος και καθορισμός προτεραιοτήτων για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.
- Θέσπιση και ιεράρχηση λογικών στόχων που ο Δήμος Νεάπολης - Συκεών θέλει να πετύχει.
- Προσδιορισμό των τελικών πακέτων μέτρων που θα υλοποιηθούν για την εξυπηρέτηση του κοινού οράματος.
- Σύνθεση του τελικού ΣΒΑΚ με ανάθεση ευθυνών, κατανομή χρηματοδότησης, ετοιμασία του σχεδίου δράσης και του εκτιμώμενου προϋπολογισμού, ενσωμάτωση παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου και τελική υιοθέτηση (εγκεκριμένο/ολοκληρωμένο έγγραφο ΣΒΑΚ).
- Εφαρμογή ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση κι εμπλοκή πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων.

Αναλυτικότερα, το έργο εκπονείται σε τρεις διαδοχικές Φάσεις και οχτώ Στάδια, όπως περιγράφεται ακολούθως:

Φάση Α' – Φάση Προετοιμασίας ΣΒΑΚ

- **ΣΤΑΔΙΟ 1: Δημιουργία Απαιτούμενης Δομής Εργασίας και Καθορισμός της Διαδικασίας Σχεδιασμού:** Το εν λόγω στάδιο εστιάζει στις δράσεις προετοιμασίας του ΣΒΑΚ και ειδικότερα στη δημιουργία και λειτουργία διατομεακής ομάδας εργασίας (ΟΕ) ΣΒΑΚ εντός του δήμου, στη δημοσιότητα του έργου, στη σύσταση του Δικτύου Φορέων (ΔΦ) και στη σύναψη συμφώνου συνεργασίας μεταξύ των μελών του. Επιπλέον κατά το στάδιο αυτό, πραγματοποιείται και η ανασκόπηση- ανάλυση των σχετικών μελετών που αφορούν στους μέχρι σήμερα αναπτυξιακούς στόχους και σχετίζονται με το ΣΒΑΚ.
- **ΣΤΑΔΙΟ 2: Καθορισμός Διαδικασίας Ανάπτυξης:** Πραγματοποιείται ο χρονοπρογραμματισμός του συνόλου των εργασιών που απαιτούνται για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, καθώς επίσης και των επόμενων σταδίων που απαιτούνται για την υλοποίηση του. Επίσης, πραγματοποιείται η σύνταξη του σχεδίου εμπλοκής φορέων και πολιτών που θα ενισχύσουν το συνεργατικό σχεδιασμό κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.
- **ΣΤΑΔΙΟ 3: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης:** Στο Στάδιο αυτό πραγματοποιείται η καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης αναφορικά με την κινητικότητα και η ανάδειξη των σχετικών προβλημάτων και προοπτικών με σκοπό την ανάπτυξη του κοινού οράματος. Στο εν λόγω Στάδιο εντάσσεται και η διεξαγωγή της 1^{ης} Διαβούλευσης με τη συμμετοχή φορέων και πολιτών, με στόχο την κατάθεση απόψεων σχετικά με τα υφιστάμενα προβλήματα κινητικότητας.

Φάση Β – Δημιουργία Στρατηγικής ΣΒΑΚ

- **ΣΤΑΔΙΟ 4: Ανάπτυξη Στρατηγικών – Προσδιορισμός κοινού οράματος και προτεραιοτήτων:** Πραγματοποιείται η σύνθεση των στρατηγικών ανάπτυξης της περιοχής μελέτης μέσα από την εκτίμηση της κοινωνικοοικονομικής εξέλιξης αυτής. Στο πλαίσιο αυτό διατυπώνονται τρία (3) μελλοντικά σενάρια στρατηγικής λαμβάνοντας υπόψη στρατηγικές προτεραιοτήτων που θα δίνουν έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα, ενώ εν συνεχεία αναπτύσσεται ένα κοινό όραμα για τη βιώσιμη κινητικότητα, το οποίο και κοινοποιείται στο ευρύ κοινό μέσω εκστρατειών ενημέρωσης και ανοιχτών εκδηλώσεων. Παράλληλα, προτεραιοποιούνται τα προβλήματα προς επίλυση.
- **ΣΤΑΔΙΟ 5: Ανάπτυξη Στόχων και Δεικτών παρακολούθησης:** Πραγματοποιείται η σύνθεση των επιμέρους στόχων για την κατά προτεραιότητα επίλυση των προβλημάτων και την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη του κοινού οράματος, οι οποίοι θα πρέπει να είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Φάση Γ –Σχεδιασμός Μέτρων

- **ΣΤΑΔΙΟ 6: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων:** Γίνεται ο καθορισμός των εναλλακτικών μέτρων και υποδομών με γνώμονα την εξυπηρέτηση του οράματος και των στόχων που έχουν επιλεχθεί από τον φορέα εκπόνησης. Με τη χρήση κυκλοφοριακού προτύπου γίνεται μια πρώτη εκτίμηση των επιπτώσεων των προτεινόμενων μέτρων και υποδομών στο δίκτυο μεταφορών και τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στη 2^η Διαβούλευση. Με βάση τα αποτελέσματα της 2^{ης} Διαβούλευσης και τις τελικές προτάσεις/ αλλαγές/ απόψεις των συμμετεχόντων πραγματοποιείται η ενσωμάτωση των μέτρων σε ολοκληρωμένα «πακέτα μέτρων», η αξιολόγηση των οποίων θα οδηγήσει στα τελικά πακέτα μέτρων ανά χρονικό ορίζοντα (5ετία και 10ετία).
- **ΣΤΑΔΙΟ 7: Κατάρτιση και Υποβολή Σχεδίου Δράσης:** Καταρτίζεται ένα λεπτομερές σχέδιο δράσης και προϋπολογισμού για την υλοποίηση των μέτρων, κατ' ουσία η Πρώτη Έκδοση του ΣΒΑΚ που περιλαμβάνει την αναλυτική περιγραφή των χρονικών σεναρίων διαχείρισης κινητικότητας, του τεχνικού και οικονομικού προγραμματισμού τους, της σύμπραξης των φορέων που απαιτείται και των πιθανών χρηματοδοτικών πηγών, καθώς και πιθανούς κινδύνους όπως και το χρονοδιάγραμμα σχεδιασμού κι εφαρμογής κάθε μέτρου.
- **ΣΤΑΔΙΟ 8: Εξέταση – Οριστικοποίηση Σχεδίου Δράσης:** Υλοποίηση της Τελικής έκδοσης ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης- Συκεών. Η ολοκλήρωση αυτής της φάσης σηματοδοτεί και το τέλος της Φάσης Ανάπτυξης του ΣΒΑΚ που έχει ως ορόσημο την Υιοθέτηση του Σχεδίου Δράσης και την έναρξη της υλοποίησης του.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η υλοποίηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης- Συκεών βασίζεται στους κάτωθι στρατηγικούς στόχους:

- Ορθολογική και χρονικά ιεραρχημένη πρόταση μέτρων για τη βελτίωση της βιώσιμης κινητικότητας:
i) όλων των πεζών, συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ και ΑΜΚ, με κυριότερο μέλημα τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας με τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων και, ii) των ποδηλατιστών, με τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων.
- Βέλτιστη διαχείριση της στάθμευσης και τον περιορισμό φαινομένων παράνομης στάθμευσης καθώς και καλύτερη οργάνωση της κυκλοφορίας.

- Αναβάθμιση της κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των πολιτών, εστιασμένη στους χρήστες, λαμβάνοντας υπόψη και τις σημαντικές μελλοντικές παρεμβάσεις.
- Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας με κατάλληλες διαμορφώσεις και βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- Διαμόρφωση προτάσεων για τη διαχείριση της πρόσβασης σε επιμέρους περιοχές και τη θέσπιση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης και την εξασφάλιση θέσεων φορτοεκφόρτωσης, ώστε να παραμένουν ελεύθερες για τη χρήση που προορίζονται.
- Επίλυση των προβλημάτων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού, την καθιέρωση δίκαιης τιμολογιακής πολιτικής και την εύρεση εναλλακτικών λύσεων στάθμευσης και μετεπιβίβασης περιφερειακά του δήμου.
- Αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού, την καθιέρωση δίκαιης τιμολογιακής πολιτικής και την εύρεση εναλλακτικών λύσεων στάθμευσης και μετεπιβίβασης περιφερειακά του δήμου

1.2. Χρονοδιάγραμμα Έργου

Ως ημερομηνία έναρξης των εργασιών της μελέτης ορίζεται η ημερομηνία υπογραφής του συμφωνητικού (26/01/2022). Η συνολική προθεσμία για την περαίωση του αντικειμένου της μελέτης έπεται από την τμηματική παράταση της σύμβασης (Στάδιο I & II)¹ ορίζεται πλέον σε είκοσι τρεις (23) μήνες από την υπογραφή του συμφωνητικού (μη συμπεριλαμβανομένου του χρόνου των εγκρίσεων-διοικητικών πράξεων) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 3 της σύμβασης.

Η μελέτη εκπονείται σε τρεις (3) Φάσεις, οι επιμέρους προθεσμίες των οποίων ορίζονται ως ακολούθως (άρθρο 3 σύμβασης):

Φάση Α' – ολοκλήρωση σε έντεκα (11) μήνες από την υπογραφή της σύμβασης.

Φάση Β' – ολοκλήρωση σε έξι (6) μήνες από την παραλαβή της Φάσης Α' και την εντολή έναρξης από την Διευθύνουσα Υπηρεσία.

Φάση Γ' – ολοκλήρωση σε έξι (6) μήνες από την παραλαβή της Φάσης Β' και την εντολή έναρξης από την Διευθύνουσα Υπηρεσία.

Το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών απεικονίζεται στο **Σχήμα 1.1** που ακολουθεί.

¹ Σχετ. Αρ. Απόφ. 305/2022 Οικονομικής Επιτροπής Δήμου Νεάπολης – Συκεών,
Σχετ. 283/2023 ΑΔΣ Δήμου Νεάπολης – Συκεών



9
«CONSORTIS»

2. Κοινό Όραμα, Προτεραιότητες και Ειδικοί Στόχοι Βιώσιμης Κινητικότητας

2.1 Καθορισμός οράματος & προτεραιοτήτων

Σύμφωνα με τις *Κατευθυντήριες Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δεύτερη Έκδοση, 2019*, μία από τις οχτώ (8) κοινά αποδεκτές κατευθυντήριες αρχές² στις οποίες βασίζεται η προσέγγιση του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ο καθορισμός μακροπρόθεσμου οράματος και σαφούς σχεδίου υλοποίησης. Ειδικότερα, τα ΣΒΑΚ βασίζονται σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για την ανάπτυξη των μεταφορών και της κινητικότητας για όλη τη λειτουργική αστική περιοχή, το οποίο καλύπτει όλους τους τρόπους και τις μορφές μεταφορών: δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατών και εμπορευμάτων, μηχανοκίνητων και μη μηχανοκίνητων μέσων, κινούμενων και σταθμευμένων. Περιλαμβάνει επίσης την υποδομή και τις υπηρεσίες.

Το όραμα είναι ουσιαστικά μια ποιοτική περιγραφή της επιθυμητής μελλοντικής εξέλιξης της αστικής περιοχής, που χρησιμεύει στο να καθοδηγήσει την ανάπτυξη προτεραιοτήτων, στρατηγικών δεικτών και μετρήσιμων στόχων και την επιλογή κατάλληλων μέτρων καθ' όλη τη διαδικασία του ΣΒΑΚ. Έχει συνήθως έναν μακροπρόθεσμο ορίζοντα - που μπορεί ακόμα και να υπερβεί το χρονικό πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προβλέποντας την εξέλιξη της εξεταζόμενης περιοχής μετά από 20-30 χρόνια.

Αποτελεί το σημείο εκκίνησης για την ορθή ολοκλήρωσή ενός ΣΒΑΚ και μπορεί να γίνει ο οδηγός του, εφόσον αυτό καταστεί ευρέως αποδεκτό τόσο από τους πολίτες όσο και από τους εμπλεκόμενους φορείς. Για το λόγο αυτό το βασικό ερώτημα που τίθεται σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς είναι σε τι είδους τόπο θέλουμε να ζήσουμε και με ποιον τρόπο θα διαφέρει ο τόπος, στον οποίο ζούμε, από τους υπόλοιπους.

Στον ακόλουθο Πίνακα δίδονται παραδείγματα διαμόρφωσης οράματος από τον ευρωπαϊκό και ελληνικό χώρο.

Πίνακας 2.1: Παραδείγματα διαμόρφωσης οράματος

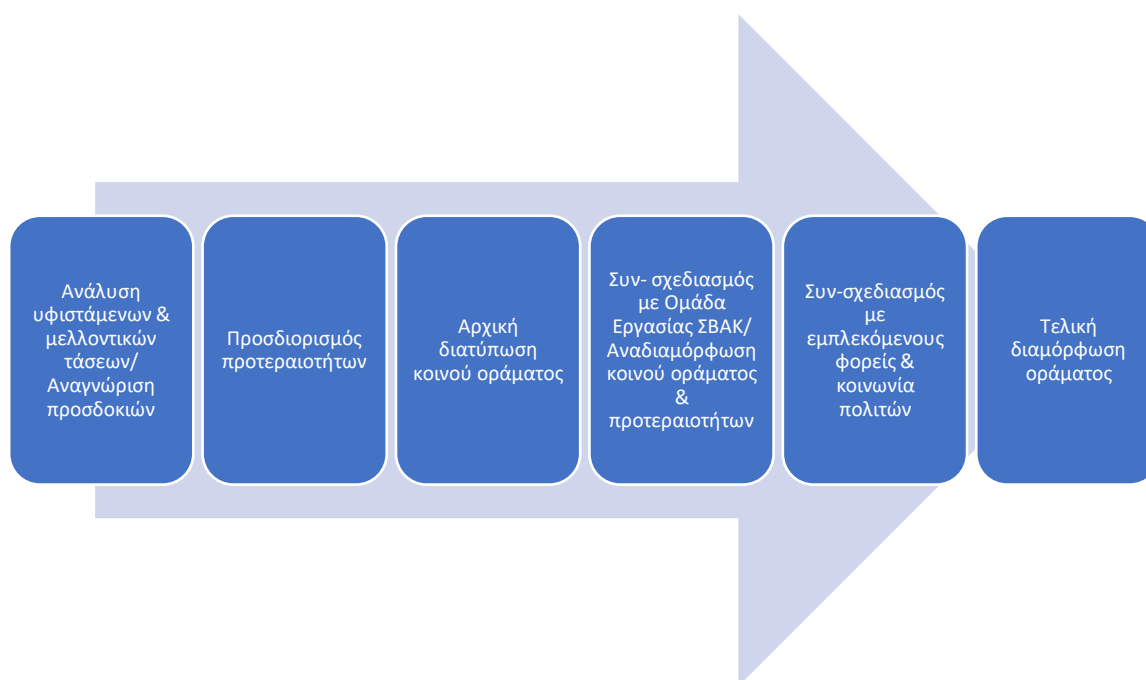
Περιοχή μελέτης	Διατύπωση οράματος
Μάντσεστερ, Ηνωμένο Βασίλειο	Η πόλη να αναπτύξει διεθνείς μεταφορικές συνδέσεις που να υποστηρίζουν τη μακροχρόνια βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη και την ισότιμη πρόσβαση σε ευκαιρίες για όλους.
Μάλμο, Σουηδία	Το περπάτημα, η ποδηλασία και οι Δημόσιες Συγκοινωνίες να είναι οι πρώτες επιλογές μετακίνησης για αυτούς που εργάζονται, ζουν ή επισκέπτονται το Μάλμο. Αυτές οι επιλογές μετακίνησης, μαζί με αποδοτικές και περιβαλλοντικά φιλικές αστικές και εμπορευματικές μεταφορές θα πρέπει να αποτελούν τη βάση του συστήματος μεταφορών στην πυκνοκατοικημένη και βιώσιμη πόλη μας - ένα μεταφορικό σύστημα σχεδιασμένο για την πόλη και τους ανθρώπους της
Δήμος Θέρμης	Να καταστεί ο Δήμος μια περιοχή εύκολα προσπελάσιμη για όλους τους πολίτες με την ανάπτυξη ολοκληρωμένων και ασφαλών δικτύων μετακινήσεων με ήπια μέσα στο εσωτερικό των οικισμών και τη βελτίωση της συνδεσιμότητας των οικισμών του με το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης με μέσα μαζικής μεταφοράς.

² 1. Σχεδιασμός βιώσιμης κινητικότητας στη «λειτουργική αστική περιοχή», 2. Συνεργασία μεταξύ όλων των αρμόδιων θεσμών, 3. Συμμετοχή πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων, 4. Αξιολόγηση υφιστάμενων και μελλοντικών επιδόσεων, 5. Καθορισμός μακροπρόθεσμου οράματος και σαφούς σχεδίου υλοποίησης, 6. Ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης, 7. Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης, 8. Διασφάλιση ποιότητας

Περιοχή μελέτης	Διατύπωση οράματος
Δήμος Αμπελοκήπων-Μενεμένης	Θέλουμε να δημιουργηθεί ένα περιβάλλον προσπελάσιμο από όλους τους πολίτες με συνθήκες ασφάλειας και συνέχειας, να ενοποιηθεί ο δημόσιος χώρος, να αναβαθμιστεί το αστικό περιβάλλον και η ποιότητα ζωής των πολιτών με σκοπό να αμβλυνθεί ο κοινωνικός διαχωρισμός και να τονωθεί η ζωτικότητα της κεντρικής περιοχής.
Δήμος Περιστερίου	Κινούμαι με ΑΣΦΑΛΕΙΑ, Με ΑΓΑΠΗ για το περιβάλλον, ΧΩΡΙΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥΣ

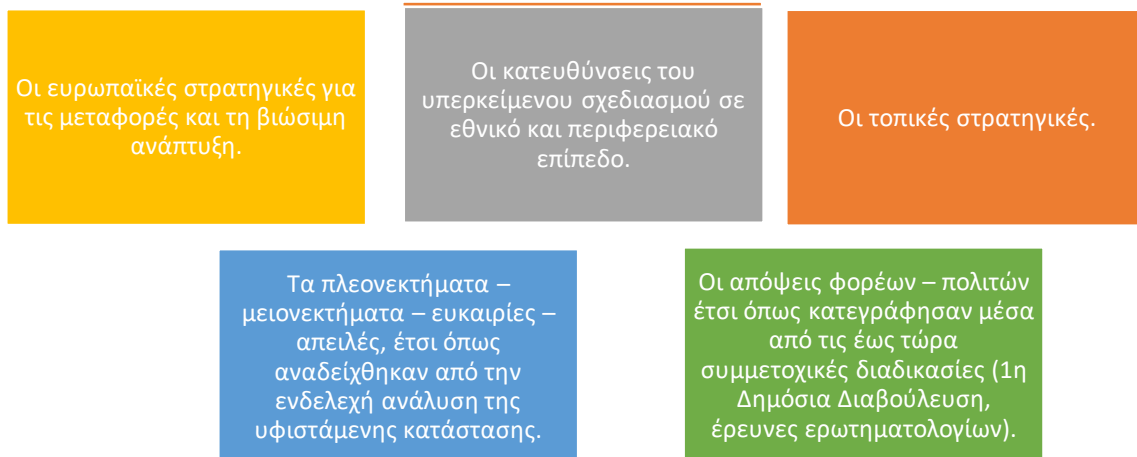
Έτσι, το όραμα θα πρέπει να αναπτυχθεί λαμβάνοντας υπόψη όλες τις προοπτικές πολιτικής που επιδιώκει συγκεκριμένα, ιδίως εκείνες των υφιστάμενων γενικών οραμάτων για την πόλη ή των στρατηγικών σχεδίων, του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, της οικονομικής ανάπτυξης, του περιβάλλοντος, της κοινωνικής ένταξης, της ισότητας των φύλων, της υγείας και της ασφάλειας, ενώ παράλληλα για να δημιουργηθεί ευαισθητοποίηση και ευρεία αποδοχή, το κοινό θα πρέπει να συμμετέχει ενεργά στη διαδικασία διαμόρφωσης του οράματος και στα αποτελέσματά της.

Στο πλαίσιο αυτό, για τον καθορισμό του κοινού οράματος στο ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών ακολουθήθηκαν τα παρακάτω βήματα (**Σχήμα 2.1**).



Σχήμα 2.1 Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Συνεπώς, για την ανάπτυξη του αρχικού κοινού οράματος στο ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών λήφθηκαν υπόψη τόσο οι ευρωπαϊκές στρατηγικές όσο και οι κατευθύνσεις υπερκείμενου σχεδιασμού και οι τοπικές στρατηγικές, καθώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής και οι απόψεις φορέων και πολιτών (**Σχήμα 2.2**).



Σχήμα 2.2 Παράμετροι για την ανάπτυξη του αρχικού κοινού οράματος ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στα κείμενα στρατηγικής που λήφθηκαν υπόψη εντάσσονται τα ακόλουθα:

- Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά (2020)
- Ευρωπαϊκό Όραμα Μηδέν,
- Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα (2019),
- Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021-2030,
- Εθνική Στρατηγική για το Περπάτημα,
- Οδηγός Δημόσιας Πολιτικής για το Ποδήλατο,
- Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ανθρώπων με Αναπηρία,
- Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα,
- Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (2020),
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νεάπολης – Συκεών 2015-2019,
- Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Νεάπολης – Συκεών (2011).

Έτσι σημειώνεται ότι η τρέχουσα ευρωπαϊκή στρατηγική (2020) επισημαίνει ότι η πιο σοβαρή πρόκληση που αντιμετωπίζει ο τομέας των μεταφορών είναι να μειώσει σημαντικά τις εκπομπές του και να καταστεί πιο βιώσιμος. Λαμβανομένου δε υπόψη της εκτίμησης ότι σύντομα των 80% των ευρωπαίων πολιτών θα ζουν σε αστικές περιοχές, οι πόλεις είναι και θα πρέπει να παραμείνουν στην πρώτη γραμμή της μετάβασης σε μεγαλύτερη βιωσιμότητα. Σύμφωνα με λοιπόν με το σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030, η αύξηση του μεριδίου των μαζικών μεταφορών, του περπατήματος και της ποδηλασίας, καθώς και η αύξηση της αυτοματοποιημένης, συνδεδεμένης και πολυτροπικής κινητικότητας, θα μειώσουν δραστικά τη ρύπανση και την κυκλοφοριακή συμφόρηση που οφείλονται στις μεταφορές, ιδίως στις πόλεις, και θα βελτιώσουν την υγεία και την ευημερία των πολιτών. Επιπλέον, το 2018 η Ε.Ε. θέτει ως στόχο τη μείωση κατά 50% των θανάτων από τροχαία ατυχήματα —και, για πρώτη φορά, για μείωση και των σοβαρών τραυματισμών— έως το 2030 με απώτερο πάντα στόχο έως το 2050 να μην σημειώνεται κανένας θάνατος από τροχαία ατυχήματα («Όραμα μηδενικών απωλειών»).

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών αποτελεί έναν από τους πιο πυκνοκατοικημένους Δήμους της Π.Ε. Θεσσαλονίκης με έντονο το φαινόμενο στο μεγαλύτερο τμήμα του μόνιμης αστικής κατοικίας, χωρίς την

ύπαρξη μεγάλων βιομηχανικών ζωνών. Χαρακτηριστικό της περιοχής αποτελεί το έντονο ανάγλυφο το οποίο προσδίδει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και ειδικές ανάγκες.

Σημαντικοί πόλοι έλξης μετακινήσεων στην περιοχή αποτελούν το περιαστικό δάσος Σείχ Σου, καθώς και η συγκέντρωση αθλητικών εγκαταστάσεων στο βόρειο τμήμα της δημοτικής ενότητας Νεάπολης.

Παράλληλα, η πρόβλεψη για την μελλοντική κατασκευή του νέου παιδιατρικού Νοσοκομείου στο Φίλυρο Θεσσαλονίκης, αλλά και η ύπαρξη μονάδων υγειονομικού ενδιαφέροντος περιφερειακής εμβέλειας στην ευρύτερη περιοχή έχουν ως αποτέλεσμα την χρήση μέρους του οδικού δικτύου που εντάσσεται στα όρια του Δήμου ως διαδρόμου πρόσβασης στα σημεία αυτά.

Επιπλέον, από τον Δήμο Νεάπολης-Συκεών, διέρχονται οι πλέον σημαντικοί μεταφορικοί άξονες εισόδου-εξόδου της πόλης: η Εσωτερική Περιφερειακή Οδός που αποτελεί μέρος της Εγνατίας οδού και συνδέει την πόλη με την υπόλοιπη χώρα, η Επαρχιακή Οδός Νο2 (Επ.Ο.2) η οποία οδηγεί από τη Θεσσαλονίκη έως το Χορτιάτη μέσω των οδών Λαγκαδά, Ελ. Βενιζέλου, Ανδρέα Παπανδρέου διασχίζοντας τους Δήμους Θεσσαλονίκης, Αμπελοκήπων-Μενεμένης, Νεάπολης-Συκεών και Παύλου Μελά.

Στο πλαίσιο αυτό, το όραμα του Δήμου Νεάπολης - Συκεών για την πενταετία 2015- 2019, έτσι όπως εκφράζεται μέσα από το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, συνοψίζεται ως εξής: **Δήμος Νεάπολης-Συκεών: Πόλη της Αλληλεγγύης και της Ανάπτυξης.**

Έχοντας λοιπόν ως αφετηρία την ανάλυση των προβλημάτων και των προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο τομέας της κινητικότητας στην περιοχή του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, έτσι όπως αυτές καταγράφηκαν μέσα από την ενδελεχή διερεύνηση σε προηγούμενο στάδιο του έργου, καθώς και την αναγνώριση των προσδοκιών έτσι όπως αυτές αναδείχθηκαν μέσα από τις έως τώρα συμμετοχικές διαδικασίες, ο προσδιορισμός των προτεραιοτήτων ολοκληρώθηκε λαμβανομένου υπόψη επιπροσθέτως τις τοπικές στρατηγικές και τις κατευθύνσεις υπερκείμενων ευρωπαϊκών, εθνικών και περιφερειακών κειμένων στρατηγικών.

Αξίζει δε να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τις *Κατευθυντήριες Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δεύτερη Έκδοση, 2019*, ως **προτεραιότητα** ορίζεται μια γενική δήλωση που περιγράφει μια βελτίωση που αναζητά η πόλη και η οποία καθορίζει τις κατευθύνσεις βελτίωσης και τους τομείς προτεραιότητας, αλλά όχι τα μέσα για την επίτευξή της.

Έτσι οι εν λόγω προτεραιότητες ιεραρχήθηκαν από την ομάδα μελέτης με βάση το πλήθος των σχετικών αναφορών (**Πίνακας 2.2**) και ανάλογα με τη θέση τους στην κατάταξη «συμμετείχαν» λιγότερο ή περισσότερο στο αρχικό κοινό όραμα που παρουσιάζεται στο **Σχήμα 2.3**.

Πίνακας 2.2: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

Ιεράρχηση	Προτεραιότητα
1	Βελτίωση αστικού μικροκλίματος/ Αύξηση πρασίνου
2	Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της πεζή μετακίνησης
3	Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού
4	Ενίσχυση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας/ βελτίωση της συνδεσιμότητας με τερματικούς σταθμούς & πόλους έλξης μετακινήσεων σε επίπεδο ΠΣΘ
5	Ισότιμη πρόσβαση των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού
6	Λειτουργική διασύνδεση χώρων πρασίνου & κοινοχρήστων χώρων μέσω αστικών αναπλάσεων και ενίσχυσης της προσβασιμότητας των χώρων

Ιεράρχηση	Προτεραιότητα
7	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις
8	Ορθολογική διάρθρωση δικτύου αστικής διανομής αγαθών
9	Ενίσχυση της ενεργής συμμετοχής των πολιτών
10	Νέες τεχνολογίες/ ηλεκτροκίνηση

«Δήμος Νεάπολης – Συκεών: Ένας Δήμος ανθεκτικός – πράσινος, που οι πολίτες θα περπατάνε πολύ, θα χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και θα έχουν μια συμβιωτική σχέση με το φυσικό περιβάλλον. Ένας Δήμος αλληλέγγυος που θα διασφαλίζει ίσες ευκαιρίες στην πρόσβαση, θα ενισχύει τον συμμετοχικό διάλογο και θα ανοίγει τους ορίζοντες της ανάπτυξης».

Σχήμα 2.3 Αρχική έκδοση του κοινού οράματος

Η αρχική έκδοση του κοινού οράματος παρουσιάστηκε στα μέλη της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών σε ειδικό εργαστήριο που οργανώθηκε στα γραφεία της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών την Παρασκευή 15 Δεκεμβρίου 2023 παρουσία του Δημάρχου Νεάπολης – Συκεών κ. Σίμου Δανιηλίδη. Το εν λόγω εργαστήριο τροφοδότησε την ομάδα έργου με χρήσιμα σχόλια και στοιχεία τόσο για την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων και τη διαμόρφωση του κοινού οράματος όσο και για τις εναλλακτικές στρατηγικές ανάπτυξης. Έτσι, κατά τη διάρκεια του εργαστηρίου μοιράστηκαν στους παρευρισκόμενους ειδικά έντυπα (**Παράρτημα Ι**) όπου οι συμμετέχοντες κλήθηκαν αφενός να διατυπώσουν τη δική τους εκδοχή για το κοινό όραμα και αφετέρου να αξιολογήσουν τη βαρύτητα των διαφόρων προτεραιοτήτων σε μια πενταβάθμια κλίμακα Linkert. Στην εν λόγω κλίμακα το ένα (1) υποδήλωνε μια καθόλου σημαντική προτεραιότητα, ενώ το πέντε (5) αντίθετα μια απολύτως σημαντική.

Οι διάφορες απόψεις και προτάσεις που συλλέχθηκαν αναφορικά με το αρχικό κοινό όραμα, καθώς και τα αποτελέσματα των βαθμολογιών των διαφόρων προτεραιοτήτων (**Πίνακας 2.3**) οδήγησαν σε μια πρώτη αναδιαμόρφωση του αρχικού κοινού οράματος (**Σχήμα 2.4**). Με βάση τα στοιχεία του ακόλουθου πίνακα γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι οι συμμετέχοντες τοποθετούν υψηλότερα στην ιεραρχία την οδική ασφάλεια, την προσβασιμότητα και την ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της πεζής μετακίνησης.

Πίνακας 2.3: Τελικοί συντελεστές βαρύτητας³ & ιεράρχηση βάσει βαθμολογιών της ΟΕΣ

Προτεραιότητα	Συντελεστής βαρύτητας	Ιεράρχηση
Βελτίωση αστικού μικροκλίματος/ Αύξηση πρασίνου	4,4	4
Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της πεζής μετακίνησης	4,8	2
Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού	5	1
Ενίσχυση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας/ βελτίωση της συνδεσιμότητας με τερματικούς σταθμούς & πόλους έλξης μετακινήσεων σε επίπεδο ΠΣΘ	4,2	5
Ισότιμη πρόσβαση των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού	4,8	2
Λειτουργική διασύνδεση χώρων πρασίνου & κοινοχρήστων χώρων μέσω αστικών αναπλάσεων και ενίσχυσης της προσβασιμότητας των χώρων	3,8	8
Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις	3,6	9

³ Οι τελικοί συντελεστές βαρύτητας υπολογίστηκαν ως μέσος όρος των βαθμολογιών των διαφόρων συμμετεχόντων στο εργαστήριο.

Προτεραιότητα	Συντελεστής βαρύτητας	Ιεράρχηση
Ορθολογική διάρθρωση δικτύου αστικής διανομής αγαθών	3,6	9
Ενίσχυση της ενεργής συμμετοχής των πολιτών	4	7
Νέες τεχνολογίες/ ηλεκτροκίνηση	4,2	5

«Δήμος Νεάπολης – Συκεών: Ένας Δήμος ανθεκτικός – πράσινος, που οι πολίτες θα περπατάνε πολύ, θα χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και θα έχουν μια συμβιωτική σχέση με το περιβάλλον. Ένας Δήμος που θα διασφαλίζει ίσες ευκαιρίες στην πρόσβαση, θα ενισχύει τον συμμετοχικό διάλογο και τον πολιτισμό και θα ανοίγει τους ορίζοντες της ανάπτυξης».

Σχήμα 2.4 Αναδιαμόρφωση αρχικής έκδοσης κοινού οράματος

Όπως προαναφέρθηκε το όραμα και οι προτεραιότητες μπορούν να αποτελούν κατευθυντήριο στοιχείο μόνο εάν είναι ευρέως αποδεκτά μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Έτσι η διατύπωση του κοινού οράματος που προέκυψε από τη ζύμωση μεταξύ ομάδας έργου και ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ τέθηκε σε ανοιχτή δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση μέσω διαδικτυακής πλατφόρμας όπου φορείς και πολίτες είχαν τη δυνατότητα αφενός να διατυπώσουν τη δική τους εκδοχή για το κοινό όραμα και αφετέρου να αξιολογήσουν κατ' αντιστοιχία τη βαρύτητα των διαφόρων προτεραιοτήτων σε μια πενταβάθμια κλίμακα Linkert. Σημειώνεται δε ότι σε μια προσπάθεια για τη συμμετοχή και την έκφραση ολόενα και περισσότερων πολιτών και απόψεων η ανακοίνωση για την ηλεκτρονική διαβούλευση αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, στην επίσημη ιστοσελίδα καθώς και στον επίσημο λογαριασμό κοινωνικής δικτύωσης στο Facebook του Δήμου Νεάπολης - Συκεών, ενώ σχετικό δελτίο τύπου απεστάλη στον τοπικό έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο (**Παράρτημα II**).

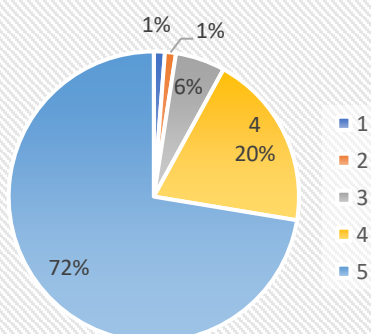
Ακολούθως, παρουσιάζονται διαγραμματικά τα αποτελέσματα της έρευνας (**Σχήματα 2.5-2.15**), ενώ στον **Πίνακα 2.4** καταγράφεται η τελική ιεράρχηση των προτεραιοτήτων⁴. Τα αποτελέσματα καταδεικνύουν ότι οι πολίτες τοποθετούν υψηλότερα στην ιεραρχία την προσβασιμότητα και ακολουθούν η οδική ασφάλεια, η βελτίωση του αστικού μικροκλίματος μέσω της αύξησης πρασίνου και η ανακατανομή του κοινόχρηστου χώρου προς όφελος της πεζής μετακίνησης.

Επιπλέον, στον **Πίνακα 2.5** δίδονται ενδεικτικά κάποιες προτάσεις αναφορικά με το κοινό όραμα. Σημειώνεται ότι το 90,8% των συμμετεχόντων στην έρευνα συμφωνεί με τη διατύπωση του κοινού οράματος και μόνο το 1,2% διαφωνεί, ενώ υπάρχει και ένα 8% που ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί.

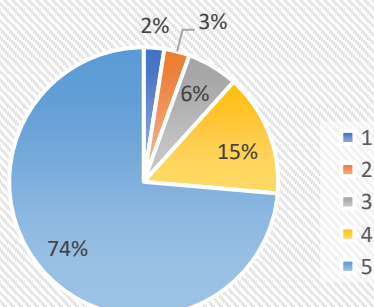
⁴ Η ιεράρχηση των προτεραιοτήτων πραγματοποιήθηκε μέσω των τελικών συντελεστών βαρύτητας, οι οποίοι υπολογίστηκαν ως μέσος όρος των βαθμολογιών των διαφόρων συμμετεχόντων στην έρευνα.

Στάδιο 3

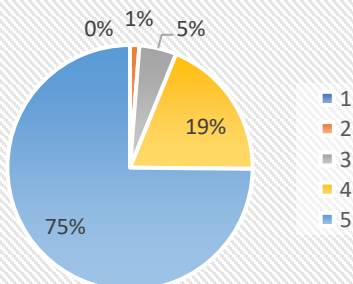
Βελτίωση αστικού μικροκλίματος/
Αύξηση πρασίνου



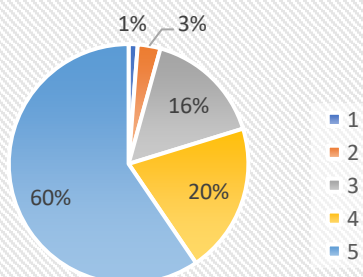
Βελτίωση υποδομών περπατήματος &
ανακατανομή του αστικού χώρου προς
όφελος της πεζή μετακίνησης



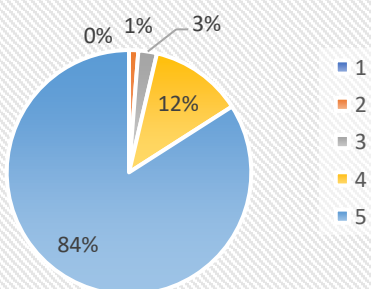
Αύξηση της οδικής ασφάλειας των
ευάλωτων χρηστών της οδού



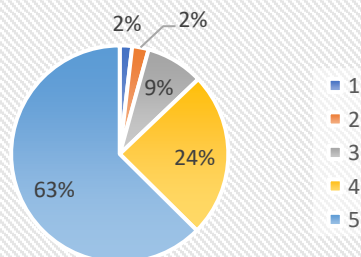
Ενίσχυση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας/ βελτίωση
της συνδεσιμότητας με τερματικούς σταθμούς & πόλους
έλξης μετακινήσεων σε επίπεδο ΠΣΘ



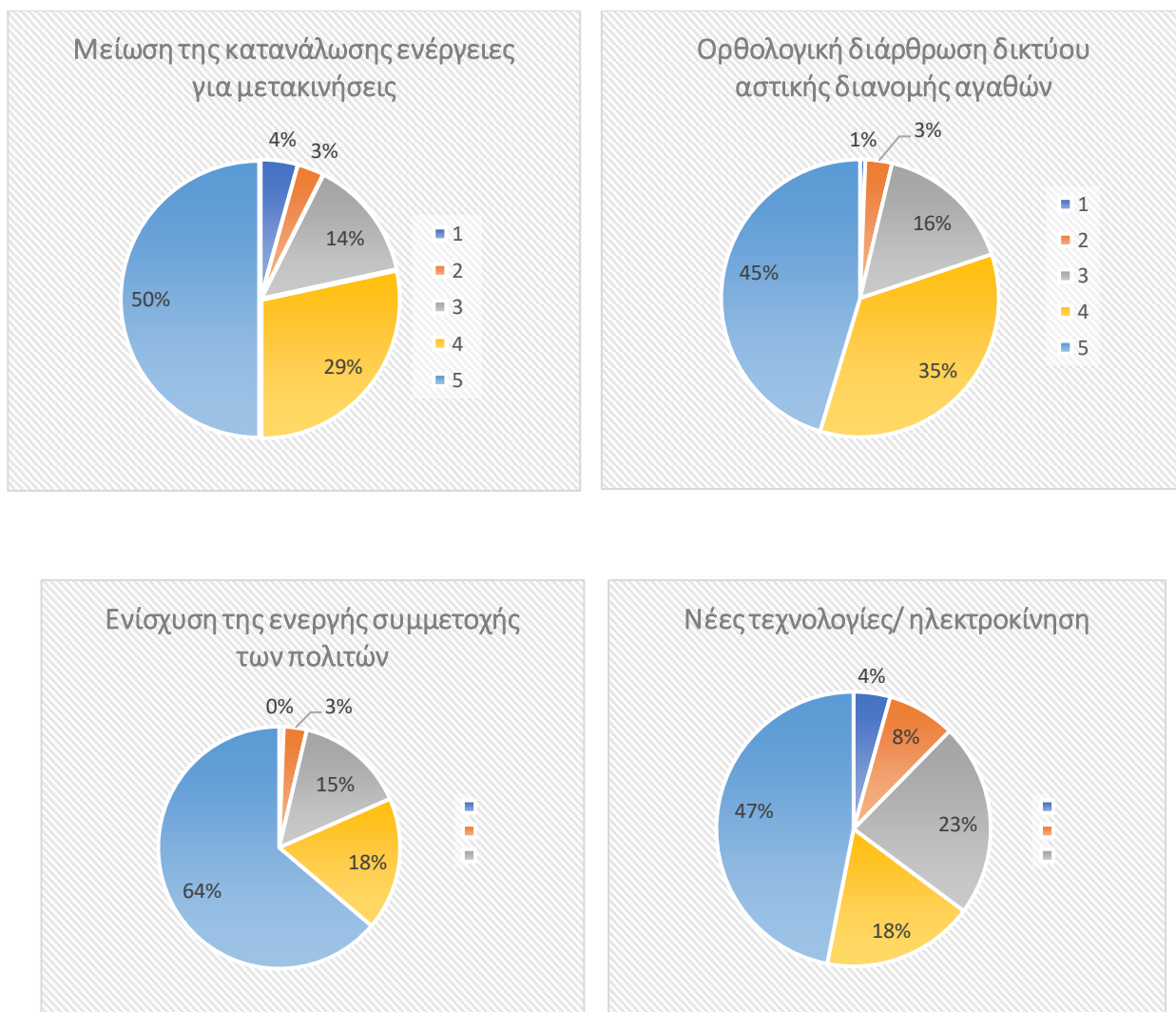
Ισότιμη πρόσβαση των ΑμεΑ και των
υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της
οδού



Λειτουργική διασύνδεση χώρων πρασίνου
& κοινοχρήστων χώρων μέσω αστικών
αναπλάσεων και ενίσχυσης της
προσβασιμότητας των χώρων



Στάδιο 3



Σχήματα 2.5 – 2.15 Βαθμολόγηση προτεραιοτήτων εμπλεκόμενων φορέων & πολιτών

Πίνακας 2.4: Τελικοί συντελεστές βαρύτητας & ιεράρχηση βάσει βαθμολογιών εμπλεκόμενων φορέων & πολιτών

Προτεραιότητα	Συντελεστής βαρύτητας	Ιεράρχηση
Βελτίωση αστικού μικροκλίματος/ Αύξηση πρασίνου	4,60	3
Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της πεζή μετακίνησης	4,53	4
Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού	4,67	2
Ενίσχυση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας/ βελτίωση της συνδεσιμότητας με τερματικούς σταθμούς & πόλους έλξης μετακινήσεων σε επίπεδο ΠΣΘ	4,33	7
Ισότιμη πρόσβαση των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού	4,79	1
Λειτουργική διασύνδεση χώρων πρασίνου & κοινοχρήστων χώρων μέσω αστικών αναπλάσεων και ενίσχυσης της προσβασιμότητας των χώρων	4,43	5
Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις	4,16	9
Ορθολογική διάρθρωση δικτύου αστικής διανομής αγαθών	4,21	8
Ενίσχυση της ενεργής συμμετοχής των πολιτών	4,41	6
Νέες τεχνολογίες/ ηλεκτροκίνηση	3,95	10

Πίνακας 2.5: Ενδεικτικές φράσεις που συλλέχθηκαν αναφορικά με το κοινό όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Ένας Δήμος με μοναδικά χαρακτηριστικά εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, όπως η εγγύτητα τόσο στο βουνό όσο και στη θάλασσα καθώς και σε σημαντικά σημεία ενδιαφέροντος σε συνδυασμό με το ξηρό κλίμα σε σύγκριση με την υπόλοιπη Θεσσαλονίκη, οφείλει να δημιουργήσει ένα περιβάλλον βιώσιμο και ελκυστικό για τους δημότες του.
ΕΝΑΣ ΔΗΜΟΣ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ
Ένας Δήμος αειφόρος, που οι πολίτες θα μπορούν να περπατάνε με ασφάλεια και θα έχουν όλοι την δυνατότητα να μετακινούνται με μέσα μαζικής μεταφοράς για τις κοινωνικές και επαγγελματικές τους ανάγκες. Θα διασφαλίζετε υψηλή ποιότητα ζωής με πράσινο και δημόσιους χώρους κοντά στις κατοικίες, σχολεία, δουλειές και τους χώρους που δραστηριοποιούνται και θα μπορούν έχουν μια συμβιωτική σχέση με το περιαστικό δάσος και την φύση. Ένας Δήμος που θα διασφαλίζει ίσες ευκαιρίες πρόσβασης σε όλες τις πτυχές της ζωής σε όλους τους πολίτες, θα ενισχύει τον συμμετοχικό διάλογο και την ενεργοποίηση του πολίτη, που θα ενισχύει τον πολιτισμό και την δημιουργία και θα ανοίγει τους ορίζοντες της βιώσιμης ανάπτυξης.
Ένας Δήμος που οι πολίτες θα μετακινούνται με ασφάλεια, με λειτουργικές διασυνδέσεις χρήσεων, με προτεραιότητα στις ευάλωτες ομάδες, με χρήση πράσινων μέσων μεταφοράς.
Ένας δήμος λειτουργικός για όλους και παράλληλα ένας δήμος που θα μας δίνει την ευκαιρία να χαϊρόμαστε την κάθε στιγμή που μένουμε σε αυτόν.
Ένας Δήμος όπου θα είναι ευκολότερο και ασφαλέστερο να περπατάει κάποιος, θα υπάρχει συχνή και αξιοπρεπής συγκοινωνία και θα έχουν μια συμβιωτική σχέση με το περιαστικό δάσος. Ένας Δήμος που θα διασφαλίζει ίσες ευκαιρίες στην πρόσβαση, θα ενισχύει τον συμμετοχικό διάλογο και τον πολιτισμό και θα ανοίγει τους ορίζοντες της ανάπτυξης
Ένας e-ξυπνος Δήμος, προσαρμοσμένος στις νέες περιβαλλοντικές προκλήσεις, δημιουργικά και ανθρώπινα προσβάσιμος προς διέλευση, για τον κάθε πολίτη, ανεξαρτήτως δυνητικής κινητικότητας, σε ισορροπία με τον περιβάλλοντα και προσκείμενο, υπάρχοντα και μελλοντικό, πράσινο ορίζοντα. Έναν πρωτοποριακό Δήμο που επενδύει στις καινοτόμες τεχνολογίες των Μέσων Βιώσιμης Μεταφοράς, στοχεύει στην ενεργή άθληση των πολιτών, την αποδοχή της διαφορετικότητας, την ενίσχυση του συμμετοχικού διαλόγου, της αειφόρου ανάπτυξης και της πολιτισμικής ευημερίας.
Ένας Δήμος ανθεκτικός – πράσινος, στον οποίο όλοι οι πολίτες θα έχουν τη δυνατότητα ισότιμης και ασφαλούς μετακίνησης και προσβασιμότητας, θα εμπιστευτούν αναγκαίως αξιόλογα μέσα μαζικής μεταφοράς και θα έχουν μια συμβιωτική σχέση με το περιαστικό δάσος. Ένας Δήμος που θα διασφαλίσει τον απολύτως αναγκαίο σεβασμό ενός ορθώς διαμορφωμένου δημοσίου χώρου, που να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες αναγκαιότητες, ενώ, παράλληλα, θα ενισχύσει το συμμετοχικό διάλογο, την κατανόηση της συλλογικής ευθύνης μας και, εν ολίγοις, τον πολιτισμό, γεγονός μέσα από το οποίο θα ανοίξουν οι ορίζοντες της κοινωνικοοικονομικής και πολιτικής ανάπτυξης.
Ένας δήμος πράσινος που οι πολίτες θα περπατάνε πολύ!
Ένας Δήμος ανθεκτικός – πράσινος, που οι πολίτες θα περπατάνε πολύ, θα χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, έχοντας εξασφαλίσει και θέσεις στάθμευσης οχημάτων σε διάφορα σημεία του Δήμου, κατά προτίμηση υπόγεια σε πλατείες κλπ
Θέλω να είναι ασφαλής, πράσινος και να περπατάει περισσότερο ο κόσμος.
Δήμος Νεάπολης – Συκεών: Ένας Δήμος ανθεκτικός – πράσινος, που οι πολίτες θα περπατάνε όσο αυτοί επιθυμούν και όχι γιατί δεν υπάρχουν άλλοι τρόποι μετακίνησης, θα χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και θα έχουν μια συμβιωτική σχέση με το περιαστικό δάσος. Ένας Δήμος που θα διασφαλίζει ίσες ευκαιρίες στην πρόσβαση, με άφθονους χώρους στάθμευσης, με σύγχρονες και επιστημονικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, με κυκλικούς και ανισόπεδους κόμβους, θα ενισχύει τον συμμετοχικό διάλογο και τον πολιτισμό και θα ανοίγει τους ορίζοντες της ανάπτυξης.
Δήμος Νεάπολης – Συκεών: Ένας Δήμος ανθεκτικός – πράσινος, που οι πολίτες θα περπατάνε πολύ, θα χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και θα έχουν μια συμβιωτική σχέση με το περιαστικό δάσος. Ένας Δήμος που θα διασφαλίζει ίσες ευκαιρίες στην πρόσβαση, θα ενισχύει τον συμμετοχικό διάλογο και τον πολιτισμό και θα ανοίγει τους ορίζοντες της ανάπτυξης. Ένας Δήμος που θα βελτιώσει την κατάσταση της κυκλοφοριακής συμφόρησης τις ώρες αιχμής που είναι από τα βασικά θέματα που αντιμετωπίζει και ενισχύεται από την κατασκευή του Flyover. Ένας Δήμος που μπορεί να δώσει ακόμα περισσότερα στους δημότες του γιατί μπορεί να το κάνει αν έχει και την επιπλέον στήριξη της πολιτείας.
Ένας Δήμος με ίσες ευκαιρίες κ δυνατότητες για όλους κ ανάδειξη του Επταπυργίου (πόλος έλξης) με εύκολη πρόσβαση.

Ένας Δήμος στολίδι για την δυτική Θεσσαλονίκη που οι δημότες του θα χαίρονται να ζουν, να δουλεύουν, να αθλούνται, να διασκεδάζουν, να ψωνίζουν και να απολαμβάνουν την ζωή. Ένας Δήμος αντάξιος μίας ευρωπαϊκής συμπτωτεύουσας, που θα διευκολύνει την ήδη δύσκολη καθημερινότητα των δημοτών του.

Δήμος Νεάπολης – Συκεών: Ένας Δήμος ανθεκτικός – πράσινος, που οι πολίτες θα περπατάνε και θα μπορούν να κινούνται με ποδήλατα πολύ, θα χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και θα έχουν μια συμβιωτική σχέση με πολλές δράσεις εθελοντισμού για το περιαστικό δάσος. Ένας Δήμος που θα διασφαλίζει ίσες ευκαιρίες στην πρόσβαση, θα ενισχύει τον συμμετοχικό διάλογο και τον πολιτισμό και θα ανοίγει τους ορίζοντες της ανάπτυξης.

Έτσι λαμβανομένου υπόψη και των αποτελεσμάτων της δημόσιας διαβούλευσης στο ακόλουθο Σχήμα παρουσιάζεται η τελική διατύπωση του κοινού οράματος που θα διέπει το ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών.

«Δήμος Νεάπολης – Συκεών: Ένας Δήμος ανθεκτικός – πράσινος, που οι πολίτες θα περπατάνε πολύ με συνθήκες ασφάλειας, θα χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και θα έχουν μια συμβιωτική σχέση με το περιαστικό δάσος. Ένας Δήμος που θα διασφαλίζει ίσες ευκαιρίες στην πρόσβαση, θα ενισχύει τον συμμετοχικό διάλογο και τον πολιτισμό και θα ανοίγει τους ορίζοντες της ανάπτυξης».

Σχήμα 2.16 Τελικό κοινό όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών

2.2 Ανάπτυξη στόχων & δεικτών παρακολούθησης

Καθορισμός στρατηγικών στόχων/προτεραιοτήτων σημαίνει να διευκρινιστεί σε ποιες κοινωνικές, περιβαλλοντικές ή οικονομικές βελτιώσεις στοχεύουμε, αναφέροντας ακριβώς τι χρειάζεται να «μειωθεί», να «αυξηθεί» ή να «διατηρηθεί».

Οι στόχοι είναι στην πραγματικότητα ο απώτερος στόχος/όραμα του ΣΒΑΚ, που στην προκειμένη περίπτωση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών, διακρίνονται σε:

- ΣΤΟΧΟΥΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ, που δεν είναι άλλοι από τους Στόχους Υψηλού Επιπέδου - Οικονομική Αποδοτικότητα, Προσβασιμότητα, Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα, Οδική Ασφάλεια, Ποιότητα Ζωής (Πινάκας 2.6), και
- ΣΤΟΧΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ, που δεν είναι άλλοι από την εξειδίκευση των παραπάνω σε προτεραιότητες/ Επιχειρησιακούς Στόχους (Πινάκας 2.7). Σημειώνεται ότι στην περίπτωση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών οι εν λόγω στόχοι επιχειρησιακού επιπέδου κατανέμονται σε πέντε (5) θεματικά πεδία που καλύπτουν πλήρως τους σκοπούς ενός ΣΒΑΚ σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (άρθρο 3, Ν4784/2021).

Πίνακας 2.6: Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Οικονομική αποδοτικότητα	Βελτιστοποίηση της λειτουργίας και διαχείρισης των υφιστάμενων υποδομών με έμφαση στην καλύτερη αξιοποίηση του οδικού δικτύου κατά τη μεταφορά προσώπων και αγαθών. Παροχή και βελτιστοποίηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.
---------------------------------	---

Στάδιο 3

Περιβαλλοντική βιωσιμότητα	Μείωση αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στην υγεία των πολιτών και στο περιβάλλον (ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακός θόρυβος, οπτική ρύπανση, κ.λπ.), με ιδιαίτερη έμφαση στην ιδιαίτερη υψηλή χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου για καθημερινές κινήσεις και στην ύπαρξη υπερτοπικών αξόνων με σημαντικά ποσοστά διαμπερής κυκλοφορίας.
Προσβασιμότητα	Ίση αντιμετώπιση κατά το δυνατόν όλων των ομάδων πολιτών και μετακινουμένων με τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος προσπελάσιμο από όλους τους πολίτες με συνθήκες ασφάλειας ειδικότερα όσον αφορά τις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες (άτομα με αναπηρία κ.λπ.).
Ασφάλεια	Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και του αισθήματος ασφάλειας. Εξάλειψη από το οδικό δίκτυο τυχόν «μελανών σημείων».
Ποιότητα ζωής	Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των πολιτών με σκοπό την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και έμφαση στην ισόρροπη ανάπτυξη των δημοτικών κοινοτήτων και κατ' επέκταση των γειτονιών.

Πίνακας 2.7: Προτεραιότητες/ επιχειρησιακοί στόχοι ανά θεματικό πεδίο, ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Θεματικά Πεδία	Προτεραιότητες/ Επιχειρησιακοί στόχοι
Διαχείριση κυκλοφορίας/ οργάνωση στάθμευσης & ενίσχυση οδικής ασφάλειας	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης Βελτίωση της αποδοτικότητας των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς Μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ οχημάτων Βελτίωση της οργάνωσης της στάθμευσης παρά την οδό Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού Μείωση του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα
Προώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης & προσβασιμότητα για όλους	Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της πεζή μετακίνησης Διευκόλυνση χρήσης ποδηλάτου Ενίσχυση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού
Ενίσχυση δημοσίων μέσων μεταφοράς & διευθέτηση αστικών εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση της αποδοτικότητας των δημοσίων μέσων μεταφοράς Βελτίωση των υπηρεσιών των δημοσίων συγκοινωνιών (σε χώρο & χρόνο) Ορθολογική διάρθρωση δικτύου αστικής διανομής αγαθών
Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος	Βελτίωση αστικού μικροκλίματος/ Αύξηση πρασίνου Βελτίωση της ποιότητας αέρα & περιορισμός της ηχορύπανσης Λειτουργική διασύνδεση χώρων πρασίνου & κοινοχρήστων χώρων μέσω αστικών αναπλάσεων και ενίσχυσης της προσβασιμότητας των χώρων Προστασία του χαρακτήρα των γειτονιών Ολοκλήρωση πολεοδομικού σχεδιασμού Αξιοποίηση περιαστικού δάσους
Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών/ Προώθηση ηλεκτροκίνησης	Ενσωμάτωση νέων και «έξυπνων» τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα Προώθηση ηλεκτροκίνησης Αντικατάσταση στόλου με οχήματα νέας τεχνολογίας Ενίσχυση συμμετοχικότητας

Το όραμα και οι προτεραιότητες, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενη ενότητα, παρέχουν μια σημαντική ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος και του είδους της αλλαγής που επιδιώκεται. Ωστόσο, αυτό από μόνο του δεν αρκεί. Προκειμένου να καταστούν μετρήσιμες αυτές οι αλλαγές, πρέπει να επιλεγεί το

κατάλληλο σύνολο στρατηγικών δεικτών και μετρήσιμων στόχων. Κύριος σκοπός είναι να καθοριστεί ένα σύνολο δεικτών και στόχων που να είναι εφικτοί, φιλόδοξοι και αμοιβαία συνεκτικοί, επιτρέποντας σε όσους εμπλέκονται να παρακολουθούν την πρόοδο προς την επίτευξη τους χωρίς αυτό να απαιτεί εξωπραγματικούς όγκους συλλογής νέων δεδομένων.

Έτσι, οι στρατηγικοί δείκτες επιτρέπουν τη μέτρηση των συνολικών επιδόσεων ενός ΣΒΑΚ και επομένως παρέχουν τη βάση για την αξιολόγησή του, ενώ σε ένα πιο λεπτομερές επίπεδο, οι δείκτες μέτρησης επιτρέπουν επιπροσθέτως την παρακολούθηση της επίδοσης μεμονωμένων μέτρων. Από την άλλη μεριά, οι μετρήσιμοι στόχοι αντιπροσωπεύουν μια συγκεκριμένη μορφή δέσμευσης σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, δηλώνοντας τι θέλουμε να επιτύχουμε και έως πότε. Ο καθορισμός σαφών μετρήσιμων στόχων έχει δύο κύριους σκοπούς. Πρώτον, παρέχει διαφάνεια και σαφή καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο είναι επιθυμητή η αλλαγή στις μεταφορές και την κινητικότητα στην πόλη. Δεύτερον, επιτρέπει στις πόλεις να κατανοήσουν τον βαθμό στον οποίο επιτυγχάνονται οι προτεραιότητες που έχουν τεθεί. Εάν λοιπόν οι στρατηγικοί βασικοί δείκτες και οι μετρήσιμοι στόχοι είναι σαφώς καθορισμένοι, οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων και το κοινό θα μπορούν να τους κατανοήσουν εύκολα και να αποτελέσουν κίνητρο για την επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων.

Σύμφωνα με τις *Κατευθυντήριες Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δεύτερη Έκδοση, 2019*, ως **Δείκτης** ορίζεται ένα σαφώς καθορισμένο σύνολο δεδομένων που χρησιμοποιείται για την παρακολούθηση της προόδου στην επίτευξη μιας προτεραιότητας ή ενός μετρήσιμου στόχου, ενώ ως **Μετρήσιμος στόχος ή τιμή-στόχος** ορίζεται η έκφραση μίας στοχευμένης τιμής ενός στρατηγικού δείκτη. Πιο συγκεκριμένα, ορίζει τι πρέπει να επιτευχθεί, σε σχέση με την ισχύουσα κατάσταση, έως ένα συγκεκριμένο έτος. Οι στόχοι πρέπει να είναι «SMART» (συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι, συναφείς, χρονικά προσδιορισμένοι).

Στο πλαίσιο αυτό και με βάση τη σχετική βιβλιογραφία, για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών κάθε προτεραιότητα/ επιχειρησιακό στόχο επιλέχθηκαν οι κατάλληλοι δείκτες, οι οποίοι παρουσιάζονται στον **Πίνακα 2.8**. Επιπλέον, στον **Πίνακα 2.9** δίδονται περισσότερα στοιχεία για τους δείκτες⁵, ενώ στον **Πίνακα 2.10** οι εν λόγω δείκτες όπου είναι δυνατόν «συσχετισμένοι» με τιμές - στόχους για τα δύο (2) πρόδρομα εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας⁶ (βλ. Κεφάλαιο 4). Σημειώνεται ότι οι εν λόγω δείκτες είναι στρατηγικοί και αφορούν τη μέτρηση της συνολικής απόδοσης του ΣΒΑΚ και δύναται να εμπλουτιστούν στο πλαίσιο καθορισμού των δεικτών για τα μέτρα παρακολούθησης.

Πίνακας 2.8: Προτεραιότητες & στρατηγικοί δείκτες του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Σκοπός	Προτεραιότητα	Δείκτες
Διαχείριση κυκλοφορίας/ οργάνωση στάθμευσης & ενίσχυση οδικής ασφάλειας	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα για Ι.Χ. οχήματα στο σύνολο του δικτύου κατά την πρωινή αιχμή
	Βελτίωση της αποδοτικότητας των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς	Μέση πλήρωση επιβατικών οχημάτων
	Μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ οχημάτων	Μερίδιο Ι.Χ. αυτοκίνητο στην κατανομή κατά μέσο
	Βελτίωση της οργάνωσης της στάθμευσης παρά την οδό	Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης

⁵ Η διεξοδική ανάλυση των δεικτών αναφορικά με τη δομή, τα απαιτούμενα δεδομένα για τη συλλογή τους και τα μεθοδολογικά βήματα για τον υπολογισμό τους θα πραγματοποιηθεί σε επόμενο στάδιο του έργου.

⁶ Οι τιμές – στόχοι του τελικού σεναρίου θα περιγραφούν αναλυτικά σε επόμενο στάδιο του έργου.

Σκοπός	Προτεραιότητα	Δείκτες
	Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Αριθμός θέσεων στάθμευσης εκτός οδού ανά 1.000 κατοίκους
	Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού	Ποσοστό οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων χρηστών
		Ποσοστό σχολικών συγκροτημάτων με υλοποιημένα μέτρα οδικής ασφάλειας ("σχολικοί δακτύλιοι")
	Μείωση του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα	Ετήσιος αριθμός νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους
		Ετήσιος αριθμός βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους
Πρωώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης & προσβασιμότητα για όλους	Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της πεζή μετακίνησης	Ποσοστό πεζοδρομίων με ελεύθερη όδευση $\geq 1,5$ μ.
		Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση
		Μερίδιο χρήσης μετακίνησης πεζή
	Διευκόλυνση χρήσης ποδηλάτου	Πυκνότητα ποδηλατικού δικτύου
	Ενίσχυση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού	Ποσοστό πεζοδρομίων με εγκατεστημένα βατά κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες ΑμεΑ)
		Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων με εγκατεστημένο οδηγό όδευσης τυφλών
Ενίσχυση δημοσίων μέσων μεταφοράς & διευθέτηση αστικών εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση της αποδοτικότητας των δημοσίων μέσων μεταφοράς	Μέσος Χρόνος Συνολικού Ταξιδιού με ΔΣ
	Βελτίωση των υπηρεσιών των δημοσίων συγκοινωνιών (σε χώρο & χρόνο)	Μέσος χρόνος βαδίσματος (έως στάση ΔΣ)
		Μερίδιο χρήσης Δημοσίων συγκοινωνιών
	Ορθολογική διάρθρωση δικτύου αστικής διανομής αγαθών	Ποσοστό φορτοεκφορτώσεων που πραγματοποιούνται από φορηγά που είναι παρκαρισμένα σε διπλή σειρά
		Αριθμός θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης
Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος	Βελτίωση αστικού μικροκλίματος/ Αύξηση πρασίνου	Έκταση χώρων πρασίνου κατ' άτομο
	Βελτίωση της ποιότητας αέρα & περιορισμός της ηχορύπανσης	Εκπομπές CO ₂ κατά την ώρα αιχμής
		Εκπομπές NO _x κατά την ώρα αιχμής
		Εκπομπή θορύβου κατά τη διάρκεια της ημέρας (dB)
	Λειτουργική διασύνδεση χώρων πρασίνου & κοινοχρήστων χώρων μέσω αστικών	Ποσοστό κοινοχρήστων χώρων που πληρούν τις προδιαγραφές προσβασιμότητας

Στάδιο 3

Σκοπός	Προτεραιότητα	Δείκτες
	αναπλάσεων και ενίσχυσης της προσβασιμότητας των χώρων	Μήκος αναπλασμένων οδικών τμημάτων
	Προστασία του χαρακτήρα των γειτονιών	Ποσοστό οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας
	Ολοκλήρωση πολεοδομικού σχεδιασμού	Ύπαρξη ΤΠΣ
	Αξιοποίηση περιαστικού δάσους	Μέση βαθμολογία δημοσίων χώρων
Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών/ Πρώθηση ηλεκτροκίνησης	Ενσωμάτωση νέων και «έξυπνων» τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	Αριθμός υπηρεσιών που δημιουργήθηκαν για την ενημέρωση του πολίτη για τις μετακινήσεις του
	Πρώθηση ηλεκτροκίνησης	Αριθμός εγκατεστημένων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων δημοσίας χρήσης ανά 1.000 κατοίκους
	Αντικατάσταση στόλου με οχήματα νέας τεχνολογίας	Ποσοστό δημοτικού στόλου οχημάτων που τροφοδοτούνται από εναλλακτικά καύσιμα ή είναι ηλεκτρικά
	Ενίσχυση συμμετοχικότητας	Αριθμός δράσεων που διοργανώνονται ετησίως με σκοπό την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας

Πίνακας 2.9: Περιγραφή των στρατηγικών δεικτών του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Δείκτες	Μονάδα	Κλίμακα	Περιοχή αναφοράς	Ειδικές απαιτήσεις
Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα για Ι.Χ. οχήματα στο σύνολο του δικτύου κατά την πρωινή αιχμή	km	≥0	Περιοχή μελέτης	Ανάπτυξη κυκλοφοριακού υποδείγματος
Μέση πλήρωση επιβατικών οχημάτων	επιβ./όχημα	≥0	Περιοχή μελέτης	Έρευνες πεδίου
Μερίδιο Ι.Χ. αυτοκίνητο στην κατανομή κατά μέσο	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Ανάπτυξη κυκλοφοριακού υποδείγματος
Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης	-	≥0	Επιλεγμένες διαδρομές	Έρευνες πεδίου
Αριθμός θέσεων στάθμευσης εκτός οδού ανά 1.000 κατοίκους	θέσεις/1000 κατοίκους	≥0	Περιοχή μελέτης	-
Ποσοστό οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων χρηστών	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Στοιχεία των ΔΟΤΑ
Ποσοστό σχολικών συγκροτημάτων με υλοποιημένα μέτρα οδικής ασφάλειας ("σχολικοί δακτύλιοι")	%	0-100	Περιοχή μελέτης	-
Ετήσιος αριθμός νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους	νεκροί/ 100.000 κατοίκους	≥0	Περιοχή μελέτης	Στοιχεία των ΔΟΤΑ
Ετήσιος αριθμός βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους	βαριά τραυματίες/ 100.000 κατοίκους	≥0	Περιοχή μελέτης	Στοιχεία των ΔΟΤΑ
Ποσοστό πεζοδρομίων με ελεύθερη όδευση ≥ 1,5 μ.	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Έρευνες πεδίου

Στάδιο 3

Δείκτες	Μονάδα	Κλίμακα	Περιοχή αναφοράς	Ειδικές απαιτήσεις
Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Έρευνες πεδίου
Μερίδιο χρήσης μετακίνησης πεζή	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Ανάπτυξη κυκλοφοριακού υποδείγματος
Πυκνότητα ποδηλατικού δικτύου	km/km ²	≥0	Περιοχή μελέτης	Έρευνες πεδίου
Ποσοστό πεζοδρομίων με εγκατεστημένα βατά κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες ΑμεΑ)	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Έρευνες πεδίου
Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων με εγκατεστημένο οδηγό όδευσης τυφλών	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Έρευνες πεδίου
Μέσος Χρόνος Συνολικού Ταξιδιού με ΔΣ	λεπτά	≥0	Περιοχή μελέτης	Ανάπτυξη κυκλοφοριακού υποδείγματος
Μέσος χρόνος βαδίσματος (έως στάση ΔΣ)	λεπτά	≥0	Περιοχή μελέτης	Ανάπτυξη κυκλοφοριακού υποδείγματος
Μερίδιο χρήσης Δημοσίων Συγκοινωνιών	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Ανάπτυξη κυκλοφοριακού υποδείγματος
Ποσοστό φορτοεκφορτώσεων που πραγματοποιούνται από φορτηγά που είναι παρκαρισμένα σε διπλή σειρά	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Έρευνες πεδίου
Αριθμός θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης	-	≥0	Περιοχή μελέτης	-
Έκταση χώρων πρασίνου κατ' άτομο	m ² /άτομο	≥0	Περιοχή μελέτης	-
Εκπομπές CO ₂ κατά την ώρα αιχμής	kg	≥0	Περιοχή μελέτης	Χρήση ειδικών λογισμικών
Εκπομπές NO _x κατά την ώρα αιχμής	kg	≥0	Περιοχή μελέτης	Χρήση ειδικών λογισμικών
Εκπομπή θορύβου κατά τη διάρκεια της ημέρας (dB)	dB	≥0	Περιοχή μελέτης	Χρήση ειδικών λογισμικών
Ποσοστό κοινοχρήστων χώρων που πληρούν τις προδιαγραφές προσβασιμότητας	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Έρευνες πεδίου
Μήκος αναπλασμένων οδικών τμημάτων	km	≥0	Περιοχή μελέτης	Έρευνες πεδίου
Ποσοστό οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	%	0-100	Περιοχή μελέτης	Έρευνες πεδίου
Υπαρξη ΤΠΣ	-	-	Περιοχή μελέτης	-
Μέση βαθμολογία δημοσίων χώρων	-	1-5	Περιοχή μελέτης	Αξιολόγηση υποδομών μέσω έρευνας ερωτηματολογίου

Στάδιο 3

Δείκτες	Μονάδα	Κλίμακα	Περιοχή αναφοράς	Ειδικές απαιτήσεις
Αριθμός υπηρεσιών που δημιουργήθηκαν για την ενημέρωση του πολίτη για τις μετακινήσεις του	-	≥0	Περιοχή μελέτης	-
Αριθμός εγκατεστημένων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων δημοσίας χρήσης ανά 1.000 κατοίκους	φορτιστές/1000 κατοίκους	≥0	Περιοχή μελέτης	-
Ποσοστό δημοτικού στόλου οχημάτων που τροφοδοτούνται από εναλλακτικά καύσιμα ή είναι ηλεκτρικά	%	0-100	Περιοχή μελέτης	-
Αριθμός δράσεων που διοργανώνονται ετησίως με σκοπό την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας	-	≥0	Περιοχή μελέτης	-

Πίνακας 2.10: Συσχέτιση των στρατηγικών δεικτών με τους στόχους των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Δείκτες	Στόχος Σενάριο Α	Στόχος Σενάριο Β
Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα για Ι.Χ. οχήματα στο σύνολο του δικτύου κατά την πρωινή αιχμή	41,657	41,223
Μέση πλήρωση επιβατικών οχημάτων	2,0	2,0
Μερίδιο Ι.Χ. αυτοκίνητο στην κατανομή κατά μέσο	72,1%	73,6%
Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης	0,85-0,95	0,85-0,95
Αριθμός θέσεων στάθμευσης εκτός οδού ανά 1.000 κατοίκους	8 νέοι χώροι στάθμευσης	3 νέοι χώροι στάθμευσης
Ποσοστό οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων χρηστών	<60%	<60%
Ποσοστό σχολικών συγκροτημάτων με υλοποιημένα μέτρα οδικής ασφάλειας ("σχολικοί δακτύλιοι")	100%	100%
Ετήσιος αριθμός νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους	0	0
Ετήσιος αριθμός βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους	0	0
Ποσοστό πεζοδρομίων με ελεύθερη όδευση ≥ 1,5 μ.	45,95km αναπλασμένων αξόνων προσβάσιμων από όλους	45,95km αναπλασμένων αξόνων προσβάσιμων από όλους
Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση	45,95km αναπλασμένων αξόνων προσβάσιμων από όλους	45,95km αναπλασμένων αξόνων προσβάσιμων από όλους
Μερίδιο χρήσης μετακίνησης πεζή	13,2%	12,2%
Πυκνότητα ποδηλατικού δικτύου	6.1km ποδηλατικού δικτύου	-

Στάδιο 3

Δείκτες	Στόχος Σενάριο Α	Στόχος Σενάριο Β
Ποσοστό πεζοδρομίων με εγκατεστημένα βατά κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες ΑμεΑ)	45,95km αναπλασμένων αξόνων προσβάσιμων από όλους	45,95km αναπλασμένων αξόνων προσβάσιμων από όλους
Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων με εγκατεστημένο οδηγό όδευσης τυφλών	45,95km αναπλασμένων αξόνων προσβάσιμων από όλους	45,95km αναπλασμένων αξόνων προσβάσιμων από όλους
Μέσος Χρόνος Συνολικού Ταξιδιού με ΔΣ	16,57min	14.25min
Μέσος χρόνος βαδίσματος (έως στάση ΔΣ)	6.87min	6.93min
Μερίδιο χρήσης Δημοσίων Συγκοινωνιών	11,1%	12%
Ποσοστό φορτοεκφορτώσεων που πραγματοποιούνται από φορτηγά που είναι παρκαρισμένα σε διπλή σειρά	<10%	<10%
Αριθμός θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης	Αύξηση του αριθμού βάσει των χρήσεων γης	Αύξηση του αριθμού βάσει των χρήσεων γης
Έκταση χώρων πρασίνου κατ' άτομο	Αύξηση κατά 20%	Αύξηση κατά 20%
Εκπομπές CO ₂ κατά την ώρα αιχμής	Μείωση κατά 50%	Μείωση κατά 50%
Εκπομπές NO _x κατά την ώρα αιχμής	Μείωση κατά 50%	Μείωση κατά 50%
Εκπομπή θορύβου κατά τη διάρκεια της ημέρας (dB)	Μείωση κατά 50%	Μείωση κατά 50%
Ποσοστό κοινοχρήστων χώρων που πληρούν τις προδιαγραφές προσβασιμότητας	100%	100%
Μήκος αναπλασμένων οδικών τμημάτων	45,95km αναπλασμένων αξόνων προσβάσιμων από όλους	45,95km αναπλασμένων αξόνων προσβάσιμων από όλους
Ποσοστό οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	24km νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας	24km νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας
Ύπαρξη ΤΠΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Μέση βαθμολογία δημοσίων χώρων	≥4,5	≥4,5
Αριθμός υπηρεσιών που δημιουργήθηκαν για την ενημέρωση του πολίτη για τις μετακινήσεις του	-	-
Αριθμός εγκατεστημένων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων δημοσίας χρήσης ανά 1.000 κατοίκους	91 σημεία φόρτισης Η/Ο	91 σημεία φόρτισης Η/Ο
Ποσοστό δημοτικού στόλου οχημάτων που τροφοδοτούνται	100%	100%

Δείκτες	Στόχος Σενάριο Α	Στόχος Σενάριο Β
από εναλλακτικά καύσιμα ή είναι ηλεκτρικά		
Αριθμός δράσεων που διοργανώνονται ετησίως με σκοπό την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας	-	-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι



Προτεινόμενη αρχική διατύπωση κοινού οράματος ...

Δήμος Νεάπολης – Συκεών: Ένας Δήμος ανθεκτικός – πράσινος, που οι πολίτες θα περπατάνε πολύ, θα χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και θα έχουν μια συμβιωτική σχέση με το φυσικό περιβάλλον. Ένας Δήμος αλληλέγγυος που θα διασφαλίζει ίσες ευκαιρίες στην πρόσβαση, θα ενισχύει τον συμμετοχικό διάλογο και θα ανοίγει τους ορίζοντες της ανάπτυξης.



Ποιο το όραμα σας για τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών ;;;

(αναδιατυπώστε την αρχική διατύπωση είτε ολόκληρη είτε εκφράζοντας κάποιες σκέψεις για προσθήκες - αφαιρέσεις)



Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

Σε καθεμία από τις παρακάτω προτεραιότητες παρακαλείστε να αποδώσετε έναν **βαθμό από το 1 (καθόλου σημαντική) έως το 5 (απόλυτα σημαντική)**.

Προτεραιότητα	Βαθμολογία 1 έως 5)
Βελτίωση αστικού μικροκλίματος/ Αύξηση πρασίνου	
Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της πεζή μετακίνησης	
Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού	
Ενίσχυση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας/ βελτίωση της συνδεσιμότητας με τερματικούς σταθμούς & πόλους έλξης μετακινήσεων σε επίπεδο ΠΣΘ	
Ισότιμη πρόσβαση των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού	
Λειτουργική διασύνδεση χώρων πρασίνου & κοινοχρήστων χώρων μέσω αστικών αναπλάσεων και ενίσχυσης της προσβασιμότητας των χώρων	
Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις	
Ορθολογική διάρθρωση δικτύου αστικής διανομής αγαθών	
Ενίσχυση της ενεργής συμμετοχής των πολιτών	
Νέες τεχνολογίες/ ηλεκτροκίνηση	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Νέα καρτέλα x Συν-διαμορφώνουμε το όραμα... +

svakneapolis-sykeon.gr/συν-διαμορφώνουμε-το-όραμα-για-τον-δημ/

ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΝΕΑΠΟΛΗΣ-
ΣΥΚΕΩΝ

Τι είναι ΣΒΑΚ ΣΒΑΚ Δήμου Διαβουλεύσεις Συμμετέχω ενεργά Ενημερωτικό Υλικό Ανακοινώσεις Χρήσιμοι Σύνδεσμοι Επικοινωνία

Συν-διαμορφώνουμε το όραμα για τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών ... Αλλάζουμε τον τρόπο μετακίνησής μας ... Βελτιώνουμε την ποιότητα ζωής μας ...

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Συν-διαμορφώνουμε το όραμα για τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών ... Αλλάζουμε τον τρόπο μετακίνησής μας ... Βελτιώνουμε την ποιότητα ζωής μας ...

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με στρατηγικό στόχο την εφαρμογή μιας πολιτικής για τα ελληνικά δεδομένα, που θα εγγραφεται στη γενικότερη ευρωπαϊκή στρατηγική για βιώσιμες μετακινήσεις και που θα αναδείξει το Δήμο Νεάπολης – Συκεών σε μια περιοχή όμορφη, βιώσιμη, υγιή οικονομικά, ανθρώπινη για τους κατοίκους και ελκυστική για τους επισκέπτες.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα Στρατηγικό Σχέδιο, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων.

Στο πλαίσιο αυτό τίθεται σε ανοιχτή ηλεκτρονική διαβούλευση το αρχικό Κοινό Όραμα και οι προτεραιότητες του

Σας Ακούμε

Email *

Τηλέφωνο

Ονοματεπώνυμο *

Μήνυμα *

0 / 300

☐ Δεν είμαι ρομπότ

Νέα καρτέλα x Facebook x +

facebook.com/dhmosneapolis-sykeon

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΣΥΚΕΩΝ

ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ, ΠΕΥΚΑ, ΝΕΑΠΟΛΗ, ΣΥ?

Σελίδα · Δημαρχείο

Στρατηγού Σαράφη 1

231 332 9501

dimos.neapolis-sykeon@n3.syzefxis.gov.gr

dimosneapolis-sykeon.gr

Ανοιχτά τώρα

Φωτογραφίες

Δείτε όλες τις φωτογραφίες

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΣΥΚΕΩΝ

8 Ιανουαρίου στις 12:13 μ.μ.

Καταθέστε τις δικές σας προτάσεις για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Η σχετική φόρμα στο πλαίσιο της ηλεκτρονικής διαβούλευσης θα είναι ανοιχτή έως τις 19/01/2024

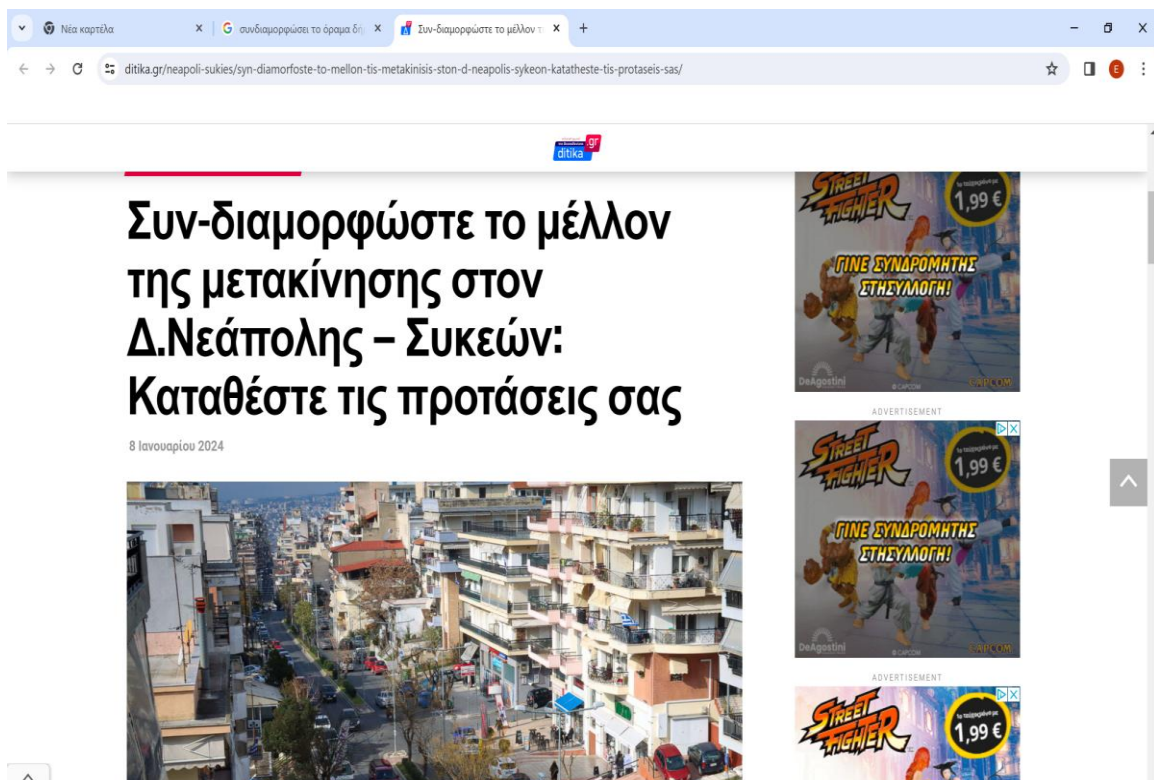
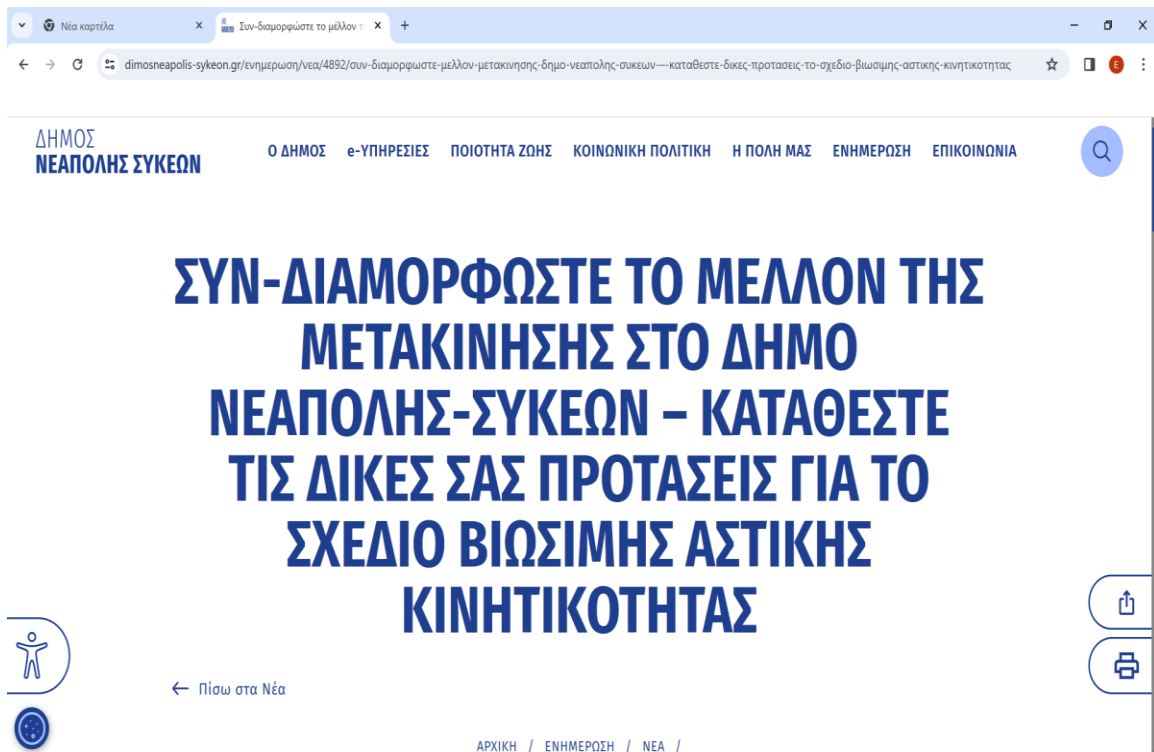


DIMOSNEAPOLIS-SYKEON.GR

Συν-διαμορφώστε το μέλλον της μετακίνησης στο δήμο Νεάπολης-Συκεών - Καταθέστε τις δικές σας προτάσεις για το Σχέδιο Βιώσιμης...

Εσείς και 4 ακόμη

2 κοινοποιήσεις



12°C ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Παρασκευή 02 Φεβρουαρίου 2024

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

ΟΛΕΣ ΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ▼ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΧΟΔΟΣ ▼ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΔΙΕΘΝΗ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΑΠΟΨΕΙΣ

ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

Δήμος Νεάπολης - Συκεών: Οι πολίτες καταθέτουν προτάσεις για το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Η σχετική φόρμα στο πλαίσιο της ηλεκτρονικής διαβούλευσης θα είναι ανοιχτή έως τις 19/01/2024

© 10/01/2024 17:25



Απόρρητο