



Δήμος Αμαρουσίου

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
(ΣΒΑΚ)

Δήμου Αμαρουσίου

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

A) Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

B) Προτεραιότητες του ΣΒΑΚ

Γ) Προσδιορισμός στόχων

Ανάδοχος: ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αμαρουσίου

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Περιεχόμενα

1	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	4
1.1	Αντιστοίχιση με Ευρωπαϊκές Οδηγίες ELTIS	4
1.2	Εξειδίκευση διαδικασίας ανάπτυξης οράματος στις ανάγκες του ΣΒΑΚ Αμαρουσίου	5
1.2.1	Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος.....	5
1.2.2	Δεδομένα από Υφιστάμενη κατάσταση.....	6
1.2.3	Στρατηγικές κατευθύνσεις Δήμου Αμαρουσίου και κατευθύνσεις Σχεδίων Υπερκείμενου Σχεδιασμού.....	8
1.2.4	Δεδομένα από 1 ^η και 2 ^η Διαβούλευση ΣΒΑΚ Δήμου Αμαρουσίου	12
1.2.5	Δεδομένα από διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίων πολιτών	14
1.2.6	Δεδομένα από την ανάλυση ερωτηματολογίων των φορέων	23
1.2.7	Διατύπωση οράματος κινητικότητας για τον Δήμο Αμαρουσίου.....	24
2	ΕΚΘΕΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	25
3	ΕΚΘΕΣΗ ΜΕΤΡΗΣΙΜΩΝ ΣΤΟΧΩΝ	32
3.1	Οι «έξυπνοι» στόχοι	32
3.2	Μεθοδολογική προσέγγιση.....	33
3.3	Περιβαλλοντικοί «ΕΞΥΠΝΟΙ» Στόχοι.....	33
3.4	Κοινωνικοί «ΕΞΥΠΝΟΙ» στόχοι	34
3.5	Οικονομικοί «ΕΞΥΠΝΟΙ» στόχοι	36

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

1 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

1.1 Αντιστοίχιση με Ευρωπαϊκές Οδηγίες ELTIS

Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα στην πόλη αποτελεί το 5^ο βήμα (2^ο τεταρτημόριο) στο κύκλο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το κοινό όραμα είναι ένα εκ των σημαντικότερων βημάτων του κύκλου διότι είναι εκείνο που θέτει τη βάση προσδιορισμού των στόχων και των μέτρων ενός ΣΒΑΚ.



Εικόνα 1: Δεύτερο τεταρτημόριο κύκλου ΣΒΑΚ

«Σε τι είδους πόλη θέλουμε να ζήσουμε και πως αυτή θα διαφοροποιείται από τις υπόλοιπες;» αποτελεί ένα βασικό ερώτημα που πρέπει να τεθεί στους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς του ΣΒΑΚ. Το όραμα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μελλοντικού αστικού περιβάλλοντος, το οποίο εκφράζεται κατά τη συμμετοχική διαδικασία με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς, και αποτελεί τον γνώμονα για την διαμόρφωση των στόχων και την ανάπτυξη των κατάλληλων μέτρων σχεδιασμού που εξυπηρετούν αυτό το όραμα. Επομένως είναι απαραίτητη η συμμετοχή των πολιτών και των φορέων της πόλης στις συλλογικές δράσεις και συναντήσεις του Συμμετοχικού Σχεδιασμού, που διοργανώνει η Ομάδα Έργου του Δήμου, με στόχο την έκφραση των επιθυμιών και φιλοδοξιών τους και προϊόν την συμφωνία αυτών, μια συμφωνία που στη συνέχεια θα μετουσιωθεί στο κοινό όραμα.

Το όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα πρέπει να διαμορφωθεί ώστε το περιεχόμενο του να συνάδει με το ευρύτερο περιεχόμενο της κοινωνικής και αστικής

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

ανάπτυξης. Επομένως, πρέπει να λαμβάνει υπόψη όλες εκείνες τις εναλλακτικές πολιτικές περί περιβαλλοντικού και πολεοδομικού-χωροταξικού σχεδιασμού, οικονομικής ανάπτυξης, κοινωνικής ένταξης, ισότητας των φύλων, υγείας και ασφάλειας που συμβάλλουν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών.

1.2 Εξειδίκευση διαδικασίας ανάπτυξης οράματος στις ανάγκες του ΣΒΑΚ Αμαρουσίου

1.2.1 Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος

Βασικό βήμα στη διαδικασία ανάπτυξης του κοινού οράματος αποτελεί ο προσδιορισμός των περισσότερο συναφών, σε θέματα κινητικότητας και αστικής και κοινωνικής ανάπτυξης, φορέων. Επομένως, σπουδαίας σημασίας κρίνεται ο εντοπισμός αυτών των φορέων.

Τα επόμενα βήματα περιλαμβάνουν την αξιοποίηση βασικών στοιχείων από ισχύοντα στρατηγικά σχέδια και μελέτες υπερκείμενου σχεδιασμού (επίπεδο Περιφέρειας, Εθνικό, Ευρωπαϊκής Ένωσης), αλλά και σε επίπεδο Δήμου καθώς και την αξιοποίηση των αποτελεσμάτων των προηγούμενων φάσεων Συμμετοχικού Σχεδιασμού.

Τα αποτελέσματα προηγούμενων φάσεων Συμμετοχικού Σχεδιασμού περιλαμβάνουν τα αποτελέσματα ερευνών, συνήθως μέσω διανομής ερωτηματολογίων (είτε με φυσική παρουσία είτε διαδικτυακά), με αποδέκτες τους πολίτες και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς καθώς και τα αποτελέσματα και συμπεράσματα των συναντήσεων, Διαβουλεύσεων και πιθανών εργαστηρίων (είτε κατά την Διαβούλευση είτε διαδικτυακά) με τους εμπλεκόμενους φορείς. Είναι σημαντικό στις προαναφερθείσες διαδικασίες να συμμετέχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς ώστε το όραμα να γίνει πιο εύκολα αποδεκτό αλλά και πιο αντιπροσωπευτικό των πολιτών.

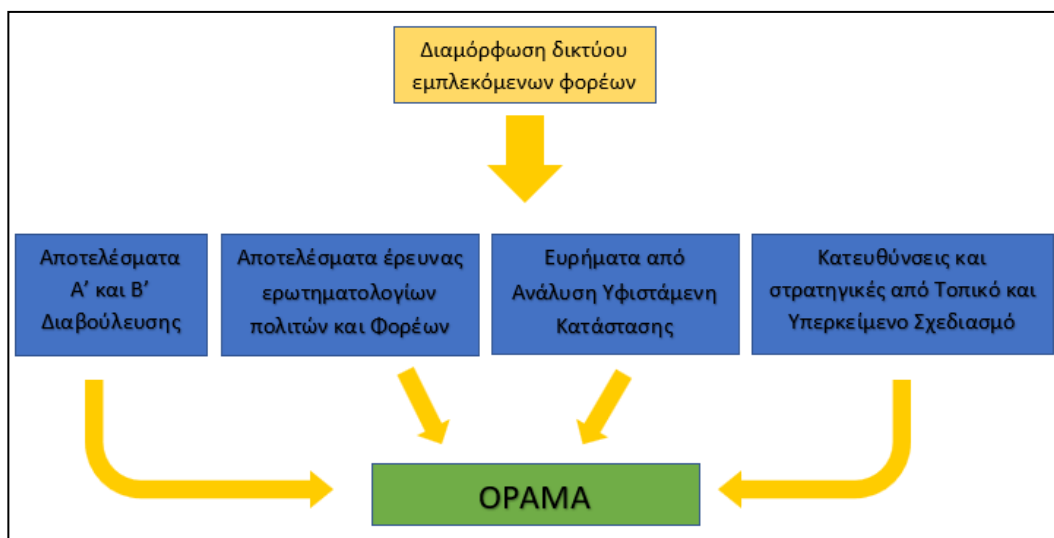
Στην περίπτωση του ΣΒΑΚ του Δήμου Αμαρουσίου αρχικά εντοπίστηκαν και ενημερώθηκαν όλοι οι ενδιαφερόμενοι συναφείς φορείς. Όσοι ανταποκρίθηκαν στην πρόσκληση της Α' Φάσης Συμμετοχικού Σχεδιασμού εντάχθηκαν στο Σύμφωνο Συμμετοχής, το οποίο συμφωνήθηκε στην 1^η Διαβούλευση, και ενσωματώθηκαν στο δίκτυο εμπλεκόμενων φορέων. Στη συνέχεια αξιοποιήθηκαν στρατηγικές και κατευθύνσεις από Στρατηγικά Σχέδια-Μελέτες του Δήμου όπως το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Αμαρουσίου 2015-2019 και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου, καθώς και Υπερκείμενου Σχεδιασμού όπως το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής (ΡΣΑ) 2014-2021. Επιπλέον, συγκεντρώθηκαν όλα τα αποτελέσματα και συμπεράσματα από τις δύο Διαβουλεύσεις για το ΣΒΑΚ του Δήμου Αμαρουσίου

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

σχετικά με τα προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης και τις κατευθύνσεις για την βελτίωσή της, που εξέφρασαν οι εμπλεκόμενοι φορείς. Τέλος, αξιοποιήθηκαν και τα αντίστοιχα σχετικά αποτελέσματα από τα ερωτηματολόγια των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων. Ο συνδυασμών των παραπάνω αποτελεσμάτων και συμπερασμάτων αποτέλεσε τα δεδομένα για την ανάπτυξη του κοινού οράματος για την αστική κινητικότητα στο Δήμο Αμαρουσίου.

Εικόνα 2: Μεθοδολογία ανάπτυξης οράματος κινητικότητας

1.2.2 Δεδομένα από Υφιστάμενη κατάσταση



Έχοντας ως βάση την αναλυτική καταγραφή όλων των δεδομένων που απαρτίζουν την υφιστάμενη κατάσταση και τον εκτενή σχολιασμό τους, όπως περιγράφεται στο τρίτο Παραδοτέο της μελέτης ΣΒΑΚ του Δήμου Αμαρουσίου με τίτλο «Παραδοτέο 3: Α) ΥΛΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ Β) ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ Γ) Η ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ» είναι εφικτή η αλίευση αρκετών στοιχείων που να βοηθούν στην διαμόρφωση του οράματος για την κινητικότητα στον Δήμο Αμαρουσίου.

➤ Χρήσεις γης

Από πολεοδομικής άποψης η μελέτη της χωρικής διάρθρωσης των χρήσεων γης στον Δήμο Αμαρουσίου έδειξε ότι η κυρίαρχη χρήση γης είναι αυτή της κατοικίας. Το Μαρούσι είναι δομημένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε παρά την ύπαρξη του μητροπολιτικού κέντρου υπερτοπικής εμβέλειας, ο υπόλοιπος Δήμος οργανώνεται σε γειτονίες-περιοχές με μικρότερα τοπικά εμπορικά-κέντρα. Συνεπώς είναι έκδηλος ο χαρακτήρας των γειτονιών-θυλάκων που μπορούν να αναδειχθούν για την βελτίωση της ποιότητας των κατοίκων.

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Η ύπαρξη συνολικά 71 σχολείων στον Δήμο Αμαρουσίου έρχεται να υποστηρίξει την ανάγκη για βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσα από την ασφαλή προσβασιμότητα των κατοίκων των γειτονιών σε αυτά. Συνήθως τα σχολεία-εκπαιδευτικά κέντρα βρίσκονται σε κεντρικά σημεία γειτονιών-πολεοδομικών ενοτήτων. Οι περιοχές γύρω από εκπαιδευτικά κέντρα πρέπει να εξετάζονται με μεγάλη προσοχή ώστε να διαφυλάσσεται η ασφαλής μετακίνηση παιδιών και γονέων. Συνεπώς είναι κρίσιμης σημασίας η διασφάλιση της προσβασιμότητας και της ζωντανίας των γειτονιών του Αμαρουσίου.

➤ ***Κοινόχρηστοι χώροι- χώροι πρασίνου***

Ένα άλλο εύρημα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης είναι η ύπαρξη αρκετών κοινόχρηστων - ελεύθερων χώρων, χώρων αναψυχής και χώρων πρασίνου που βρίσκονται εντός της επικράτειας του Δήμου Αμαρουσίου και χαρακτηρίζονται από μεγάλη ποικιλία ως προς τα χαρακτηριστικά τους και τη συμμετοχή τους στη διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος. Παρά το γεγονός ότι σε ορισμένες περιπτώσεις δημιουργούνται μικρά δίκτυα ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου στην πλειοψηφία τους οι εν λόγω χώροι βρίσκονται διασκορπισμένοι στην έκταση του Δήμου μην αποτελώντας ένα ολοκληρωμένο και συνεκτικό δίκτυο που διατρέχει ισόρροπα ολόκληρη την περιοχή παρέμβασης. Η ύπαρξη τέτοιων χώρων προσδίδει μια μεγάλη ευκαιρία για τις πολεοδομικές ενότητες στην δημιουργία δικτύων ήπιας κινητικότητας που να τις συμπεριλαμβάνουν.

➤ ***Οδικό δίκτυο - φράγματα στην κίνηση των πεζών-ποδηλάτων***

Η ύπαρξη διαφόρων σημαντικών οδικών αρτηριών με χαρακτηριστική γεωμετρία, διαμόρφωση φιλική προς το αυτοκίνητο και μεγάλους φόρτους στην περιοχή επιφέρει το σχηματισμό φραγμάτων στην κίνηση των πεζών είτε στο εσωτερικό, είτε στην περιφέρεια του Δήμου Αμαρουσίου. Αξιοσημείωτα παραδείγματα αποτελούν η λεωφόρος Κηφισίας και Σπύρου Λούη, καθώς και η Αττική οδός. Αυτοί οι μεγάλοι οδικοί άξονες κατακερματίζουν την ενότητα του Δήμου και δυσκολεύουν την ελεύθερη και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών, των ποδηλατιστών και των ευαίσθητων χρηστών της οδού (ηλικιωμένους, ΑΜΕΑ, μαθητές) μειώνοντας όχι μόνο την προσβασιμότητα, την ασφάλεια αλλά και τον περιβαλλοντικό χαρακτήρα του Δήμου αφού υπάρχει οπτική όχληση και υψηλά επίπεδα θορύβου.

➤ ***Πεζοδρόμια-Ποδηλατόδρομοι***

Η απογραφή των πεζοδρομίων στο Δήμο Αμαρουσίου κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης χωρίστηκε σε δύο μέρη:

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

- 1) Καταγραφή του πλάτους των πεζοδρομίων και διερεύνηση του βαθμού στον οποίο συμβαδίζουν με τις επίσημες προδιαγραφές. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι στο 52,4% του υπό εξέταση δικτύου τα πεζοδρόμια έχουν πλάτος μικρότερο του 1,5 μέτρου, δηλαδή υπολείπονται των προδιαγραφών.
- 2) Αξιολόγηση της ποιότητας του πεζοδρομίου η οποία έδειξε ότι το 49,46% του υπό εξέταση δικτύου διαθέτει καλή κατάσταση πεζοδρομίων, στο 30,76% του δικτύου η κατάσταση είναι μέτρια, ενώ στο 19,78% του δικτύου παρατηρούνται αδιαμόρφωτα ή κακής κατάστασης πεζοδρόμια.

Είναι ευνόητο πως η κατάσταση αυτή δυσκολεύει την προσβασιμότητα των πεζών προκαλώντας μείωση της στάθμης εξυπηρέτησης βαδίσματος. Επίσης σε πολλές περιπτώσεις η μη ύπαρξη πεζοδρομίου ή ακόμα και το μικρό πλάτος αναγκάζει του ευαίσθητους χρήστες να κινηθούν μέσω του οδοστρώματος, γεγονός που τους εκθέτει σε άμεσο κίνδυνο.

Όσον αφορά τους ποδηλατοδρόμους, το υφιστάμενο δίκτυο καλύπτει μόλις το 1,12% του συνολικού δικτύου του Δήμου Αμαρουσίου. Αποτέλεσμα αυτού είναι να υποβαθμίζεται η μετακίνηση με ποδήλατο και να μην δίνονται κίνητρα για την χρήση του. Ο Δήμος και μέσα από συζήτηση με την ΟΕΔ και από δηλώσεις του Δημάρχου έχει δείξει την πρόθεσή του να αλλάξει αυτό.

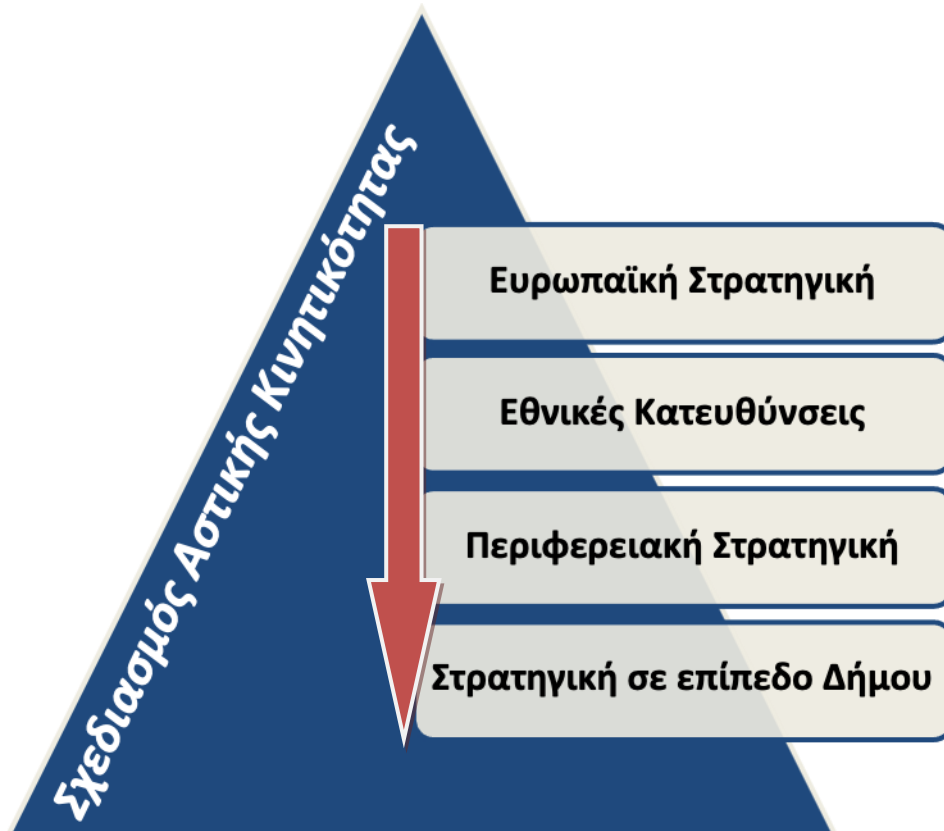
Συμπερασματικά τα δεδομένα από την υφιστάμενη κατάσταση αναδεικνύουν την ανάγκη για μετατροπή των περιοχών του Αμαρουσίου σε ασφαλείς-ζωντανές γειτονιές οι οποίες να είναι εύκολα προσβάσιμες από όλες τις κατηγορίες μετακινούμενων. Επίσης αναδεικνύεται η ανάγκη για ενοποίηση των περιοχών αυτών και κατάργηση των εμποδίων στην μετακίνηση μεταξύ τους καθώς και η βελτίωση του περιβαλλοντικού χαρακτήρα της περιοχής. Αυτά τα στοιχεία οφείλουν να συμπεριληφθούν στην διαμόρφωση του οράματος.

1.2.3 Στρατηγικές κατευθύνσεις Δήμου Αμαρουσίου και κατευθύνσεις Σχεδίων Υπερκείμενου Σχεδιασμού

Για την ορθή διαμόρφωση του οράματος της κινητικότητας στον Δήμο Αμαρουσίου, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι οραματικές κατευθύνσεις των κειμένων που διαμορφώνουν τον στρατηγικό σχεδιασμό του Αμαρουσίου. Λαμβάνοντας υπόψη την ιεραρχία των συνιστωσών διαμόρφωσης του σχεδιασμού αστικής κινητικότητας, όπως αυτός περιεγράφηκε στο κεφάλαιο 9 του πρώτου παραδοτέου του ΣΒΑΚ Δήμου Αμαρουσίου η σωστή προσέγγιση είναι η λήψη δεδομένων από κείμενα που αφορούν κατά σειρά Ευρωπαϊκές στρατηγικές, Εθνικές κατευθύνσεις, στρατηγικές σε

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

επίπεδο περιφέρειας και τελικώς στρατηγικά κείμενα του ίδιου του Δήμου. Στην ανάλυση που ακολουθεί ομαδοποιούνται οι Ευρωπαϊκές, Εθνικές και Περιφερειακές κατευθύνσεις σε έναν ενιαίο υπερκείμενο σχεδιασμό και διαχωρίζονται από τον σχεδιασμό σε επίπεδο Δήμου.



Εικόνα 3: Συνιστώσες διαμόρφωσης σχεδιασμού αστικής κινητικότητας

➤ **Υπερκείμενος Σχεδιασμός**

Όσον αφορά τις Ευρωπαϊκές κατευθύνσεις, οι οραματικοί στόχοι ανά κείμενο στρατηγικής-πρόγραμμα παρατίθενται επιγραμματικά:

Λευκή Βίβλος των Μεταφορών (2011):

Καθαρές αστικές μεταφορές και καθημερινές μετακινήσεις προς και από τον τόπο εργασίας μέσω μείωσης χρήσης ΙΧ και στροφή των μετακινούμενων προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα οποία θα αξιοποιούν φιλικότερες προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας αλλά και προς τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, όπως το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση.

Πράσινη Βίβλος των Μεταφορών [2007]:

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Δημιουργία Πράσινων Πόλεων, δηλαδή φιλικότερων προς το περιβάλλον με αστικές συγκοινωνίες που θα αξιοποιούν έξυπνα συστήματα μεταφορών (Intelligent Transport Systems, I.T.S.) και θα είναι προσβάσιμες σε όλες τις κοινωνικές ομάδες (ηλικιωμένοι, παιδιά, μητέρες, άτομα με κινητικά προβλήματα και προβλήματα όρασης).

Πρόγραμμα HORIZON 2020:

Πράσινη, ολοκληρωμένη κινητικότητα. Δημιουργία ενός αειφόρου συστήματος μεταφορών που αρμόζει σε μια σύγχρονη, ανταγωνιστική Ευρώπη.

Σχετικά με τις Εθνικές στρατηγικές-προγράμματα και τις κατευθύνσεις που προκύπτουν από αυτά:

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» (2014):

Άξονας 08- Καθαρές Αστικές Μεταφορές: Προώθηση καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας

Άξονας 09 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές & Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος: Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον. Βελτίωση συστημάτων αστικών και προαστιακών συγκοινωνιών, ασφάλειας πεζών.

Άξονας 10 – Εφαρμογή Στρατηγικών Επίτευξης Χαμηλών Εκπομπών Διοξειδίου του Άνθρακα με Έμφαση στις Αστικές Περιοχές: Προώθηση βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και αναζωογόνησης

Άξονας 12 – Στρατηγικές και Δράσεις Προώθησης της Ενσωμάτωσης του Ευρωπαϊκού Περιβαλλοντικού Κεκτημένου: Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος μέσω αστικού / πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, προστασία της ποιότητας της ατμόσφαιρας και αντιμετώπιση του θορύβου. Δράσεις για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης του αέρα.

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών

Πυλώνας 1: Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας και Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών

Πυλώνας 4:Υποστήριξη του Τομέα Τουρισμού

Πυλώνας 6:Βελτίωση της Αποδοτικότητας του Τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Πυλώνας 7:Ανάπτυξη Αποτελεσματικού Συστήματος Αστικών και Προαστιακών Δημόσιων Συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Οραματικές κατευθύνσεις που προκύπτουν από στρατηγικές-προγράμματα σε επίπεδο Περιφέρειας Αττικής:

Πενταετές Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής (2014-2019):

Η κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της Αττικής, ως Περιφέρεια της Ευρώπης, με μοχλούς ανάπτυξης την πολιτιστική της ταυτότητα, τις τοπικές παραγωγικές δυνάμεις, την προστασία της εργασίας, την τεχνολογία και την καινοτομία.

Αξονας Προτεραιότητας 6: Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων.

Αξονας Προτεραιότητας 7: Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων.

Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής (ΡΣΑ) 2014-2021

Άρθρο 5: Επιδιώκεται η ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφορίας με τους εξής τρόπους:

-Ενιαίος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός και προσανατολισμός της χωρικής ανάπτυξης, κυρίως, προς τα δίκτυα των μέσων σταθερής τροχιάς και σε συνάρθρωση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

-Ολοκλήρωση του βασικού οδικού δικτύου Αττικής,

-Κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας,

-Έμφαση στα ήπια μέσα μετακίνησης, με τη χωροθέτηση βασικών μονάδων εφοδιαστικής διαχείρισης και πρακτορείων μεταφορών, σε συνάρτηση με τη χωροταξική οργάνωση.

Άρθρο 10, παρ. 3.2: Ο Δήμος Αμαρουσίου ανήκει στα διαδημοτικά κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας εντός Χωρικής Ενότητας Λεκανοπεδίου. Τα Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας ορίζονται ως δευτερεύοντα κέντρα ή συστήματα κέντρων της Χωρικής Ενότητας Λεκανοπεδίου που συγκεντρώνουν πολυδιάστατη ανάπτυξη και έχουν σημαντική εμβέλεια μέσα στη Χωρική Ενότητα στην οποία ανήκουν, αναδεικνύοντας τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της και μπορεί να περιλαμβάνουν και ορισμένες συμπληρωματικές δραστηριότητες μητροπολιτικής ακτινοβολίας. Συνιστούν δίκτυο συμπληρωματικών κέντρων πολλαπλών δραστηριοτήτων, τα οποία διατηρούν ταυτόχρονα τη λειτουργική τους αυτοτέλεια και ετερογένεια, προωθώντας την εσωτερική συνοχή και την ισόρροπη ανάπτυξη.

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

➤ **Στρατηγικός Σχεδιασμός σε επίπεδο Δήμου**

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Αμαρουσίου για τα έτη 2015-2019 το στρατηγικό όραμα του Δήμου είναι **να γίνει το Μαρούσι προάστιο ξανά, μια πόλη ανθρώπινη, με σύγχρονες υποδομές, μια βιώσιμη πόλη υγείας και καινοτομίας.**

Στρατηγικό επίσης όραμα του Δήμου Αμαρουσίου είναι να καθιερωθεί ως ένας πρότυπος οργανισμός που εξασφαλίζει στους πολίτες του συνεχή βελτίωση της ποιότητας ζωής τους, προωθεί τη βιώσιμη ανάπτυξη, συμμετέχει στην κοινωνία της γνώσης, προωθεί την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής και τη βελτίωση της κοινωνικής συνοχής μέσα από ένα κοινωνικό πρόσωπο που αναζητά συνεχώς τρόπους για την στήριξη των ευπαθών κοινωνικών ομάδων, αλλά και της νέας και καινοτόμου επιχειρηματικότητας. Παράλληλα, στοχεύει στην ανάπτυξη πρακτικών διαβούλευσης με αξιοποίηση όλων των σύγχρονων μέσων και τη διαρκή επικοινωνία με την τοπική κοινωνία.

➤ **Συμπεράσματα**

Ξεκινώντας από τα Ευρωπαϊκά κείμενα, είναι ολοφάνερη η κατεύθυνση προς μείωση των μετακινήσεων με ΙΧ και στροφή σε «πράσινες»-βιώσιμες μετακινήσεις για όλους τους μετακινούμενους. Άμεσο αποτέλεσμα αυτού αποτελεί η φιλική προς το περιβάλλον προσέγγιση των μετακινήσεων, κάτι που ταυτόχρονα αποτελεί και στόχο.

Στα ίδια μήκη κύματος κινούνται και οι εθνικές κατευθύνσεις στις οποίες έρχεται να προστεθεί και ο στόχος της οικονομικής ανάπτυξης. Οι όροι ασφάλεια, βιωσιμότητα, βελτίωση αστικού περιβάλλοντος και ήπιες μετακινήσεις είναι παρόντες σε όλες τις στοχοθετήσεις και τα οράματα. Οι στόχοι αυτοί ενισχύονται περεταίρω στα κείμενα που αφορούν την περιφέρεια Αττικής.

Συμπληρώνοντας όλα τα παραπάνω και υιοθετώντας τις ίδιες αρχές, στο επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου δομείται ένα όραμα που προβάλλει την βιωσιμότητα και την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του.

1.2.4 Δεδομένα από 1^η και 2^η Διαβούλευση ΣΒΑΚ Δήμου Αμαρουσίου

Το αντικείμενο συνάντησης της 1ης Διαβούλευσης ήταν η ενημέρωση των σημαντικότερων εμπλεκόμενων φορέων αναφορικά με το ρόλο τους στο σχεδιασμό, αλλά και την καταγραφή των αναγκών και προβλημάτων σχετικά με τις μετακινήσεις στον Δήμο Αμαρουσίου.

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Σκοπός της 2ης Διαβούλευσης ήταν η περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στον Δήμο Αμαρουσίου, όπως αυτή είχε καταγραφεί μέχρι εκείνη τη στιγμή, μέσα από έρευνες, συλλογή στοιχείων και την ανάλυση των ερωτηματολογίων φορέων και πολιτών που συμπληρώθηκαν. Επιπλέον, στόχος μέσα από τις τοποθετήσεις επί των αποτελεσμάτων και την συζήτηση περί καταλληλότερων κατευθύνσεων ήταν να προκύψει η στρατηγική κατεύθυνση βελτίωσης της κινητικότητας στον Δήμο.

Τόσο οι τοποθετήσεις της Δημοτικής Αρχής και του Δημάρχου όσο και των φορέων που συμμετείχαν έδειξαν την ανάγκη για μια ανθρωποκεντρική προσέγγιση στην κινητικότητα τόσο εντός του δήμου όσο και στις υπερτοπικές μετακινήσεις που περιλαμβάνουν το Μαρούσι ως άκρο τους.

Οι φορείς και η Δημοτική Αρχή εξέφρασαν τη συναίνεση τους με την διαμόρφωση μιας νέας νοοτροπίας στην κινητικότητα η οποία βασίζεται στην χρήση ήπιων τρόπων μετακίνησης και ότι το όραμα για την κινητικότητα στον Δήμο μπορεί να συμφωνεί με τις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Τα συμπεράσματα για το όραμα και τις κατευθύνσεις για την κινητικότητα στο Δήμο Αμαρουσίου, από τις τοποθετήσεις των φορέων περιλαμβάνουν κυρίως:

- Εξασφάλιση της προσβασιμότητας για όλες τις κοινωνικές ομάδες και ειδική μέριμνα στους ευάλωτους χρήστες.
- Προώθηση της πεζής μετακίνησης και της χρήσης ποδηλάτου με βελτίωση της υπάρχουσας υποδομής (πεζοδρομίων, διαβάσεων, ποδηλατοδρόμων κλπ.) αλλά και δημιουργία νέων.
- Ανάδειξη, ενίσχυση των ΜΜΜ και της προσβασιμότητας στους σταθμούς και τις στάσεις.
- Αποσυμφόρηση των μεγάλων οδικών αξόνων της περιοχής.
- Αποθάρρυνση της χρήσης των ΙΧ αυτοκινήτων.
- Επίλυση του έντονου προβλήματος της μεγάλης ζήτησης στάθμευσης, ειδικά στις περιοχές με χρήσεις γης υπερτοπικού χαρακτήρα, η οποία οδηγεί και στην παράνομη στάθμευση.
- Αξιοποίηση υφιστάμενων χώρων πρασίνων και δημιουργία νέων.
- Προώθηση της διατροπικότητας.

Έγινε αντιληπτό από την Ομάδα Έργου ότι ο Δήμος και οι Φορείς επιθυμούν και προσδοκούν την ανάκτηση και τη νέα διαρρύθμιση του δημόσιου χώρου και την ενίσχυση της προσβασιμότητας σε αυτόν για όλους πολίτες, δίχως αποκλεισμούς, προς εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος.

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

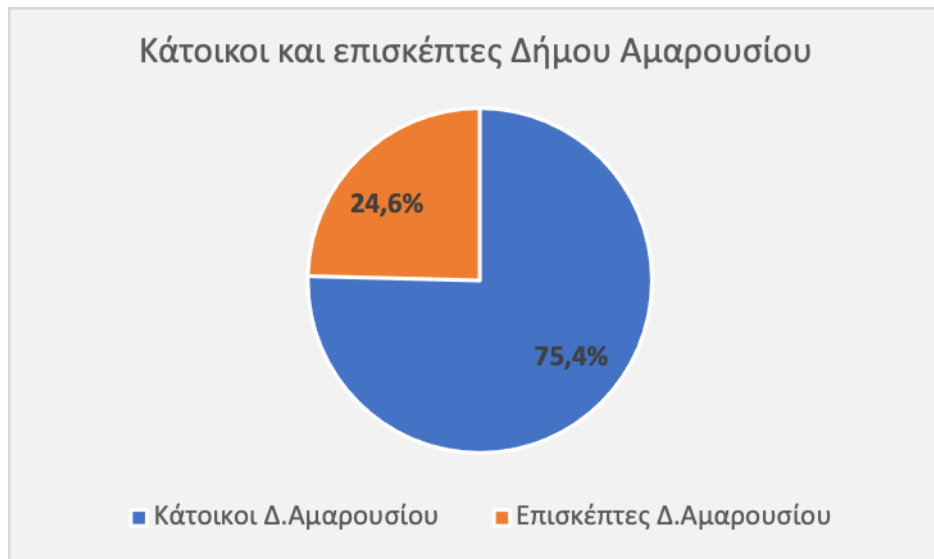
1.2.5 Δεδομένα από διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίων πολιτών

Για τις ανάγκες του συμμετοχικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, δημιουργήθηκε ειδικός χώρος στην επίσημη ιστοσελίδα του δήμου, με σκοπό να ενημερώνει, να ευαισθητοποιεί και να παρέχει τη δυνατότητα διάδρασης των ενδιαφερόμενων πολιτών και φορέων. Εκεί οι ενδιαφερόμενοι πολίτες και φορείς είχαν τη δυνατότητα να συμμετέχουν σε αντίστοιχη διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίων.

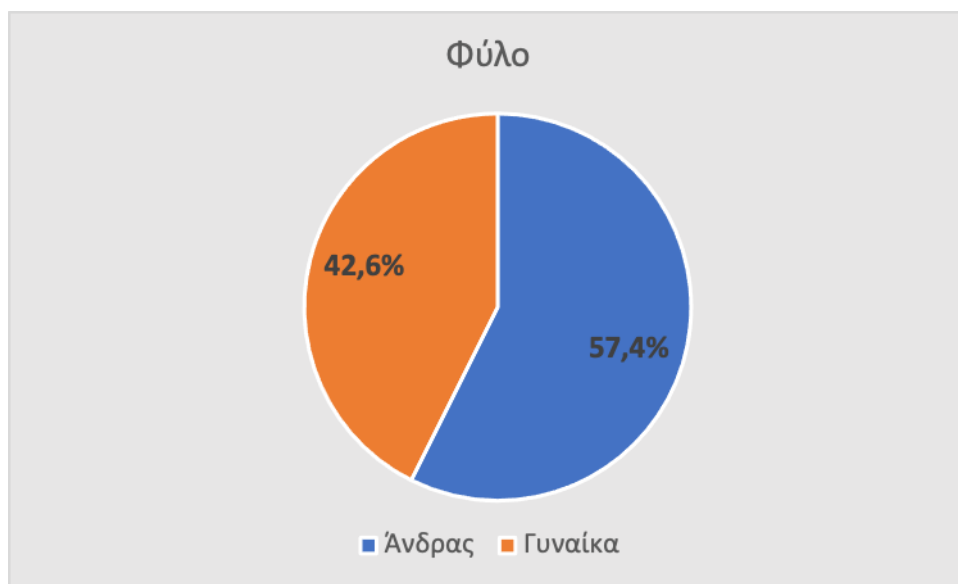
Η διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίων των πολιτών είχε διάρκεια 2 μηνών, μέχρι και την ημερομηνία έναρξης σύνταξης του παρόντος παραδοτέου. Αρχικά οι πολίτες καλούνταν να συμπληρώσουν το πεδίο των ερωτήσεων σχετικών με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά. Στη συνέχεια, εξέφραζαν την άποψή τους σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση της κινητικότητας στον Δήμο Αμαρουσίου καθώς και τί και με ποιόν τρόπο θα μπορούσε να αλλάξει αυτή προς βελτίωση της κινητικότητας και της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Όπως φαίνεται και στην Εικόνα 4, το 75,4% του δείγματος κατοικούν στον Δήμο Αμαρουσίου ενώ το 24,6% κατοικούν εκτός αυτού και μετακινούνται προς το Δήμο με σκοπό όπως η εργασία, αναψυχή, ψώνια κλπ. 57,4 % που συμμετείχαν στην έρευνα είναι γυναίκες και το 42,6% άντρες. Οι ηλικιακές ομάδες 30-39 με 26,2%, 40-49 με 31,1% συγκεντρώνουν τα μεγαλύτερα ποσοστά συμμετοχής στην έρευνα όπως φαίνεται στην Εικόνα 6. Τονίζεται ότι 45,9% δηλώνει μηνιαίο οικογενειακό καθαρό εισόδημα στην κατηγορία 1000-1999 €. Τέλος, προκύπτει ότι ένα σημαντικό μέρος, 45,9%, του δείγματος που συμμετείχαν στην διαδικτυακή έρευνα απασχολούνται ως ιδιωτικοί υπάλληλοι ενώ άνεργοι και οι ιδιοκτήτες επιχειρήσεων αποτελούν μικρό μέρος αυτού.

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων



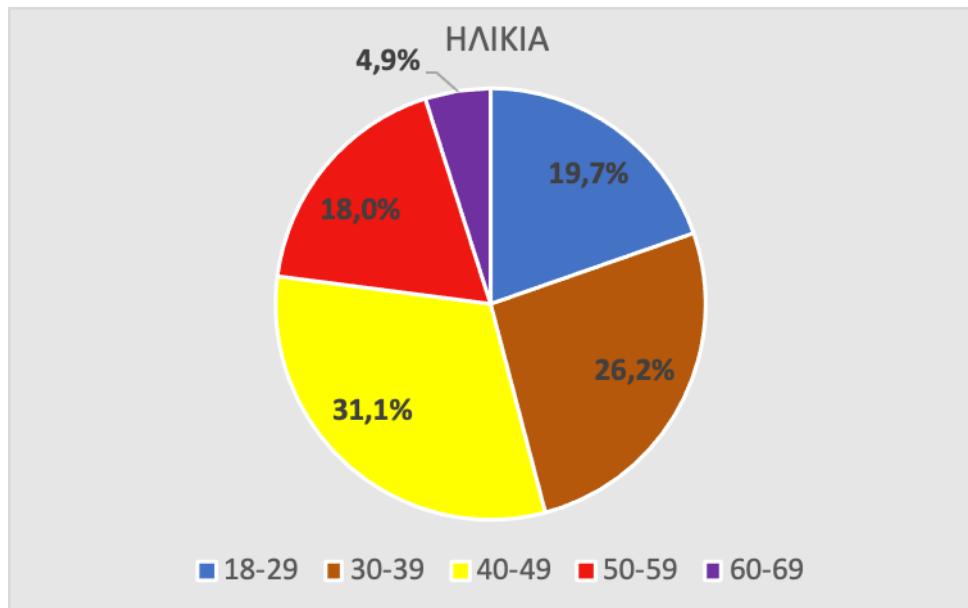
Εικόνα 4: Κατοικία εντός ή εκτός Δήμου ερωτώμενου/ης



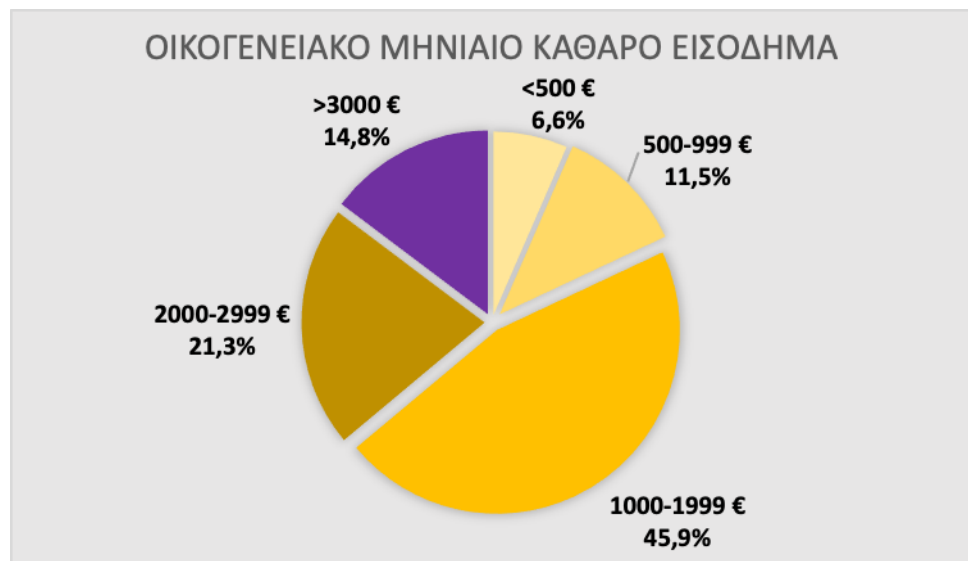
Εικόνα 5: Φύλο ερωτώμενου/ης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αμαρουσίου

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

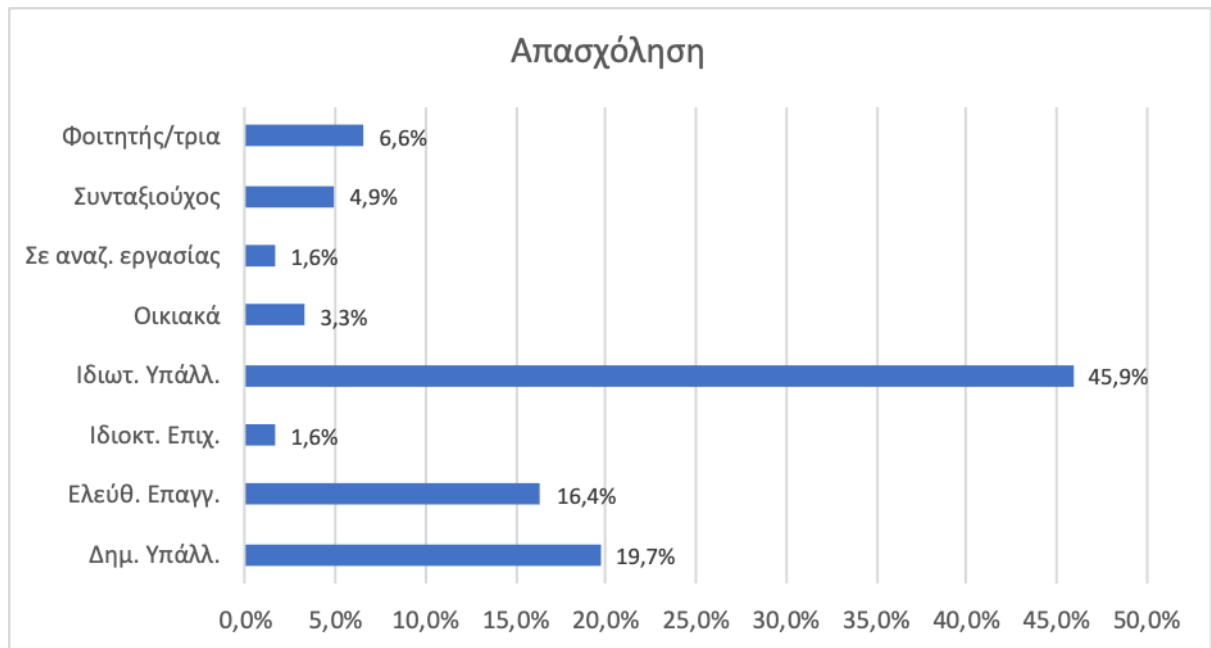


Εικόνα 6: Ηλικιακή ομάδα στην οποία ανήκει ο/η ερωτώμενος/η



Εικόνα 7: Οικογενειακό μηνιαίο καθαρό εισόδημα ερωτώμενου/ης

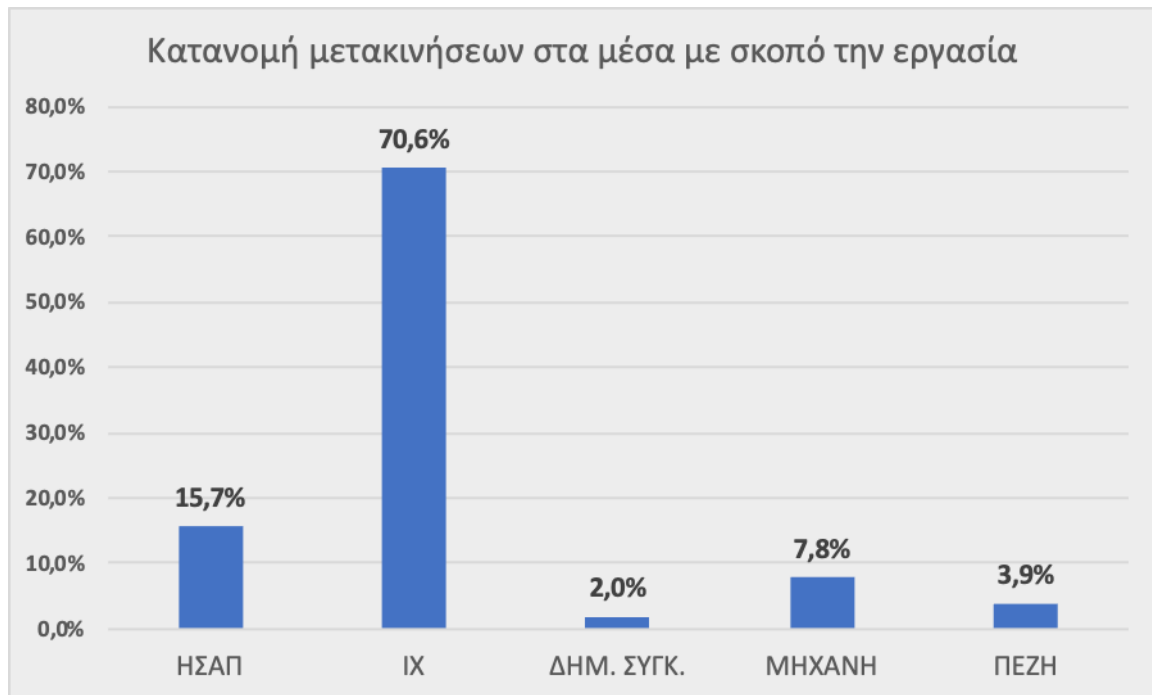
Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων



Εικόνα 8: Απασχόληση ερωτώμενου/ης

Από τα παρακάτω διαγράμματα είναι προφανές ότι το κυρίαρχο μέσο μετακίνησης με σκοπό την εργασία, ή τα ψώνια ή την αναψυχή είναι το ΙΧ αυτοκίνητο, όπως και αναμενόταν. Το 70,6% του δείγματος δήλωσαν ότι το κύριο μέσο μετακίνησης τους, με σκοπό την εργασία, είναι το ΙΧ αυτοκίνητο, το 15,7% δήλωσαν τον ΗΣΑΠ, 7,8% τη μηχανή ενώ μόλις το 2% δήλωσε το λεωφορείο της δημοτικής συγκοινωνίας και ελάχιστοι το λεωφορείο του ΟΑΣΑ ή το ποδήλατο. Είναι εμφανές ότι τα ήπια μέσα μετακίνησης δεν αποτελούν πρώτη εναλλακτική επιλογή του ερωτώμενου μετακινούμενου.

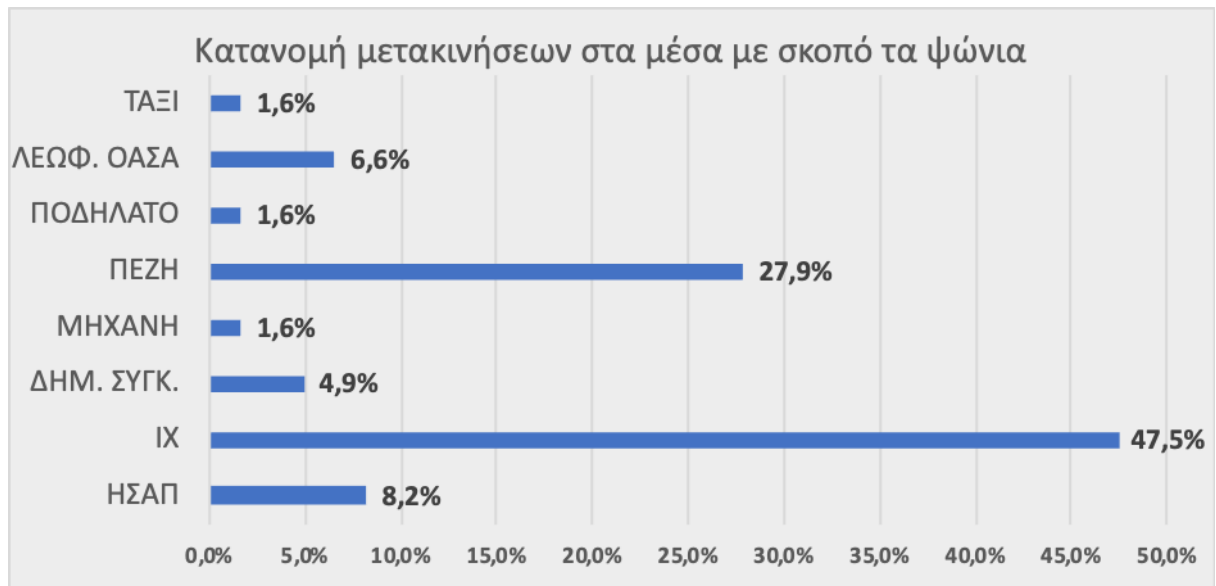
Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων



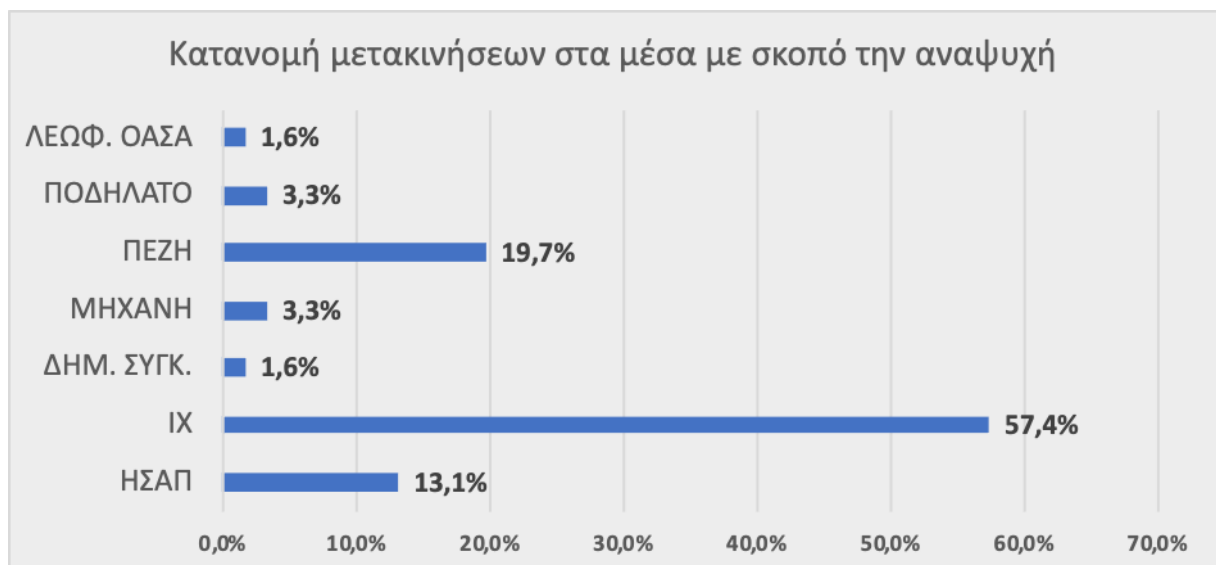
Εικόνα 9: Κατανομή μετακινήσεων των ερωτώμενων στα μέσα με σκοπό την εργασία

Το κύριο μέσο μετακίνησης με σκοπό τα ψώνια είναι και πάλι το ΙΧ αυτοκίνητο αλλά με χαμηλότερο ποσοστό, 47,5%, από ότι στη μετακίνηση για εργασία ενώ η πεζή μετακίνηση σημειώνει 27,9%. Το ΙΧ αυτοκίνητο σημειώνει και σε αυτή την περίπτωση υψηλό ποσοστό, το οποίο για οποιοδήποτε Δήμο θα ήταν υψηλό, αλλά περισσότερο δικαιολογημένο για τον Δήμο Αμαρουσίου καθώς εντός αυτού λειτουργούν 3 από τα μεγαλύτερα εμπορικά κέντρα στην Ελλάδα, «The Mall Athens», «Golden Hall» και «Avenue Mall Athens», στα οποία επιπλέον υπάρχει υψηλή προσβασιμότητα με το ΙΧ και μεγάλη προσφορά θέσεων στάθμευσης. Η πεζή μετακίνηση σημειώνει ποσοστό 27,9%, το οποίο οφείλεται κυρίως στην εγγύτητα της θέσης των super markets στις κατοικίες των οικισμών του Δήμου και στην ύπαρξη χρήσεων γης με βάση το εμπόριο στο τοπικό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου.

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων



Εικόνα 10: Κατανομή μετακινήσεων των ερωτώμενων στα μέσα με σκοπό τα ψώνια



Εικόνα 11: Κατανομή μετακινήσεων των ερωτώμενων στα μέσα με σκοπό την αναψυχή

Το ΙΧ αποτελεί το κύριο μέσο μετακίνησης με σκοπό την αναψυχή, όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα. Το 57,4% του ΙΧ πιθανόν να οφείλεται εν μέρει στο γεγονός ότι 49% των κατοίκων του Δήμου, όπως δήλωσαν στην έρευνα, μετακινείται εκτός του Δήμου με σκοπό την αναψυχή. Επιπλέον, δεδομένου ότι το 51% των κατοίκων μετακινείται εντός του Δήμου με σκοπό την αναψυχή, μπορεί να οφείλεται εν μέρει και στο γεγονός ότι τα προαναφερθέντα μεγάλα εμπορικά κέντρα αποτελούν

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

ταυτοχρόνως και σημαντικούς πόλους έλξης στον τομέα της ψυχαγωγίας (σινεμά, εκδηλώσεις κλπ.). Πιθανόν, η βελτίωση της προσβασιμότητας των εμπορικών αυτών κέντρων με πιο ήπια μέσα μετακίνησης θα ωφελούσε στην αύξηση της χρήσης των μέσων αυτών στις μετακινήσεις για αναψυχή, παρομοίως και για τις μετακινήσεις για σκοπό τα ψώνια.

Οι πολίτες, μέσα από την διαδικτυακή έρευνα, είχαν τη δυνατότητα να αποδώσουν το βαθμό σημαντικότητας των προβλημάτων στις υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας στον Δήμο Αμαρουσίου. Τα αποτελέσματα παρατίθενται στον παρακάτω Πίνακα. Το 55,7% δήλωσε ότι το πρόβλημα του περιορισμένου πλάτους πεζοδρομίων και της κατάληψης μέρους του αποτελεί πολύ σημαντικό πρόβλημα. Το 77% μάλιστα δήλωσε ότι αποτελεί σημαντικό ή πολύ σημαντικό. Επιπλέον υψηλά ποσοστά σημειώνουν η παράνομη στάθμευση και το ανεπαρκές δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Συμπεραίνεται, ότι οι πολίτες αισθάνονται ότι ο δημόσιος χώρος παραβιάζεται και ότι αυτό επιβαρύνει τους ίδιους και τους συμπολίτες τους όταν βρίσκονται στη θέση του σχετικά ευάλωτου χρήστη, δηλαδή κατά την πεζή μετακίνηση ή μετακίνηση με ποδήλατο. Να τονισθεί, ότι το υψηλό κόστος μετακίνησης και τα προβλήματα σχετικά τις στάσεις και την κατάσταση των λεωφορείων δεν δηλώνονται ως πολύ σημαντικά. Αυτό αποτελεί ένα σημαντικό εύρημα καθώς εξυπηρετεί στον προσανατολισμό των κυριότερων και σημαντικότερων κατευθύνσεων για να ληφθούν στη συνέχεια τα μέτρα σχεδιασμού.

Πίνακας 1: Βαθμός σημαντικότητας των προβλημάτων της υφιστάμενης κατάστασης

Πρόβλημα στις υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας	% ερωτώμενων που δήλωσαν πολύ σημαντικό το πρόβλημα	% ερωτώμενων που δήλωσαν σημαντικό ή πολύ σημαντικό το πρόβλημα
Περιορισμένο πλάτος πεζοδρομίων και ύπαρξη εμποδίων (π.χ. τραπεζοκαθίσματα, σταθμευμένα οχήματα, λακκούβες κτλ.)	55.7%	77.0%
Παράνομη στάθμευση	49.2%	70.5%
Ανεπαρκές δίκτυο για μετακίνηση με ποδήλατο (έλλειψη κατάλληλης σήμανσης, έλλειψη χώρων στάθμευσης, έλλειψη ποδηλατοδρόμων κτλ.)	47.5%	65.6%

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Κυκλοφοριακή συμφόρηση και καθυστερήσεις	39.3%	70.5%
Έλλειψη χώρων στάθμευσης για αυτοκίνητα και δίκυκλα	39.3%	63.9%
Ελλιπής σήμανση – ελλιπής συντήρηση της σήμανσης – μειωμένο αίσθημα οδικής ασφάλειας	32.8%	57.4%
Αραιά δρομολόγια και έλλειψη αξιοπιστίας δημόσιας συγκοινωνίας	32.8%	49.2%
Αυξημένη παραβατικότητα	29.5%	45.9%
Έλλειψη καθαρής ατμόσφαιρας και ηχορύπανση	24.6%	41.0%
Έλλειψη ελεύθερων δημόσιων χώρων και χώρων πρασίνου	21.3%	41.0%
Κακή κατάσταση λεωφορείων και στάσεων	21.3%	39.3%
Περιορισμένες λεωφορειακές γραμμές και αραιές στάσεις λεωφορείων	18.0%	37.7%
Υψηλό κόστος μετακίνησης	14.8%	29.5%

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται τα αποτελέσματα από την απόδοση σημαντικότητας των πολιτών στις προτεινόμενες κατευθύνσεις που μπορούν να υιοθετηθούν προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης. Είναι εμφανές ότι μεγάλο μερίδιο του δείγματος των πολιτών επιθυμεί, τα μέτρα που θα ληφθούν να επικεντρωθούν πρώτα στην ενίσχυση της ασφάλειας, άνεσης και προσβασιμότητας των ευάλωτων ομάδων χρηστών. Επιπλέον, σημαντικό ποσοστό, 63,9% και 59%, επιθυμεί να δοθεί πολύ μεγάλη έμφαση την ενίσχυση της πεζής μετακίνησης και της μετακίνησης με τα ΜΜΜ αντίστοιχα.

Πίνακας 2: Απόδοση έμφασης των πολιτών σε προτεινόμενες κατευθύνσεις

Προτεινόμενη κατεύθυνση για την αντιμετώπιση των προβλημάτων στις υφιστάμενες καταστάσεις	% ερωτώμενων που δήλωσαν πολύ μεγάλη έμφαση	% ερωτώμενων που δήλωσαν μεγάλη έμφαση ή πολύ μεγάλη έμφαση
---	---	---

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Μέτρα για να μπορούν ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι, παιδιά να κινούνται με ασφάλεια και άνεση	78.7%	90.2%
Μέτρα για την ενίσχυση του περπατήματος	63.9%	83.6%
Μέτρα για τη βελτίωση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	59.0%	77.0%
Προτάσεις για την αύξηση της οδικής ασφάλειας και προστασίας των πολιτών γενικά	55.7%	73.8%
Μέτρα για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης και γενικότερα για στάθμευση	49.2%	68.9%
Μέτρα για την ενίσχυση του ποδηλάτου	42.6%	63.9%
Μέτρα σχετικά με τη χρήση αυτοκινήτων και μηχανών	32.8%	54.1%

Στην τελευταία ερώτηση της διαδικτυακής έρευνας, οι ερωτώμενοι/ες είχαν τη δυνατότητα να κατατάξουν, από τον περισσότερο στον λιγότερο επιθυμητό, τους χαρακτηρισμούς που θα μπορούσαν να αποδοθούν στην πόλη τους στο μέλλον, μετά την υλοποίηση και εφαρμογή των μέτρων σχεδιασμού. Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, το 21,6% των ερωτώμενων οραματίζονται τη πόλη τους ως ασφαλή και με υψηλή προσβασιμότητα για όλες τις ομάδες χρηστών. Το 21,4% επιθυμεί περισσότερο μια ζωντανή πόλη με απόδοση περισσότερου δημόσιου χώρου στους πεζούς, ποδηλατιστές, παιδιά. Επίσης, Το 18,2% οραματίζεται μια πόλη που θα την διακρίνει ο σεβασμός και η φιλικότητα στο περιβάλλον.

Πίνακας 3: Κατάταξη οραμάτων

Πώς θα θέλατε η δική σας πόλη να γίνει πιο φιλική προς τους κατοίκους της και να διαφοροποιείται από τις υπόλοιπες;	% ερωτώμενων που κατέταξαν την αντίστοιχη επιλογή πρώτη
Ασφαλής και εύκολα προσβάσιμη για όλους	21.6%
Ζωντανή (παρουσία παιδιών- πεζών και ποδηλατιστών στους δρόμους)	21.4%

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Φιλική προς το περιβάλλον	18.2%
Οικονομικά ανεπτυγμένα	14.45%
«Εξυπνη» (πρωτοπόρο σε καινοτομίες)	14.35%
Τουριστικά ελκυστική με αναδεδειγμένο τον πολιτιστικό της χαρακτήρα	10%

1.2.6 Δεδομένα από την ανάλυση ερωτηματολογίων των φορέων

Στην αντίστοιχη διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίων για τους ενδιαφερόμενους φορείς του Δήμου Αμαρουσίου, αυτοί είχαν τη ευκαιρία να εκφράσουν προβληματισμούς τους για τις υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας στο σύστημα μεταφορών του Δήμου και προτάσεις προς βελτίωση των συνθηκών αυτών. Τα προβλήματα που παραθέσανε οι 10, συμμετέχοντες στην έρευνα, φορείς ήταν πολυδιάστατα και σύμφωνα με τις απαντήσεις τους, η Ομάδα Έργου αντιλαμβάνεται ότι υπάρχει έντονη επιθυμία, από τους φορείς, μεταβολής της υφιστάμενης κατάστασης και με την δική τους ενεργή συμμετοχή και συνεργασία.

Από τα προβλήματα και τις προτάσεις που δηλώθηκαν στην έρευνα τα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι τα εξής:

- Διαπιστώνεται πως η πεζή μετακίνηση, ιδίως των ευάλωτων ομάδων χρηστών, είναι δυσχερής καθώς οι φορείς εντοπίζουν ένα πλήθος περιοχών εντός του Δήμου όπου το πλάτος των πεζοδρομίων είναι ανεπαρκές (π.χ. οδός Σώρου), η υποδομή τους υποβαθμισμένη. Επίσης, η προσβασιμότητα και κινητικότητα ευάλωτων ομάδων όπως ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι διαπιστώνεται προβληματική. Οι προτάσεις των φορέων περιλαμβάνουν ανάκτηση του δημόσιου χώρου και αναβάθμιση των πεζοδρομίων ώστε να εξασφαλίζεται ασφάλεια και άνεση στην πεζή μετακίνηση.
- Η πεζή μετακίνηση, επίσης, των παιδιών στην εγγύτερη περιοχή των σχολείων είναι απαραίτητο να προστατευτεί με ενίσχυση της ήπια κυκλοφορίας, επιτυγχάνοντάς το ακόμη και με νέες τεχνολογίες.
- Η παραβατικότητα των μηχανοκίνητων οχημάτων αποτελεί σημαντικό πρόβλημα και γεννά σοβαρά ζητήματα οδικής ασφάλειας για όλους τους χρήστες του συστήματος μεταφορών.
- Η πόλη θα μπορούσε να γίνει πιο φιλική προς το περιβάλλον καλλιεργώντας την περιβαλλοντική και οικολογική συνείδηση των πολιτών.

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

- Η ενίσχυση της Δημοτικής Συγκοινωνίας κρίνεται επιθυμητή από κάποιους φορείς

1.2.7 Διατύπωση οράματος κινητικότητας για τον Δήμο Αμαρουσίου

Λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα που παρουσιάσθηκαν παραπάνω στο παρόν κεφάλαιο, η Ομάδα Έργου του Δήμου για το ΣΒΑΚ του Δήμου διατύπωσε το κοινό όραμα για την κινητικότητα στο Δήμο Αμαρουσίου:

«Το Μαρούσι μπορεί να αλλάξει! Επιθυμούμε η πόλη μας να γίνει πρότυπο βιώσιμης κινητικότητας, προωθώντας τις ήπιες μορφές μετακίνησης, σεβόμενη το περιβάλλον και ανακτώντας δημόσιο χώρο από τα μηχανοκίνητα οχήματα με παραχώρηση του σε όλους τους πολίτες, τους πεζούς, τα παιδιά, τους ηλικιωμένους, τα άτομα με αναπηρία ενισχύοντας το αίσθημα της ασφάλειας, άνεσης, κοινωνικότητας και της ζωντάνιας.»

Το κοινό όραμα, το οποίο περιγράφει με μια «πρόταση-κλειδί» τον προσανατολισμό των προτεραιοτήτων και στόχων του Δήμου, αποτελεί προϊόν των διαδικασιών του Συμμετοχικού Σχεδιασμού και συγκεκριμένα, αναγνωρίζοντας την υφιστάμενη κατάσταση, διαμορφώθηκε με βάση:

- τα προβλήματα στις υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας και τις κατευθύνσεις που έθεσαν οι φορείς στις Α' και Β' Διαβουλεύσεις,
- τα αποτελέσματα της ανάλυσης της διαδικτυακής έρευνας ερωτηματολογίων πολιτών και φορέων
- το όραμα και τις κατευθύνσεις των κειμένων Υπερκείμενου και Τοπικού Σχεδιασμού

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

2 ΕΚΘΕΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Για να αποκτήσει το κοινό όραμα τη διάσταση των στρατηγικών κατευθύνσεων πρέπει να συγκεκριμενοποιηθεί με στρατηγικές προτεραιότητες, ώστε να δηλώνεται στοχευμένα και ξεκάθαρα το προφίλ των αλλαγών που επιδιώκονται. Ουσιαστικά, οι στρατηγικοί στόχοι πρέπει να εξυπηρετούν το κοινό όραμα.

Ο προσδιορισμός των προτεραιοτήτων επιτυγχάνεται με τον εντοπισμό των κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών βελτιώσεων που απαιτούνται, με εστίαση στο τί χρειάζεται να «μειωθεί», να «αυξηθεί» ή να «διατηρηθεί».

Οι προτεραιότητες για τα σύγχρονα ΣΒΑΚ στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής αναφοράς τους, αφορούν κατά κανόνα στις θεματικές: **Efficiency** (Αποδοτικότητα), **Liveable Streets** (Ζωντανός Οδικός Χώρος), **Environment** (Περιβάλλον), **Equity and Social Inclusion** (Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη), **Safety** (Ασφάλεια), **Economic Growth** (Οικονομική Μεγέθυνση).

Σε αυτό το πλαίσιο, για το ΣΒΑΚ του Δήμου Αμαρουσίου, αναπτύσσονται 3 άξονες προτεραιοτήτων στις οποίες εντάσσονται οι παραπάνω θεματικές.

- **Περιβαλλοντικές** → εντάσσονται οι θεματικές Environment και Efficiency
- **Κοινωνικές** → εντάσσονται οι θεματικές Efficiency, Liveable Streets, Equity and Social Inclusion, Safety
- **Οικονομικές** → εντάσσεται η θεματική Economic Growth.

Περιβαλλοντικές προτεραιότητες

Σε αυτήν την κατηγορία εντάσσονται στρατηγικοί στόχοι οι οποίοι αποτελούν προτεραιότητα ώστε να επιτευχθεί, βελτίωση στις περιβαλλοντικές συνθήκες με τρόπο βιώσιμο, αειφόρο και ενεργειακά αποδοτικό, και επιβράδυνση ή ακόμα και ανατροπή της κλιματικής αλλαγής. Οι παρακάτω προτεραιότητες προέκυψαν από τους στρατηγικούς στόχους που τίθενται στα κείμενα Τοπικού και Υπερκείμενου Σχεδιασμού καθώς και από την σημαντικότητα που απέδωσαν στις κατευθύνσεις για την κινητικότητα οι πολίτες του Δήμου, στη διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίων, και οι ενδιαφερόμενοι φορείς του ΣΒΑΚ Αμαρουσίου, στις διαβουλεύσεις και την διαδικτυακή έρευνα.

- **Μείωση των εκπομπών CO₂, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης:** Η προτεραιότητα αυτή έχει μεγάλη σημασία για τις μεταφορές στον Δήμο, καθώς σύμφωνα με το Διευρυμένο Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) του Δήμου Αμαρουσίου σε αυτές

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

οφείλονται το 21% περίπου των συνολικών εκπομπών CO₂ στον Δήμο το 2011, με τις ιδιωτικές και εμπορευματικές μεταφορές να συμβάλλουν σε αυτό το ποσοστό περισσότερο από 90%. Ο δήμος Αμαρουσίου στοχεύει, βάσει του Συμφώνου των Δημάρχων, σε μείωση των εκπομπών του CO₂ της τάξης 40% έως το 2030, σε ευθυγράμμιση με τον αντίστοιχο στόχο που έχει θέσει η ΕΕ για μείωση των εκπομπών CO₂ κατά 40%, σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, έως το 2030. Επιπλέον, στον 1^ο Άξονα προτεραιοτήτων του Επιχειρησιακού Προγράμματος 2015-2019 του Δήμου περιλαμβάνονται τέσσερα μέτρα για την ανακούφιση του ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος από την ρύπανση. Η αποθάρρυνση της χρήσης του μηχανοκίνητων οχημάτων και η ταυτόχρονη προώθηση των αντίστοιχων ηλεκτρικών, των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και των ήπιων μέσων μετακίνησης θα συμβάλλει σημαντικά στην επίτευξη των στόχων αυτής της προτεραιότητας, κατεύθυνση που διατυπώνεται και στο ΡΣΑ 2014-2021. Επίσης, τα μέτρα μείωσης των εκπομπών CO₂ θα έχουν και παράλληλη συμβολή στην μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην περιοχή. Τέλος, οι πολίτες ενστερνίζονται την ανάγκη για μείωση της ρύπανσης καθώς 41% το δηλώνει ως πολύ σημαντικό πρόβλημα, ενώ αυτό επισημάνθηκε από ένα μέρος των φορέων στις διαβουλεύσεις.

- **Συντήρηση και αύξηση των χώρων πρασίνου:** Οι δημόσιοι χώροι πρασίνου στο αστικό περιβάλλον κρίνονται απαραίτητοι, διότι δημιουργούν ευνοϊκές μικροκλιματικές συνθήκες και επιδρούν θετικά στην ψυχολογία των πολιτών, συνεπώς συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής εντός του αστικού ιστού. Από τις απαντήσεις των πολιτών στην έρευνα ερωτηματολογίων προκύπτει ότι 41% αυτών θεωρεί ότι δεν υπάρχουν αρκετοί δημόσιοι χώροι πρασίνου. Επιπλέον, τονίζεται ότι στο ΡΣΑ δίνεται η κατεύθυνση για την δημιουργία ενός «πλέγματος» και «δικτύου» πρασίνου εντός του Δήμου, με το οποίο θα διαμορφωθούν περιπατητικές διαδρομές, ενθαρρύνοντας το περπάτημα και την αναψυχή των πολιτών, και θα αποδοθεί μια συνέχεια του «πρασίνου» μέσα στον αστικό ιστό.
- **Προστασία των ρεμάτων – εξοικονόμηση υδάτινων πόρων:** Σύμφωνα με την προτεραιότητα του «Άξονα 1. Περιβάλλον και ποιότητα ζωής» για την Προστασία των ρεμάτων Εξοικονόμηση υδάτινων πόρων, του Επιχειρησιακού Σχεδίου του Δήμου Αμαρουσίου, το ΣΔΑΕΚ του Δήμου Αμαρουσίου και κατ' εφαρμογή του Π.Δ. ΦΕΚ 659/Δ/1995 για το χειμαρρικό ρέμα Πεντέλης – Χαλανδρίου και άλλων ρεμάτων (π.χ. υδατορέματα Γ'

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

προτεραιότητας για την υλοποίηση έργων αποκατάστασης και προστασίας), περιλαμβάνονται τα ακόλουθα μέτρα:

A) Εξοικονόμηση υδάτινων πόρων - Ανάπλαση δρόμων με μεθόδους οικολογικής διαχείρισης όμβριων υδάτων

B) Αστική ανάπλαση ρέματος Αμαρουσίου με εκτέλεση ήπιων παρεμβάσεων, εμπλουτισμός του πρασίνου με είδη που περιορίζουν τους ρύπους και σύνδεση με κοινοχρήστους χώρους με στόχο τη δημιουργία διαδρομών φυσικού τοπίου

Τα μέτρα αυτά στοχεύουν στην αποκατάσταση της απρόσκοπτης ροής των ρεμάτων και των ομβρίων και εν γέννη την βελτίωση του περιβάλλοντος με ταυτόχρονη προώθηση της αστικής κινητικότητας καθώς αυξάνεται η ασφάλεια, η προσβασιμότητα και η συνέχεια της ροής των οχημάτων στο τοπικό δίκτυο ενώ με την αύξηση των χιλιομέτρων προσβάσιμων διαδρομών και την δημιουργία διαδρομών φυσικού τοπίου προωθείται η πεζοπορία.

- **Αύξηση της αποδοτικότητας στην κατανάλωση ενέργειας:** Σύμφωνα με το ΣΔΑΕΚ του Δήμου Αμαρουσίου το 40% περίπου της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας του Δήμου οφείλεται στις μεταφορές. Σύμφωνα με το ΣΔΑΕΚ και το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2015-2019 του Δήμου πρέπει να βελτιστοποιηθεί ο ενεργειακός προγραμματισμός και να επιδιώκεται εξοικονόμηση ενέργειας, επομένως και να αποτρέπεται η κυκλοφοριακή συμφόρηση και να αποθαρρύνεται η χρήση των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς, ιδίως εντός του αστικού κέντρου. Σύμφωνα με το ΣΔΑΕΚ η εφαρμογή των μέτρων στις μεταφορές θα επιφέρει το 2030, περίπου 24% εξοικονόμηση ενέργειας και το ίδιο ποσοστό μείωσης εκπομπών CO₂ σχέση με το 2011. Αυτό σημαίνει ότι σε συνδυασμό με τα μέτρα που θα προκριθούν με το ΣΒΑΚ, προσκείμενα στην βιώσιμη κινητικότητα, θα αυξήσουν ακόμη περισσότερο αυτά τα ποσοστά.

Κοινωνικές προτεραιότητες

Η κοινωνική ανάπτυξη είναι πρωταρχικός στόχος ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και αυτό τεκμηριώνεται, όπως φάνηκε και στο κεφάλαιο 1 της διαμόρφωσης του οράματος, από τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων και τις τοποθετήσεις των πολιτών στην διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίων. Συγκεκριμένα ήδη από την πρώτη διαβούλευση αναδείχθηκε η ανάγκη για την

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

κινητικότητα του Δήμου Αμαρουσίου να αποκτήσει έναν έντονο κοινωνικό-ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα. Αντίστοιχα στοιχεία προέκυψαν και από τις τοποθετήσεις των πολιτών στην διαδικτυακή έρευνα.

- **Βελτίωση της προσβασιμότητας όλων των κοινωνικών ομάδων:** Σε ποσοστό μεγαλύτερο του 80% στις απαντήσεις των πολιτών στα ερωτηματολόγια της διαδικτυακής έρευνας, υπερίσχυσε η ανάγκη να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση του περπατήματος γενικότερα αλλά και της άνετης και ελεύθερης μετακίνησης των ευπαθών ομάδων (ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι, παιδιά). Επίσης βάσει του οράματος που διαμορφώθηκε για τον Δήμο Αμαρουσίου, είναι ευνόητο πως πρωταρχική προτεραιότητα προς μια ανθρωποκεντρική-κοινωνική προσέγγιση είναι η βελτίωση της πρόσβασης όλων των μετακινούμενων, ανεξαρτήτου κοινωνικής ομάδας προς κάθε προορισμό κοινής ωφέλειας εντός του Δήμου. Πιο συγκεκριμένα, είναι κρίσιμο να γίνει ευκολότερο για ένα άτομο με ειδικές ανάγκες να μπορεί να μετακινείται εύκολα, χωρίς παρεμπόδιση και με τις κατάλληλες υποδομές εντός του Δήμου Αμαρουσίου. Αντίστοιχα είναι πολύ σημαντικό ένα παιδί να μπορεί να κυκλοφορεί με ασφάλεια και απρόσκοπτα προς τα σχολεία της περιοχής αλλά και προς ανοιχτούς χώρους πρασίνου ή παιδικές χαρές. Αυτό είναι εφικτό τόσο με την βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών του αστικού δικτύου (πεζοδρόμια, ράμπες κτλ) όσο και με την δημιουργία νέων υποδομών όπως δίκτυα πεζοδρόμων, οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πράσινες διαδρομές, κατάλληλη σήμανση οριζόντια και κατακόρυφη.
- **Αύξηση της βιώσιμης μετακίνησης:** Τόσο οι Ευρωπαϊκές πολιτικές, με τις οποίες εναρμονίζεται το ΣΒΑΚ όσο και οι εθνικές πολιτικές, όπως για παράδειγμα το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» του 2014, αναφέρουν την ανάγκη μεταστροφής των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με μηχανοκίνητα ιδιωτικά μέσα σε πράσινες μετακινήσεις. Παράλληλα και σύμφωνα με τις απόψεις των πολιτών και φορέων οι οποίες φάνηκαν και μέσα από τις διαβουλεύσεις και τις έρευνες, ζητείται η προώθηση της ήπιας μορφής μετακίνησης. Η στρατηγική του Δήμου όσον αφορά την βιώσιμη μετακίνηση με ήπια μέσα θα επιτευχθεί μέσα από την αύξηση του ποσοστού της πεζής και της ποδηλατικής μετακίνησης στο σύνολο των ημερήσιων πραγματοποιούμενων μετακινήσεων στον αστικό χώρο του Αμαρουσίου. Η προτεραιότητα αυτή είναι αλληλένδετη τόσο με την βελτίωση της προσβασιμότητας των πολιτών όσο και με τις περιβαλλοντικές προτεραιότητες, αφού η μείωση της χρήσης του

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

αυτοκινούμενων μέσων, θα επιφέρει και μία βελτίωση στους περιβαλλοντικούς δείκτες.

- **Βελτίωση του αστικού χώρου:** Όπως αναφέρεται και στο όραμα για την κινητικότητα του Δήμου Αμαρουσίου, σκοπός το ΣΒΑΚ είναι να ανακτηθεί ο δημόσιος χώρος από τα μηχανοκίνητα οχήματα και να παραχωρηθεί σε όλους τους πολίτες, τους πεζούς, τα παιδιά, τους ηλικιωμένους και τα άτομα με αναπηρία ενισχύοντας το αίσθημα της ασφάλειας, άνεσης, κοινωνικότητας και της ζωντανιάς. Η τάση αυτή αποτυπώθηκε κυρίως στα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων των πολιτών, όπου η έννοια της ζωντανής πόλης(με παρουσία πεζών, παιδιών και ποδηλάτων στους δρόμους) ήταν η δεύτερη κατά σειρά προτίμησης «οραματική φράση». Η διαμόρφωση τους αστικού δικτύου κατά τρόπο τέτοιο ώστε να δημιουργούνται γειτονιές-θύλακες με οδούς ήπιας κυκλοφορίας και υποδομές πεζής-ποδηλατικής μετακίνησης μέσα σε αυτές μαζί με πιθανές διαδρομές περιπάτου-πράσινες διαδρομές, είναι μερικές από τις ενέργειες που μπορεί να συμβάλουν στην αναφερόμενη προτεραιότητα.
- **Βελτίωση της οδικής ασφάλειας:** Η οδική ασφάλεια αποτελεί έναν πυλώνα στρατηγικής που απασχολεί τον τομέα των μεταφορών εδώ και δεκαετίες. Στον Δήμο Αμαρουσίου, όπως φάνηκε από την στατιστική ανάλυση των τροχαίων ατυχημάτων η οποία έγινε στο υποκεφάλαιο 2.9 της υφιστάμενης κατάστασης στο 3^ο παραδοτέο του ΣΒΑΚ Δήμου Αμαρουσίου, τα τροχαία συμβάντα παρουσιάζουν μια αυξητική τάση ανά έτος. Η καταγραφή για τα έτη 2012-2017 δείχνει πως κατά μέσο όρο, κάθε χρόνο, σε 4 περίπου συμβάντα ένας μετακινούμενος το χρόνο χάνει τη ζωή του και σε περίπου 3 τροχαία συμβάντα ένας μετακινούμενος τραυματίζεται σοβαρά στους δρόμους του Αμαρουσίου. Τα περισσότερα ατυχήματα συμβαίνουν στους κεντρικούς άξονες ή σε διασταυρώσεις του κέντρου του Αμαρουσίου, ωστόσο η ύπαρξη ατυχημάτων ακόμα και σε οδούς γειτονιών όπου βρίσκονται κυρίως κατοικίες, δείχνει πως υπάρχει ανάγκη θωράκισης των πολιτών απέναντι στον κίνδυνο του δρόμου. Η ανάγκη βελτίωσης του επιπέδου της οδικής ασφάλειας καθολικά κρίνεται απαραίτητη σε όλη την έκταση του οδικού δικτύου αλλά ειδικότερα στις περιοχές κατοικίας, στις γειτονιές δηλαδή όπου στόχος είναι να μετατραπούν σε «ζωντανούς» θύλακες ήπιας, εύκολης και ασφαλούς μετακίνησης.
- **Ενίσχυση συμμετοχικού χαρακτήρα στην πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ:** Η σημαντική προσπάθεια που γίνεται μέσα από τα Σχέδια Βιώσιμης

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Αστικής Κινητικότητας είναι να καταστήσει τους πολίτες υπεύθυνους και διαμορφωτές της μελλοντικής εικόνας του τόπου τους και της ποιότητας των μετακινήσεών τους. Οι οδηγίες του ELTIS είναι ξεκάθαρες ως προς την εμπλοκή των πολιτών στην διαδικασία εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ αλλά και στην πορεία υλοποίησής του μέσα από κατάλληλες δράσεις ενημέρωσης και διεξαγωγές ερευνών με στόχο την τοποθέτηση των πολιτών επί της εξέλιξης του ΣΒΑΚ. Μέσα από την εκπόνηση της μελέτης του ΣΒΑΚ Δήμου Αμαρουσίου θεμελιώθηκε η αρχή του Συμμετοχικού Σχεδιασμού η οποία πρέπει να συνεχιστεί και μελλοντικά. Οι πολίτες και οι φορείς πρέπει να ενημερώνονται τακτικά και να τους επιτρέπεται να κρίνουν κατά πόσο είναι ευχαριστημένοι με την υλοποίηση των μέτρων που πρόκειται να προταθούν μέσα από το ΣΒΑΚ.

Οικονομικές προτεραιότητες

Οι οικονομικές προτεραιότητες του ΣΒΑΚ του Δήμου Αμαρουσίου αποτελούν μεγάλης σημασίας στρατηγικούς στόχους των οποίων η επίτευξη θα συμβάλλει στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας. Βασική στρατηγική κατεύθυνση του Δήμου, όπως διατυπώνεται στο Επιχειρησιακό του Πρόγραμμα 2015-2019, αποτελεί η ενίσχυση της τοπικής αγοράς και επιχειρηματικότητας και της απασχόλησης. Η στρατηγική που θα ακολουθήσει ο Δήμος για την κινητικότητα θα πρέπει να ευθυγραμμίζεται και με την στρατηγική του για την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας.

- **Ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας:** Η διεθνή εμπειρία, αποδεικνύει ότι η προώθηση εναλλακτικών ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, το ποδήλατο, τα scooters, τα MMM κλπ.), ιδιαίτερα σε εμπορικές περιοχές, συνεισφέρει σημαντικά στην ενίσχυση της τοπικής αγοράς και στην πιο δίκαια κατανομή του οφέλους από την οικονομική ανάπτυξη. Στις εμπορικές περιοχές των τοπικών κέντρων ή του κέντρου των Δήμων, σε ένα μεγάλο μέρος της αγοράς δραστηριοποιούνται μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Όταν στον χώρο αυτών των περιοχών περιορίζεται η ανασφάλεια, ο θόρυβος, η όχληση και αυξάνεται η άνεση και το αίσθημα της αναψυχής και κοινωνικότητας, ο χώρος αυτός γίνεται πιο ελκυστικός και προσβάσιμος αυξάνοντας τις ευκαιρίες πωλήσεων για τις επιχειρήσεις. Η ανάπτυξη της πολυτροπικότητας και διατροπικότητας δημιουργούν πολυπλοκότερα συστήματα μεταφορών τα οποία απαιτούν απαιτητικές τεχνικές

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

βελτιστοποίηση στη λειτουργία τους. Η ανάγκη για τεχνογνωσία και ανάπτυξη κατάλληλων συστημάτων είναι πιθανόν να συμβάλλει, στην ενίσχυση της καινοτόμας επιχειρηματικότητας στον Δήμο. Η ώθηση της απασχόλησης από την τόνωση της τοπικής επιχειρηματικότητας θα είναι σημαντική. Αυτή δεν θα επέλθει μόνο από την αύξηση της άμεσης επιχειρηματικής δραστηριότητας αλλά και από την αύξηση των συμπληρωματικών σε αυτή δραστηριοτήτων, όπως οι επιχειρήσεις εμπορευματικών μεταφορών. Επιπλέον, η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των MMM, η οποία επιδιώκεται με την στρατηγική του Δήμου, επέρχεται και με την πιθανή αύξηση του ανθρώπινου δυναμικού όπως οδηγών, τεχνικών μηχανικών για την συντήρηση των οχημάτων κλπ.

- **Αύξηση εσόδων για τον Δήμο:** Η αυξημένη χρήση των MMM και συστημάτων bike-sharing, scooters και η αποθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ, όπως με στάθμευση επί πληρωμή, είναι δυνατόν να επιφέρει και αύξηση εσόδων για τον Δήμο ώστε αυτά να αξιοποιηθούν είτε στην περαιτέρω βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας είτε σε άλλους τομείς της οικονομίας. Με αυτό το τρόπο, μπορούν να δημιουργηθούν μεγαλύτερα περιθώρια ανάπτυξης για τις επιχειρήσεις π.χ. με τη μείωση των ανταποδοτικών τελών, όπως έχει σχεδιαστεί και στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2015-2019 του Δήμου.

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

3 ΕΚΘΕΣΗ ΜΕΤΡΗΣΙΜΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

3.1 Οι «έξυπνοι» στόχοι

Στη μεθοδολογία των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) κατά τις οδηγίες του ELTIS και άλλων πιο πρόσφατων εργαλείων, προτείνεται η ανάπτυξη «SMART-έξυπνων» στόχων μετά τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για την περιοχή μελέτης. Ο όρος SMART αποτελεί ακρωνύμιο και διαμορφώνεται από τα αρχικά των εξής όρων που οφείλουν να χαρακτηρίζουν έναν στόχο: Specific-Συγκεκριμένος, Measurable-Μετρήσιμος, Achievable-Επιτεύξιμος, Relevant-Σχετικός και Time-bound – Χρονικά καθορισμένος. Αναλυτικότερα οι χαρακτηρισμοί αυτοί περιγράφονται στην παρακάτω εικόνα.

Συγκεκριμένοι
<ul style="list-style-type: none">•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
<ul style="list-style-type: none">•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
<ul style="list-style-type: none">•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
<ul style="list-style-type: none">•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
<ul style="list-style-type: none">•Ο παράγοντας του χρονικού προγραμματισμού είναι καθοριστικός για την αξιολόγηση της επίτευξης ενός στόχου. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρχει τμηματική ποσοτικοποίηση σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ώστε να είναι ευκολότερη η παρακολούθησή τους και να διαπιστώνονται γρηγορότερα οι αποκλίσεις. Με τον τρόπο αυτό ενεργοποιούνται αμεσότερα οι διαδικασίες αναθεώρησης και επανασχεδιασμού.

Εικόνα 12: Επεξήγηση χαρακτηριστικών «έξυπνων» στόχων

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

3.2 Μεθοδολογική προσέγγιση

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

- της διερεύνησης πρακτικών στοχοθέτησης και ποσοτικοποίησης τους από περιπτώσεις άλλων ΣΒΑΚ που έχουν εκπονηθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση
- των εκτιμήσεων της ομάδας έργου, η οποίες βασίστηκαν στα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, στο περιβάλλον και τις προοπτικές και τάσεις εξέλιξης της πόλης
- και των στόχων που έχουν τεθεί σε επίπεδο Περιφέρειας, εθνικό και Ευρωπαϊκής Ένωσης

3.3 Περιβαλλοντικοί «ΕΞΥΠΝΟΙ» Στόχοι

Πίνακας 4: «Έξυπνοι» Στόχοι ανά Θεματική Προτεραιότητα – Άξονας «Περιβάλλον»

Στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης		
	5ετία	10ετία	15ετία
Προτεραιότητα Π1 - Μείωση των εκπομπών CO₂, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης			
Π1.1 Μείωση των εκπομπών CO ₂ στα όρια του Δήμου (Συνολικά)	20%	30%	40%
Π1.2 Μείωση των αέριων ρύπων από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία	10%	20%	25%
Π1.3 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές του Αμαρουσίου που παρουσιάζουν περισσότερα από 55dB κατά την ημέρα και 50 dB τη νύχτα	Αύξηση «ήσυχων περιοχών» γειτονιάς κατά 5%	Αύξηση «ήσυχων περιοχών» γειτονιάς κατά 10%	Αύξηση «ήσυχων περιοχών» γειτονιάς κατά 15%
Προτεραιότητα Π2 - Συντήρηση και αύξηση των χώρων πρασίνου			
Π2.1 Αύξηση της έκτασης πρασίνου ανά κάτοικο	Κατά 0,5 τ.μ./ κάτοικο	Κατά 1 τ.μ./ κάτοικο	Κατά 2 τ.μ./ κάτοικο
Προτεραιότητα Π3 - Προστασία των ρεμάτων – εξοικονόμηση υδάτινων πόρων			
Π3.1 Αστική ανάπλαση ρεμάτων, εμπλουτισμός του πρασίνου και σύνδεση με κοινοχρήστους χώρους*	-	-	-
Προτεραιότητα Π4 - Αύξηση της αποδοτικότητας στην κατανάλωση ενέργειας			
Π4.1 Εξοικονόμηση στην κατανάλωση ενέργειας (ανανέωση του δημοτικού στόλου με πιο αποδοτικά ενεργειακά οχήματα, εκπαίδευση οδηγών κλπ.)	10%	20%	30%

*Στο παρών στάδιο δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

3.4 Κοινωνικοί «ΕΞΥΠΝΟΙ» στόχοι

Πίνακας 5: «Εξυπνοι» Στόχοι ανά Θεματική Προτεραιότητα – Άξονας «Κοινωνία»

Στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης		
	5ετία	10ετία	15ετία
Προτεραιότητα Κ1 - Βελτίωση της προσβασιμότητας όλων των κοινωνικών ομάδων			
K1.1 Συνολικός Αριθμός Διαβάσεων για Πεζούς	100	150	200
K1.2 Διαμόρφωση κατάλληλης υποδομής υποστήριξης για ΑΜΕΑ και ηλικιωμένους βάσει προδιαγραφών στις διασταυρώσεις	25% των διασταυρώσεων	50% των διασταυρώσεων	75% των διασταυρώσεων
K1.3 Εγκατάσταση έξυπνων-πινακίδων-οδηγών προς σημεία ενδιαφέροντος	50% των σημείων ενδιαφέροντος	75% των σημείων ενδιαφέροντος	100% των σημείων ενδιαφέροντος
K1.4 Αύξηση της περιοχής εξυπηρέτησης της δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας	Κατά 10% της υφιστάμενης εξυπηρετούμενης έκτασης (σε buffer zone 500μ.)	Κατά 50% της υφιστάμενης εξυπηρετούμενης έκτασης (σε buffer zone 500μ.)	Κατά 100% συνολικά της υφιστάμενης έκτασης
Προτεραιότητα Κ2 - Αύξηση της βιώσιμης μετακίνησης			
K2.1 Επαναλειτούργια και επέκταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	6 σταθμούς	12 σταθμούς	18 σταθμούς
K2.2 Αύξηση του ποσοστού της πεζής μετακίνησης και ποδηλάτου επί του συνόλου των μετακινήσεων για ψώνια ή αναψυχή	30% (26% υφιστ.)	33% (26% υφιστ.)	36% (11% υφιστ.)
K2.3 Αύξηση του ποσοστού μετακίνησης με ΜΜΜ επί του συνόλου των μετακινήσεων για ψώνια ή αναψυχή	15% (11% υφιστ.)	20% (11% υφιστ.)	25% (11% υφιστ.)
K2.4 Αύξηση του ποσοστού μετακίνησης με ΜΜΜ επί του συνόλου των μετακινήσεων για εργασία	25%	30%	40%
K2.5 Μεταφορά των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης από κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου περιφερειακά αυτού	20% των υφιστάμενων	40% των υφιστάμενων	60% των υφιστάμενων

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης		
	5ετία	10ετία	15ετία
Προτεραιότητα Κ3 - Βελτίωση του αστικού χώρου			
K3.1 Υλοποίηση του ελάχιστου πλάτους πεζοδρομίου (1.5μ) επί του συνολικού οδικού δικτύου	60%	70%	80%
K3.2 Αύξηση του ποσοστού των δρόμων ήπιας κυκλοφορίας επί του συνολικού δικτύου	1%	2.5%	5%
K3.3 Αύξηση του ποσοστού των πεζοδρόμων επί του συνολικού δικτύου	4.5%	5%	6%
K3.4 Αύξηση δικτύου ποδηλατοδρόμων	6χλμ συνολικά (υφιστ. 3.94χλμ)	10 χλμ συνολικά (υφιστ. 3.94χλμ)	15 χλμ συνολικά (υφιστ. 3.94χλμ)
Προτεραιότητα Κ4 - Βελτίωση της οδικής ασφάλειας			
K4.1 Μείωση τροχαίων ατυχημάτων ανά έτος (περιλαμβάνουν θανάτους και σοβαρούς τραυματισμούς)	20%	35%	>50%
K4.2 Εγκατάσταση επαρκούς οριζόντιας και κάθετης σήμανσης και αντικατάσταση της υφιστάμενης με φθορά στην έκταση του οδικού δικτύου	50%	75%	100%
Προτεραιότητα Κ5 - Ενίσχυση συμμετοχικού χαρακτήρα στην πορεία υλοποίησης ΣΒΑΚ			
K5.1 Ενημέρωση του κοινού σχετικά με την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ	5 (μια ανά έτος) ενέργειες ενημέρωσης	5 (μια ανά έτος) ενέργειες ενημέρωσης	5 (μια ανά έτος) ενέργειες ενημέρωσης
K5.2 Έρευνες διερεύνησης του βαθμού ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το αστικό περιβάλλον	1 Διεξαγωγή έρευνας	1 Διεξαγωγή έρευνας	1 Διεξαγωγή έρευνας

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

3.5 Οικονομικοί «ΕΞΥΠΝΟΙ» στόχοι

Πίνακας 6: «Εξυπνοι» Στόχοι ανά Θεματική Προτεραιότητα – Άξονας «Οικονομική Ανάπτυξη»

Στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης		
	5ετία	10ετία	15ετία
Προτεραιότητα Ο1 - Ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας			
Ο1.1 Μέση ποσοστιαία αύξηση εσόδων υφιστάμενων επιχειρήσεων τοπικής αγοράς	Κατά 10%	Κατά 15%	Κατά 20%
Προτεραιότητα Ο2 - Αύξηση εσόδων για τον Δήμο			
Ο2.1 Βαθμός εφαρμογής της δημιουργίας συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης ΙΧ στο κέντρο του Δήμου	50%	75%	100%