

# ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ - ΚΑΜΑΤΕΡΟΥ



## ΣΤΑΔΙΟ 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Στόχων

- 3.1 Αρχικό κοινό όραμα και προσδιορισμός προτεραιοτήτων
- 3.2 Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων για προτεραιότητες και ΣΒΑΚ
- 3.3 Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων
- 3.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων

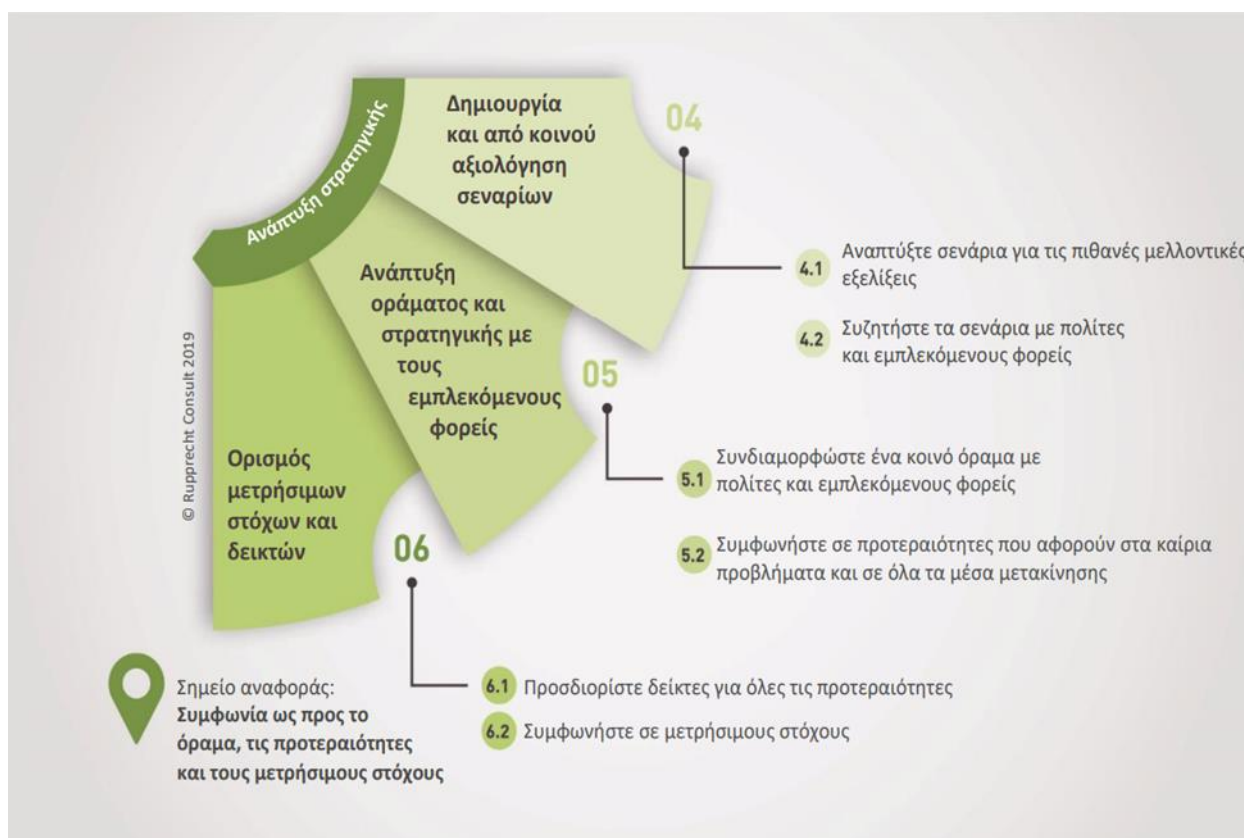
## Περιεχόμενα

1. Ανάπτυξη Οράματος και Προσδιορισμός Προτεραιοτήτων .....	2
1.1 Γενικά στοιχεία για τη διατύπωση οράματος κινητικότητας.....	2
1.2 Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος.....	4
1.3 Στρατηγικοί στόχοι.....	6
1.4 Αρχική διατύπωση του οράματος .....	7
1.5 Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα .....	7
1.5.1 Μεθοδολογική προσέγγιση .....	7
1.5.2 Ιεράρχηση προτεραιοτήτων .....	10
2. Β΄ Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού - 2η Διαβούλευση .....	11
2.1 Γενικά .....	11
2.2 Διαδικτυακή δημοσκόπηση.....	11
2.2.1 Προετοιμασία .....	11
2.2.2 Δομή ερωτηματολογίου Διαδικτυακής Διαβούλευσης.....	13
2.2.3 Αποτελέσματα Διαβούλευσης .....	15
2.3 Οριστικοποίηση οράματος ΣΒΑΚ Αγίων Αναργύρων - Καματερού.....	26
3. Προσδιορισμός Επιμέρους Στόχων.....	27
3.1 Εισαγωγή στους Έξυπνους Στόχους.....	27
3.2 Μεθοδολογική προσέγγιση.....	27
3.3 Έξυπνοι στόχοι ΣΒΑΚ .....	30

## 1. Ανάπτυξη Οράματος και Προσδιορισμός Προτεραιοτήτων

### 1.1 Γενικά στοιχεία για τη διατύπωση οράματος κινητικότητας

Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα αποτελεί ένα βασικό βήμα του ΣΒΑΚ καθώς το κοινό όραμα συνιστά τη βάση για τον προσδιορισμό των στρατηγικών στόχων που θα εξειδικευτούν κατά το επόμενο βήμα εκπόνησης. Αποτελεί ένα σημαντικό ορόσημο της όλης διαδικασίας, σηματοδοτώντας τη μετάβαση από τη συλλογή δεδομένων και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, στη σύνθεση των διαφόρων αποτελεσμάτων για τη χάραξη μιας στρατηγικής.



Εικόνα 1: Το δεύτερο Στάδιο (Ανάπτυξη Στρατηγικής) του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Το όραμα του Δήμου για την κινητικότητα διατυπώνει συνοπτικά τους απώτερους στόχους που θα κληθεί να εξυπηρετήσει το Σχέδιο, ενώ ταυτόχρονα εμπνέει και παρακινεί τους πολίτες, τον Δήμο και τους εμπλεκόμενους φορείς προς αυτήν την κατεύθυνση. Επιπλέον, βοηθά τα εμπλεκόμενα μέρη να αποκλείουν δράσεις, μέτρα, και πρακτικές που δε συμβάλλουν τελικά στο όραμα, διευκολύνοντας έτσι τη λήψη αποφάσεων και την αξιοποίηση των πόρων με έναν τρόπο πιο αποτελεσματικό. Σκοπός είναι ανάδειξη του Δήμου ως ένα προορισμό ενισχυμένης μητροπολιτικής, αλλά και διεθνούς εμβέλειας χωρίς να απειλείται η φυσιογνωμία της περιοχής.

Υιοθετώντας τους κανόνες που διέπουν γενικότερα τη μεθοδολογία ανάπτυξης μιας στρατηγικής, το όραμα θα πρέπει εκτός από το να αποτελεί πηγή έμπνευσης, να έχει και τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

1. Δε θα πρέπει να αποτελεί «εύκολο στόχο», αλλά να απαιτεί προσπάθεια για την εκπλήρωσή του. Ωστόσο από την άλλη πλευρά, δεν πρέπει να είναι τόσο μακρινό που τελικά να μην είναι εφικτό.
2. Αντιπροσωπεύει ένα «προτιμώμενο μέλλον». Μεταξύ των διαφορετικών τρόπων που θα μπορούσε να εξελιχθεί ο Δήμος, το όραμα περιγράφει το μέλλον αυτό στο οποίο

φιλοδοξούν περισσότερο οι ενδιαφερόμενοι φορείς και πολίτες και το οποίο πιστεύουν ότι θα φέρει το μεγαλύτερο όφελος για τον Δήμο συνολικά.

3. Για να είναι επιτυχημένο, θα πρέπει να ευθυγραμμίζει τις ανάγκες και επιδιώξεις των επιμέρους μερών προς ένα τελικό στόχο. Σε στιγμές διαφωνίας, ένα ισχυρό όραμα βοηθά στον παραμερισμό τυχόν διαφορών και στην εκ νέου σύμπλευση προς τον κοινό στόχο.
4. Θα πρέπει να διατυπώνεται με σαφή, συνοπτικό τρόπο ώστε να μπορεί να γίνει κατανοητό από όλους, χωρίς εκφράσεις που ενέχουν υπερβολή ή δεν έχουν ιδιαίτερη σημασία.

Το όραμα του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Αγίων Αναργύρων - Καματερού, όπως αποσκοπεί στην ενίσχυση της αναγνωσιμότητας, της προσπελασιμότητας και της ελκυστικότητας της πόλης για τη βελτίωση του επιπέδου ζωής των κατοίκων της, αλλά και για προσέλκυση πιο ποιοτικών μορφών τουρισμού. Σε αυτό, συμπεριλαμβάνονται δύο άξονες:

1. η ανάδειξη φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μετακίνησης στο εσωτερικό της πόλης.
2. η ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών περιήγησης στο τοπικό πολιτισμό, στην ιστορία και στο τοπίο.

Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι όσον αφορά την διατύπωση του οράματος κινητικότητας, δεν υπάρχει (και δε θα ήταν σωστό να υπάρχει) κάποια «καλή» πρακτική ή προδιαγραφή σχετικά με το θέμα, την πληρότητά ή την έκταση του. Αντίθετα, το όραμα κινητικότητας διαμορφώνεται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε Δήμου και αντικατοπτρίζει το μοντέλο ανάπτυξης που επιλέγει να ακολουθήσει στον τομέα της αστικής κινητικότητας.

Το όραμα κινητικότητας αποτελεί τον απώτερο στόχο (οραματικός στρατηγικός στόχος) μιας κοινωνίας, πάνω στον οποίο αναπτύσσονται οι επί μέρους στρατηγικοί στόχοι και τα μέτρα του ΣΒΑΚ. Το όραμα δείχνει τον τελικό προορισμό της συνολικής προσπάθειας σχεδιασμού και υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Παραδείγματα οραματικών στόχων κινητικότητας από ΣΒΑΚ σε Ευρώπη και Ελλάδα παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1: Ενδεικτικοί οραματικοί στόχοι πόλεων σε Ελλάδα και Ευρώπη

<b>Μάλμε, Σουηδία</b>
<i>MALMÖ 2030, «Το βάδισμα, η ποδηλασία και οι δημόσια συγκοινωνία είναι η πρώτη επιλογή μετακίνησης για όλους όσους εργάζονται, ζουν και επισκέπτονται την πόλη Μάλμε. Αυτές οι επιλογές μετακίνησης, σε συνδυασμό με περιβαλλοντικά φιλικές μετακινήσεις αυτοκινήτων &amp; εμπορευματικές μετακινήσεις, είναι η βάση του συστήματος κινητικότητας για μια συνεκτική (πυκνή) και βιώσιμη πόλη – ένα σύστημα κινητικότητας σχεδιασμένο για την πόλη και για τους ανθρώπους της»</i>
<b>Λεμεσός, Κύπρος</b>
<i>«Η Λεμεσός να γίνει μια προσβάσιμη, ασφαλής, λειτουργική και φιλική πόλη για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της, με ελκυστικές, πράσινες και ήσυχες γειτονίες, ζωντανό αστικό κέντρο, πολυάριθμους, ευρύχωρους και θαυμάσιους ανοικτούς δημόσιους χώρους και υπόδειγμα βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας, δημιουργώντας μια πληθώρα οικονομικών επιχειρηματικών, εκπαιδευτικών, ψυχαγωγικών και πολιτιστικών ευκαιριών»</i>
<b>Ηγουμενίτσα, Ελλάδα</b>
<i>«Σε τι είδους πόλη θέλουμε να ζήσουμε και με ποιον τρόπο θα ξεχωρίζει η πόλη μας από τις υπόλοιπες; Οικονομική Ανάπτυξη, Ποιότητα ζωής, Καινοτομία, Περιβάλλον»</i>
<b>Βουδαπέστη, Ουγγαρία</b>
<i>«Η Βουδαπέστη είναι μια ζωντανή ελκυστική πρωτεύουσα με ένα μοναδικό χαρακτήρα και είναι ένα σεβαστό μέλος του Ευρωπαϊκού δικτύου πόλεων, ως ένα καινοτόμο οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο της χώρας»</i>
<b>Τρίκαλα, Ελλάδα</b>
<i>«Τα Τρίκαλα να αναδειχθούν σε πόλη πρότυπο προσβασιμότητας, ασφάλειας και άνεσης για όλους του μετακινούμενους πολίτες και επισκέπτες. Η ανάγκη διαμόρφωσης μια τέτοιας πόλης, απαιτεί την καθιέρωση</i>

<i>νέων προτύπων, επενδύοντας στην παιδεία, την ευαισθητοποίηση και την ενεργή συμμετοχή των πολιτών και αξιοποιώντας τις εμπειρίες και τις γνώσεις του εργατικού δυναμικού στον τομέα των νέων τεχνολογιών.»</i>
<b>Περιφέρεια CAMBRIDGESHIRE, Αγγλία</b>
<i>«Δημιουργία Πόλεων όπου οι άνθρωποι θέλουν να ζουν και να εργάζονται. Τώρα και στο μέλλον»</i>
<b>Μάντσεστερ, Ηνωμένο Βασίλειο</b>
<i>«Συνδέσεις παγκόσμιας εμβέλειας που υποστηρίζουν μακροπρόθεσμα και βιώσιμα την οικονομική ανάπτυξη και την πρόσβαση σε ευκαιρίες για όλους»</i>
<b>Βαρκελώνη, Ισπανία</b>
<i>«Μια πόλη με γειτονίες παραγωγικές, με ανθρώπινη ταχύτητα εντός μιας διασυνδεδεμένης μητροπολιτικής περιοχής υψηλής ταχύτητας. Μια πόλη διασυνδεδεμένη, οικολογική, αναδιαμορφωμένη, ενεργειακά αυτόνομη που στοχεύει σε μηδενικές εκπομπές αερίων»</i>

## 1.2 Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος

Το όραμα παρέχει μία ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μελλοντικού αστικού περιβάλλοντος. Η ανάπτυξη του μπορεί να προκύψει μέσα από την απάντηση σε δύο (2) βασικά ερωτήματα:

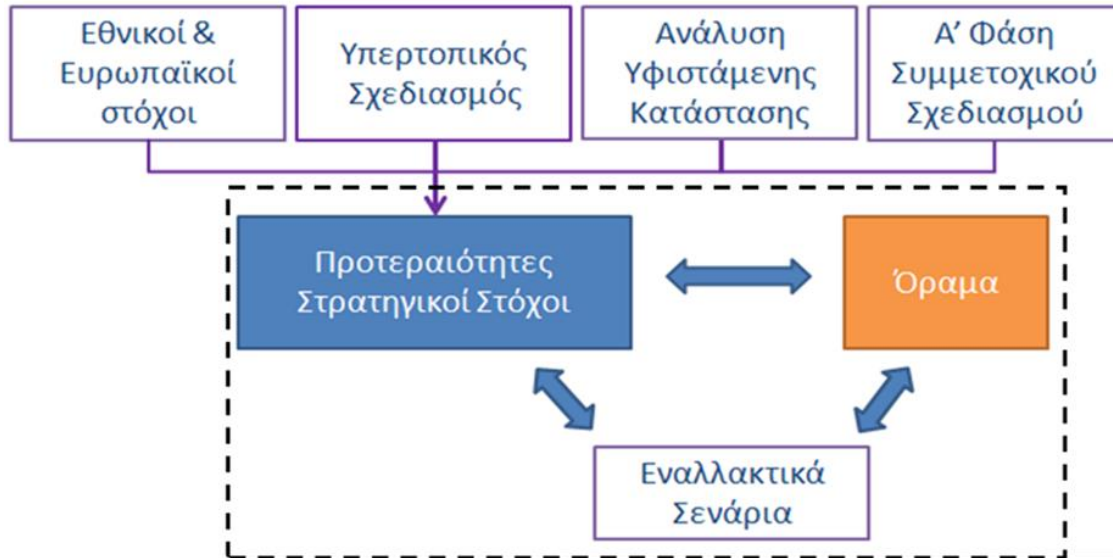
- Σε τι είδους αστικό περιβάλλον θέλουμε να ζήσουμε;
- Πώς θα διαφοροποιείται αυτό από τις υπόλοιπες περιοχές;

Τα κρίσιμα αυτά ερωτήματα, προκειμένου να αναδείξουν ένα κοινό όραμα, απαντώνται κατά κύριο λόγο μέσα από τις συμμετοχικές διαδικασίες με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες. Το όραμα καλείται να συμβαδίζει με τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και από το σενάριο τάσεων (μηδενικό σενάριο). Τα εναλλακτικά σενάρια βοηθούν στη διατύπωση ενός οράματος που να είναι εφικτό για τον χρονικό ορίζοντα που επιλέγεται, ενώ συμβάλλουν στον προσδιορισμό του τρόπου με τον οποίο θα εκπληρωθεί.

Επιπλέον, καθώς η κινητικότητα εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της αστικής και κοινωνικής ανάπτυξης, το κοινό όραμα αναπτύσσεται με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να λαμβάνει υπόψη πολιτικές που εξυπηρετούν ευρωπαϊκούς, εθνικούς στόχους και που άπτονται και άλλων θεμάτων του αστικού περιβάλλοντος και της κοινωνίας όπως τον πολεοδομικό, χωροταξικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό, την κοινωνική ένταξη, την ισότητα των φύλων, την ποιότητα ζωής, την υγεία και την ασφάλεια. Τέλος, για τη διατύπωση του οράματος, χρειάζεται να συνεκτιμηθεί ο υπερτοπικός χαρακτήρας του Δήμου.

Όλα τα παραπάνω μέρη συνδέονται διαγραμματικά μεταξύ τους σύμφωνα με το ακόλουθο Διάγραμμα:





Διάγραμμα 1: Μεθοδολογία ανάπτυξης του οράματος

Μέσα από τη διαδικασία της ανάπτυξης του κοινού οράματος, προέκυψαν οι κύριοι στόχοι προς επίτευξη που καλείται να προγραμματίσει το ΣΒΑΚ και καταγράφονται παρακάτω:

- Αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας.
- Υιοθέτηση μιας συνδυασμένης προσέγγισης πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.
- Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης για μετακινήσεις εντός της πόλης
- Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου για μετακινήσεις εντός της πόλης
- Ενοποίηση σημείων ενδιαφέροντος της πόλης μέσω υποδομών πεζής και ποδηλατικής εξυπηρέτησης
- Διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ).
- Περιορισμός της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων ιδιαίτερα για μικρής απόστασης μετακινήσεις.
- Εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (ακόμα και όταν παρατηρούνται αυξημένες ροές επισκεπτών).
- Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών.
- Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ από τους κατοίκους για μετακινήσεις εντός της πόλης.
- Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ για μετακινήσεις επισκεπτών.
- Προώθηση της ηλεκτροκίνησης.
- Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης
- Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης.
- Αποφόρτιση περιοχών (γειτονιές) από διαμπερή κυκλοφορία..
- Σύνδεση με το φυσικό περιβάλλον της περιοχής.
- Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας.
- Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις, μείωση του θορύβου καθώς και μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.
- Ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη.
- Συστηματική & στοχευμένη ενημέρωση και ευαισθητοποίηση πολιτών όλων των ηλικιακών ομάδων για τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας.
- Στήριξη του εναλλακτικού τουρισμού από τα βιώσιμα μέσα μεταφοράς.

### 1.3 Στρατηγικοί στόχοι

Για τη λειτουργικότερη αντιμετώπιση των παραπάνω αρχικών στόχων, έγινε η διάκρισή τους σε διαφορετικούς στρατηγικούς άξονες, οι οποίοι παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα. Σημειώνεται πως ορισμένοι από τους αρχικούς στόχους, υπάγονται σε περισσότερους από έναν στρατηγικούς άξονες.

Πίνακας 2: Άξονες στρατηγικής και αρχικοί στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού

Στρατηγικός άξονας	Στρατηγικοί στόχοι
<b>Στρατηγικός άξονας 1:</b> Θωράκιση του κέντρου της πόλης με τη βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας.</li> <li>2. Υιοθέτηση μιας συνδυασμένης προσέγγισης πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.</li> <li>3. Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης για μετακινήσεις εντός της πόλης.</li> <li>4. Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου για μετακινήσεις εντός της πόλης.</li> <li>5. Ενοποίηση σημείων ενδιαφέροντος της πόλης μέσω υποδομών πεζής και ποδηλατικής εξυπηρέτησης.</li> <li>6. Διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ).</li> <li>7. Περιορισμός της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων ιδιαίτερα για μικρού μήκους μετακινήσεις.</li> </ol>
<b>Στρατηγικός άξονας 2:</b> Βελτίωση εξυπηρέτησης μετακινήσεων από δημόσιες συγκοινωνίες	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Υιοθέτηση μιας συνδυασμένης προσέγγισης πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.</li> <li>2. Εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.</li> <li>3. Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών.</li> <li>4. Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ από τους κατοίκους για μετακινήσεις εντός της πόλης.</li> <li>5. Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ για μετακινήσεις επισκεπτών.</li> </ol>
<b>Στρατηγικός άξονας 3:</b> Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην πόλη και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.</li> <li>2. Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης.</li> <li>3. Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης.</li> <li>4. Αποφόρτιση περιοχών (γειτονιές) από διαμπερή κυκλοφορία..</li> <li>5. Περιορισμός της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων ιδιαίτερα για μικρού μήκους μετακινήσεις.</li> </ol>
<b>Στρατηγικός άξονας 4:</b> Αναβάθμιση του αστικού	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας.</li> </ol>

<b>περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις, μείωση του θορύβου καθώς και μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.</li> <li>3. Αποφόρτιση περιοχών (γειτονιές) από διαμπερή κυκλοφορία.</li> <li>4. Προώθηση της ηλεκτροκίνησης.</li> </ol>
<b>Στρατηγικός άξονας 5: Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών για την αλλαγή της κουλτούρας μετακινήσεων</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη.</li> <li>2. Συστηματική &amp; στοχευμένη ενημέρωση και ευαισθητοποίηση πολιτών όλων των ηλικιακών ομάδων για τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας.</li> </ol>

## 1.4 Αρχική διατύπωση του οράματος

Σύμφωνα με τα παραπάνω, οι αναλύσεις, οι οποίες προηγήθηκαν στα προηγούμενα στάδια του ΣΒΑΚ, οδήγησαν στον καθορισμό των στόχων, οι οποίοι με τη σειρά τους οδήγησαν στους στρατηγικούς άξονες του ΣΒΑΚ του Δήμου Αγ. Αναργύρων - Καματερού. Οι στόχοι και ειδικά οι στρατηγικοί άξονες είναι αυτοί που διαμορφώνουν το πλαίσιο του οράματος για τον Δήμο, το οποίο σε αρχικό στάδιο συμπυκνώνεται στην ακόλουθη παράγραφο:

*«Ο Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού θέτει ως στόχο του τη διασφάλιση της ισότιμης προσβασιμότητας όλων των κοινωνικών ομάδων, του περιβαλλοντικού χαρακτήρα, της ασφάλειας και της βιωσιμότητας στον σχεδιασμό των μεταφορών μέσα από την ενίσχυση της ήπιας κινητικότητας, των ενεργών μετακινήσεων, του ρόλου των μέσων δημόσιας μεταφοράς στις μετακινήσεις, και της σύνδεσης με το γεινιάζον φυσικό περιβάλλον»*

Η αρχική διατύπωση του οράματος τέθηκε υπό διαβούλευση από το δίκτυο φορέων και τους πολίτες μέσω των διαδικασιών της 2ης Διαβούλευσης. Συγκεκριμένα, στο επόμενο Κεφάλαιο του παρόντος τεύχους παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των διαδικασιών που συντέλεσαν στην οριστική διαμόρφωση του οράματος, συνεκτιμώντας τη συνεισφορά όλων των εμπλεκόμενων μερών (Δήμου, δικτύου φορέων, κατοίκων) και τις πρότερες αναλύσεις.

## 1.5 Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

### 1.5.1 Μεθοδολογική προσέγγιση

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

Οι προτεραιότητες που έχουν εντοπιστεί βασίστηκαν στους πέντε βασικούς άξονες στρατηγικής που διαμορφώθηκαν για το ΣΒΑΚ του Δήμου και οι οποίοι αναφέρονται παραπάνω (Ενότητα 1.3). Η επιλογή και διαμόρφωση των αξόνων στρατηγικής αποτέλεσε προϊόν συγκερασμού των



κατευθύνσεων Εθνικών και Ευρωπαϊκών κειμένων πολιτικής που σχετίζονται με την κινητικότητα, τις αναλύσεις της υφιστάμενης κατάστασης καθώς και τα αποτελέσματα της Α' Διαβούλευσης.

Επομένως, λαμβάνοντας υπόψιν τους παραπάνω στρατηγικούς άξονες, καθώς και τα πεδία αστικής κινητικότητας που εξετάστηκαν και αξιολογήθηκαν κατά τη διάρκεια της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, προέκυψαν και ιεραρχήθηκαν οι παρακάτω πολιτικές προτεραιότητες:

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

Για την κατάλληλη ιεράρχηση των παραπάνω αξόνων στρατηγικής και για λόγους επαρκούς επιστημονικής τεκμηρίωσης, επιλέχθηκε η μέθοδος της πολυκριτηριακής ανάλυσης και συγκεκριμένα η Αναλυτική Ιεραρχική Μέθοδος (**Analytical Hierarchical Process - AHP**). Η δόμηση της συγκεκριμένης ανάλυσης βασίστηκε σε 7 κριτήρια που αποτελούν και τις βασικές συνιστώσες των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας:

- **Ποιότητα αέρα**
- **Οδική ασφάλεια**
- **Προσβασιμότητα**
- **Υγεία πολιτών**
- **Αστική ανάπτυξη - Αναζωογόνηση**
- **Νέες τεχνολογίες**
- **Αποσυμφόρηση οδών**

Στην παρακάτω εικόνα απεικονίζεται η σύνδεση του οράματος και των αξόνων στρατηγικής με τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ.



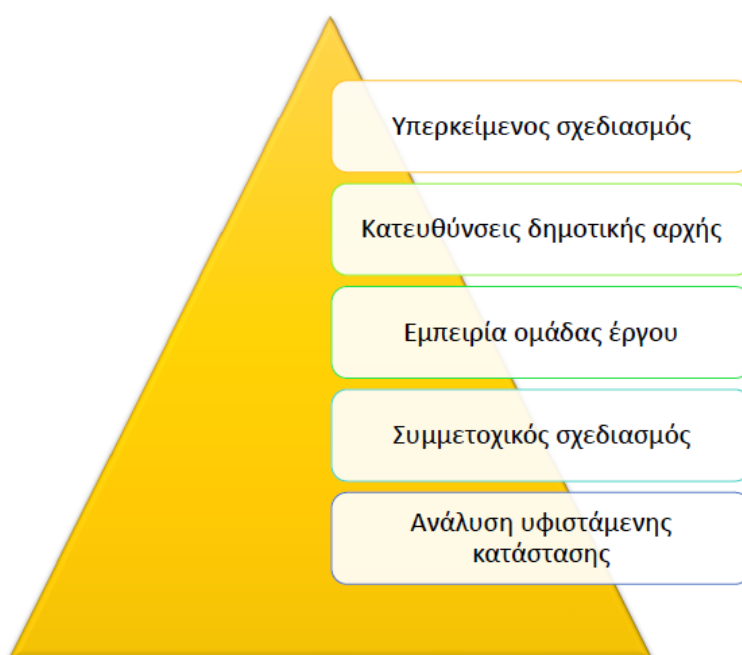
Εικόνα 2: Στρατηγική σύνδεση αξόνων στρατηγικής και προτεραιοτήτων

### Φιλοσοφία βαθμολόγησης κριτηρίων

Στην παράγραφο αυτή θα επιχειρηθεί να αναλυθεί η φιλοσοφία που χρησιμοποιήθηκε για τη βαθμολόγηση της βαρύτητας των κριτηρίων των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας. Επίσης, αναλύεται κάθε προτεραιότητα με βάση το περιεχόμενο κάθε κριτηρίου μέσω των διαδικασιών δυαδικών συγκρίσεων.

Η φιλοσοφία βασίστηκε στον σταθμισμένο συνδυασμό των παραγόντων που καθόρισαν την αναγνώριση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας της περιοχής και εν συνεχεία των αξόνων στρατηγικής και των εξειδικευμένων στόχων που τους περιγράφουν. Οι παράγοντες αυτοί περιλαμβάνουν:

- ✓ **Αποτελέσματα ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας** μέσω των διαδικτυακών ερευνών, των μετρήσεων φόρτων και σύνθεσης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, των μετρήσεων επιβατικής κίνησης των αστικών συγκοινωνιών και των αυτοψιών των υποδομών πεζών και ποδηλάτων.
- ✓ **Αξιολόγηση κειμένων υπερκείμενου σχεδιασμού** που έχουν εκπονηθεί κατά σειρά σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Από τα κείμενα αυτά προκύπτουν οι αντίστοιχες προτεραιότητες σε κάθε επίπεδο διακυβέρνησης.
- ✓ **Εμπειρία των μελών της ομάδας έργου** από την εκπόνηση αντίστοιχων μελετών σε πόλεις με παρόμοια χαρακτηριστικά.
- ✓ **Τα αποτελέσματα του συμμετοχικού σχεδιασμού** και της ανάλυσης των τοποθετήσεων των φορέων κατά τη διάρκεια της Α' Διαβούλευσης, των τοποθετήσεων τους που αφορούσαν την αναγνώριση προβλημάτων του συστήματος κινητικότητας της πόλης καθώς και της συμπλήρωσης έντυπου βαθμολόγησης των κριτηρίων και των αξόνων από τους φορείς.
- ✓ **Τις κατευθύνσεις της δημοτικής αρχής**, καθώς η εκάστοτε διοίκηση διαμορφώνει συγκεκριμένους άξονες πάνω στους οποίους θα κινηθεί σε κάθε τομέα διακυβέρνησης, συνεπώς το ίδιο συμβαίνει και στον τομέα της κινητικότητας.



Εικόνα 3: Παράγοντες διαμόρφωσης φιλοσοφίας βαθμολόγησης κατά σειρά βαρύτητας

### 1.5.2 Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

Κατόπιν των απαντήσεων που δόθηκαν στο πλαίσιο της 2<sup>ης</sup> Διαβούλευσης και της της πολυκριτηριακής ανάλυσης (ΑΗΡ) που ακολούθησε η τελική βαθμολόγηση των προτεραιοτήτων κινητικότητας του ΣΒΑΚ προκειμένου να επιτευχθεί η ιεράρχησή τους. Η ιεράρχηση που προέκυψε έχει ως εξής:

1. **Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης** (βαθμολογία 0,32)
2. **Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων** (βαθμολογία 0,19)
3. **Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών** (βαθμολογία 0,16)
4. **Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας** (βαθμολογία 0,16)
5. **Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας** (βαθμολογία 0,08)
6. **Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης** (βαθμολογία 0,06)
7. **Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών** (βαθμολογία 0,03)

Η συγκεκριμένη ιεράρχηση μέσω της πολυκριτηριακής ανάλυσης, σε συνδυασμό με τα αποτελέσματα της 2<sup>ης</sup> Διαβούλευσης για την ανάδειξη του προτιμητέου Σεναρίου κινητικότητας θα διαμορφώσουν κατά αντιστοιχία και το περιεχόμενο των μέτρων του προσχεδίου του ΣΒΑΚ και στη συνέχεια του Σχεδίου Δράσης. Τα μέτρα θα πρέπει να εφαρμοστούν κατά αντίστοιχη σειρά προτεραιότητας με την παραπάνω ιεράρχηση.

Επισημαίνεται ότι τόσο η παραπάνω ιεράρχηση των προτεραιοτήτων κινητικότητας όσο και η επιλογή του επικρατέστερου Σεναρίου κινητικότητας προέκυψαν από τα αποτελέσματα της διαδικτυακής διαβούλευσης-έρευνας, η οποία περιγράφεται αναλυτικά στο επόμενο Κεφάλαιο.

## 2. Β΄ Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού - 2η Διαβούλευση

### 2.1 Γενικά

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αγ. Αναργύρων - Καματερού αποτελεί ένα στρατηγικό σχέδιο που εκπονείται με σκοπό να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών στην πόλη με απώτερο στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ ολοκλήρωσε με επιτυχία την πρώτη φάση σχεδιασμού, όπου αποτιμήθηκε λεπτομερώς η υφιστάμενη κατάσταση κινητικότητας στον Δήμο, τα αποτελέσματα της οποίας αποτυπώθηκαν στο 2ο Στάδιο και υπάρχουν αναρτημένα στην επίσημη ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ.

Στο δεύτερο στάδιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ, βάσει της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, η Ομάδα Εργασίας του Δήμου σε συνεργασία με την Ομάδα Μελέτης του Αναδόχου, προχώρησε στη διαμόρφωση στρατηγικών στόχων και τη διατύπωση ενός πρωταρχικού οράματος για την κινητικότητα.

Επίσης, προς διερεύνηση της κατεύθυνσης και της έμφασης που πρέπει να δοθεί στον σχεδιασμό, αναπτύχθηκαν 3 εναλλακτικά Σενάρια προς διαβούλευση μαζί με τον οραματικό στόχο και τις προτεραιότητες που θα εξυπηρετήσει το ΣΒΑΚ στην τελική του μορφή.

Οι φορείς και οι πολίτες καλέστηκαν μέσω διαδικτυακής έρευνας να αξιολογήσουν και να επιλέξουν ανάμεσα στα Σενάρια κινητικότητας που τους παρουσιάζονται όπως επίσης και να τοποθετηθούν επί του Οράματος και των προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ. Επισημαίνεται, ότι στο πλαίσιο της Β΄ Διαβούλευσης επιλέχθηκε η διεξαγωγή μόνο διαδικτυακής έρευνας και όχι σχετική συνάντηση-διάσκεψη λόγω των περιορισμών που έχει επιφέρει η πανδημίας COVID-19, αλλά και λόγω της ευκολότερης-ευρύτερης ενημέρωσης και πληροφόρησης όσον αφορά τα Σενάρια και το Όραμα.

### 2.2 Διαδικτυακή δημοσκόπηση

#### 2.2.1 Προετοιμασία

Η ηλεκτρονική φόρμα τοποθέτησης πολιτών για το σενάριο κινητικότητας, δεχόταν τοποθετήσεις για διάρκεια περίπου τεσσάρων εβδομάδων. Η ταυτότητα της έρευνας παρουσιάζεται στον παρακάτω Πίνακα:

Πίνακας 3: Ταυτότητα έρευνας 2<sup>ης</sup> Διαβούλευσης

Ταυτότητα Έρευνας	
Διεξαγωγή	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού
Εντολέας	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού
Αντικείμενο έρευνας	Αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων μελλοντικής κατάστασης κινητικότητας. Διατύπωση προτάσεων για την διαμόρφωση της τελικής μορφής του σεναρίου.
Περιοχή εκτέλεσης	Διεξαγωγή έρευνας μέσω ηλεκτρονικής υπηρεσίας (google forms) στην περιοχή του Δήμου
Μέθοδος δειγματοληψίας	Τυχαία δειγματοληψία. Το δείγμα αποτελεί τμήμα του συνολικού πληθυσμού του Δήμου
Χρονικό διάστημα συλλογής	Μάρτιος 2022
Μέθοδος συλλογής στοιχείων	Συλλογή απαντήσεων με χρήση ημιδομημένου ερωτηματολογίου μέσω ηλεκτρονικής φόρμας

	ερωτηματολογίου (google forms). Συμπλήρωση ηλεκτρονικής φόρμας από τους ίδιους τους ερωτώμενους.
Ερωτώμενοι	Πολίτες (κάτοικοι του Δήμου Αγίων Αναργύρων – Καματερού και απλοί επισκέπτες του Δήμου) και εμπλεκόμενοι φορείς.
Συμβουλευτική & Τεχνική Υποστήριξη	LEVER Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

Οι δράσεις προώθησης του ερωτηματολογίου που πραγματοποιήθηκαν σε προσπάθεια να διευρυνθεί η συμμετοχή των πολιτών είναι οι εξής:

**A)** Ανάρτηση του ερωτηματολογίου στην επίσημη ιστοσελίδα του Δήμου. Το ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε με τρόπο που να εμφανίζεται σε κεντρικό σημείο στην αρχική σελίδα και διατηρήθηκε εκεί για περίπου τέσσερις εβδομάδες.



16 **2η Θεματική Διαβούλευση για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)**

Δελτία Τύπου

Καθημερινή ενημέρωση και σημαντικές ανακοινώσεις για τον Δήμο μας

- Rapid test στο Καματερό την Πέμπτη 17 Μαρτίου 2022
- 2η Θεματική Διαβούλευση για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
- Στις 30 Μαρτίου 2022 αρχίζει ο εαρινός κύκλος σπουδών του ΕΔΑΠ
- Σάρωση τα βραβεία Best City ο Δήμος Αγίων Αναργύρων Καματερού
- Κεντρικός ομιλητής ο Δήμαρχος Σταύρος Τσίρμας στα Best City Awards
- Τι πρέπει να προσέξουμε με την κακοκαιρία «Φιλίππος»
- Το μήνυμα του Δημάρχου Σταύρου Τσίρμας για την Ημέρα της Γυναίκας
- Κοπή Πίτας Δήμου Αγίων Αναργύρων Καματερού την Πέμπτη 3 Μαρτίου 2022
- Συμμετοχή στην «Έρα της Γης» το Σάββατο 26 Μαρτίου 2022
- Την Τετάρτη 2 Μαρτίου 2022 η τελευταία διάλεξη για το χειμερινό εδύμνο του ΕΔΑΠ
- Rapid test στο Καματερό την Τρίτη 1η Μαρτίου 2022
- Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων πολιτών Δήμου Αγίων Αναργύρων Καματερού
- Επόμενη διάλεξη στο ΕΔΑΠ την Τετάρτη 23 Φεβρουαρίου 2022
- Ακυρώνονται όλες οι καρναβαλικές εκδηλώσεις για το 2022 μετά από απόφαση της κυβέρνησης
- Διεξαγωγή έρευνας στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Φόρτσης Ηλεκτρικών Οχημάτων του Δήμου Αγ. Αναργύρων - Καματερού

Βρείτε μας στο Facebook

Δήμος Αγίων Αν...  
4,9k followers

Follow Page

Μοιράσου την σελίδα

Twitter Κοινή χρήση

Ο Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού διοργανώνει τη 2<sup>η</sup> Θεματική Διαβούλευση για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου.

Η 2<sup>η</sup> Διαβούλευση με τους φορείς πραγματοποιείται με στόχο την ενεργή συμμετοχή σας στην επιλογή του ιδανικότερου Σεναρίου για τις ανάγκες του Δήμου, το οποίο θα αποτελέσει τον οδηγό για τη διαμόρφωση του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας της πόλης.

Η διαβούλευση, λόγω των ειδικών συνθηκών (πανδημία κορονοϊού) που επικρατούν, πραγματοποιείται διαδικτυακά με τη συμπλήρωση του διαδικτυακού ερωτηματολογίου που σας αποστέλλουμε.

Σε αυτό το πλαίσιο σας επισυνάπτουμε ένα σχετικό ενημερωτικό έντυπο, καθώς επίσης και την επίσημη πρόσκληση της Διαβούλευσης.

Θα σας παρακαλούσαμε να αφιερώσετε λίγα λεπτά από το χρόνο σας για να συμπληρώσετε τη διαδικτυακή έρευνα.

Σύνδεσμος έρευνας-ερωτηματολογίου:

<https://forms.gle/145ZkeGkyhenNDdn6>

Ακολουθούν ενημερωτικά στοιχεία για το ΣΒΑΚ καθώς και το ερωτηματολόγιο.

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΕΝΤΥΠΟ ΣΒΑΚ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ-ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Εικόνα 4: Ανάρτηση διαδικτυακής δημοσκόπησης στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ



**B)** Η ομάδα έργου αξιοποίησε το δίκτυο των εμπλεκόμενων φορέων με την αποστολή ατομικών προσκλήσεων μέσω e-mail.

---

**Θέμα** Re: ΑΠΟ ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ - ΚΑΜΑΤΕΡΟΥ

**Αποστολέας** Tina Dima <tdima10@yahoo.com>  
<info@acci.gr>, <eea@eea.gr>, <info@driving.org.gr>, <tee@central.tee.gr>, <meteosec@noa.gr>, <info@goneisamea.gr>, <esaea@otenet.gr>, ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΥ ΑΓ.ΑΝΑΡ-ΚΑΜΑΤΕΡΟΥ <texniki@agankam.gov.gr>

**Παραλήπτης** <info@ag-anargyroi.gr>, <mamastodromo@gmail.com>, <elet@ellinikietairia.gr>, <pezh@pezh.gr>, <info@podilattiki.gr>, <podilates@yahoo.gr>, <en.goneon@gmail.com>

**Κοινοποίηση** <info@ag-anargyroi.gr>, <mamastodromo@gmail.com>, <elet@ellinikietairia.gr>, <pezh@pezh.gr>, <info@podilattiki.gr>, <podilates@yahoo.gr>, <en.goneon@gmail.com>

**Ημερομηνία** 2022-03-22 12:41

---

On Tuesday, March 15, 2022, 12:31:52 PM GMT+2, ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΥ ΑΓ.ΑΝΑΡ-ΚΑΜΑΤΕΡΟΥ <texniki@agankam.gov.gr> wrote:

Αξιότιμοι κυρίες/κύριοι,

Ο Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού διοργανώνει τη 2η Θεματική Διαβούλευση για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου.

Η 2η Διαβούλευση με τους φορείς πραγματοποιείται με στόχο την ενεργή συμμετοχή σας στην επιλογή του ιδανικότερου Σεναρίου για τις ανάγκες του Δήμου, το οποίο θα αποτελέσει τον οδηγό για τη διαμόρφωση του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας της πόλης.

Η διαβούλευση, λόγω των ειδικών συνθηκών (πανδημία κορωνοϊού) που επικρατούν, πραγματοποιείται διαδικτυακά με τη συμπλήρωση του διαδικτυακού ερωτηματολογίου που σας αποστέλλουμε.

Σε αυτό το πλαίσιο σας επισυνάπτουμε ένα σχετικό ενημερωτικό έντυπο καθώς επίσης και την επίσημη πρόσκληση της Διαβούλευσης.

Θα σας παρακαλούσαμε να αφιερώσετε λίγα λεπτά από το χρόνο σας για να συμπληρώσετε τη διαδικτυακή έρευνα.

Σύνδεσμος έρευνας-ερωτηματολογίου:

<https://forms.gle/145ZkeGKyhenNDdn6>

Εναλλακτικά μπορείτε να συμμετάσχετε στην έρευνα χρησιμοποιώντας το παρακάτω QR code στο κινητό σας τηλέφωνο:

Ευελπιστούμε στην πολύτιμη συμμετοχή σας και υποστήριξη!

Εικόνα 5: Αποστολή του ερωτηματολογίου στο δίκτυο εμπλεκόμενων φορέων

Με το πέρας της περιόδου διαβούλευσης, πραγματοποιήθηκε η επεξεργασία των τοποθετήσεων πολιτών και φορέων που συμπλήρωσαν το εν λόγω ερωτηματολόγιο. Αξίζει να αναφερθεί ότι ο μόνος φορέας που συμμετείχε στην έρευνα που διεξήχθη στο πλαίσιο της δεύτερης διαβούλευσης ήταν οι «Μαμάδες+ στο Δρόμο» (Μαμάδες και άλλοι στο δρόμο) η οποία είναι μια πρωτοβουλία πολιτών για την πρόσβαση και την οδική ασφάλεια. Οι απαντήσεις του φορέα έχουν ενσωματωθεί στις απαντήσεις των υπόλοιπων πολιτών.

### 2.2.2 Δομή ερωτηματολογίου Διαδικτυακής Διαβούλευσης

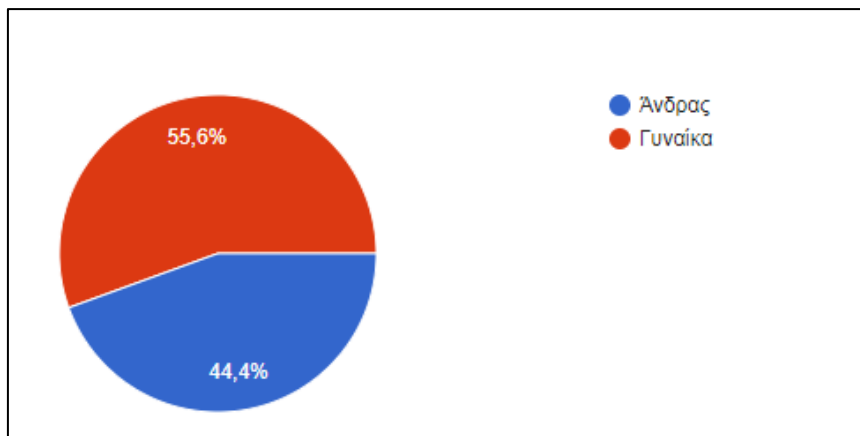
Η συμμετοχή στη διαμόρφωση του Σεναρίου κινητικότητας, στους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς του Δήμου, αλλά και της ευρύτερης περιοχής, «ανοίχθηκε» με τη χρήση ηλεκτρονικής φόρμας με τη μορφή ερωτηματολογίου. Η δομή της ηλεκτρονικής φόρμας περιλαμβάνει:

- 1) Σύντομη εισαγωγή, με περιγραφή του σχεδίου και της σημασίας του συμμετοχικού σχεδιασμού.
- 2) Σύντομα δημογραφικά χαρακτηριστικά του ερωτώμενου.
- 3) Κάρτα με στοιχεία για το Σενάριο Α:
  - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του Σεναρίου στη βελτίωση της κινητικότητας
  - Ερώτηση για τον βαθμό Ευκολίας /Δυσκολίας για την εφαρμογή του σεναρίου
  - Σχόλια επί του Σεναρίου
- 4) Κάρτα με στοιχεία για το Σενάριο Β:
  - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του Σεναρίου στη βελτίωση της κινητικότητας
  - Ερώτηση για τον βαθμό Ευκολίας /Δυσκολίας για την εφαρμογή του σεναρίου
  - Σχόλια επί του Σεναρίου
- 5) Κάρτα με στοιχεία για το Σενάριο Γ:
  - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του Σεναρίου στη βελτίωση της κινητικότητας
  - Ερώτηση για τον βαθμό Ευκολίας /Δυσκολίας για την εφαρμογή του σεναρίου
  - Σχόλια επί του Σεναρίου
- 6) Κάρτα με σύγκριση των εναλλακτικών Σεναρίων σε συγκεκριμένες παραμέτρους
  - Ερώτηση για το Σενάριο που προτιμά το ερωτώμενος
  - Δυνατότητα για επιλογή «Δε με εκφράζει κανένα»
  - Δυνατότητα ανοικτής τοποθέτησης για αλλαγές ή και προσθήκες
- 7) Αν στην προηγούμενη ερώτηση η απάντηση είναι «Δε με εκφράζει κανένα», τότε ακολουθεί:
  - Ερώτηση για συνδυασμό Σεναρίων
  - Δυνατότητα για επιλογή «Θα ήθελα κάτι τελείως διαφορετικό» και σχετική περιγραφή
- 8) Ιεράρχηση προτεραιοτήτων και αναγκών:
  - Ιεράρχηση χαρακτηριστικών-αναγκών
  - Ιεράρχηση πολιτικών-μέτρων
- 9) Παρουσίαση του Οράματος του ΣΒΑΚ του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού:
  - Δυνατότητα τοποθέτησης και διατύπωσης γνώμης επί του Οράματος

Η αναλυτική παρουσίαση του ερωτηματολογίου-έρευνας γίνεται στο Παράρτημα του Παραδοτέου 4. Επισημαίνεται ότι η πρόσκληση στην έρευνα συνοδεύτηκε με το κατάλληλο ενημερωτικό έντυπο που ενημέρωνε τους ενδιαφερόμενους γενικά για το ΣΒΑΚ, αλλά και για τα τρία εναλλακτικά Σενάρια.

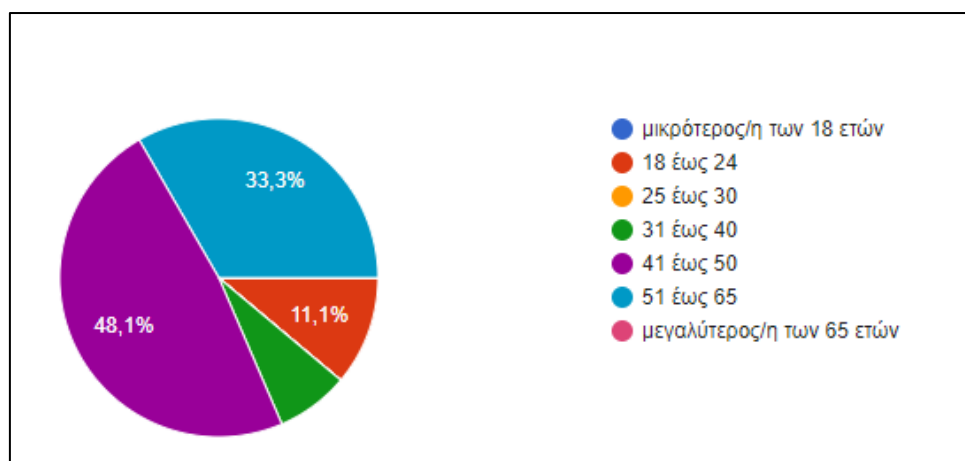
### 2.2.3 Αποτελέσματα Διαβούλευσης

#### ♦ Δημογραφικά χαρακτηριστικά



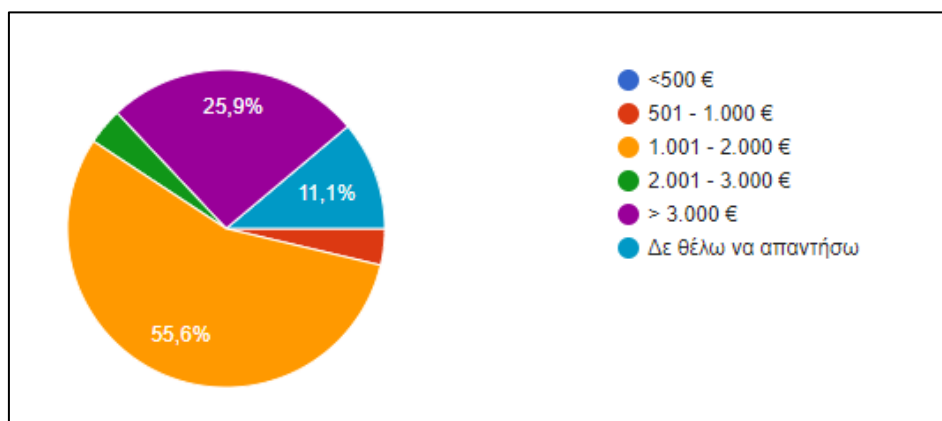
Διάγραμμα 2: Ποσοστιαία κατανομή φύλου

Από το διάγραμμα της εικόνας προκύπτει ότι οι γυναίκες είχαν ελαφρώς μεγαλύτερη συμμετοχή στην έρευνα.



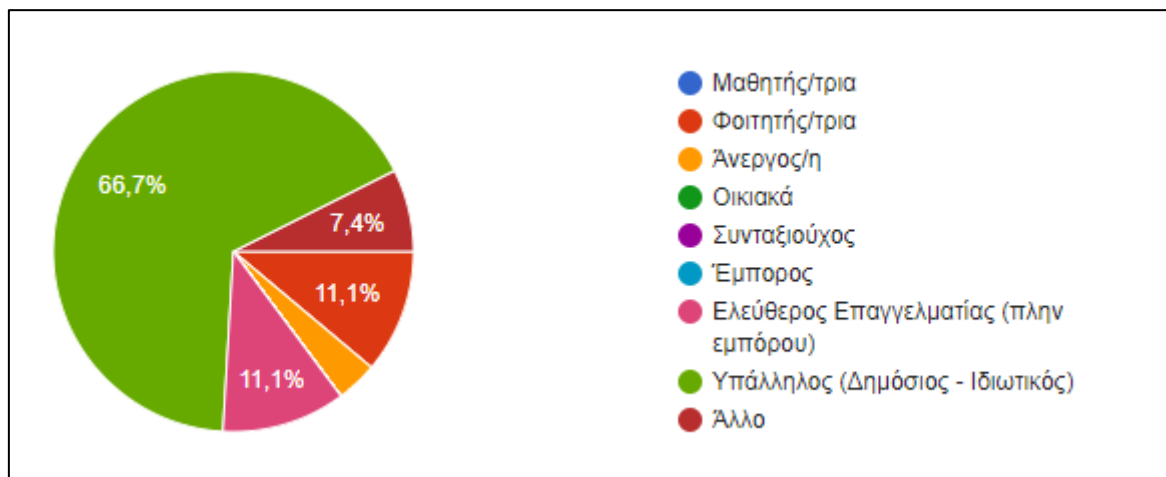
Διάγραμμα 3: Ηλικιακή κατανομή δείγματος

Από τα στοιχεία του ανωτέρω διαγράμματος φαίνεται πως το ερωτηματολόγιο συμπληρώθηκε κυρίως από τις ηλικίες 41-50 και 51-65. Ακολουθούν οι ηλικίες 18 – 24 και 31-40, ενώ οι υπόλοιπες ομάδες (κάτω των 18 και άνω των 65) δεν απάντησαν καθόλου. Το συμπέρασμα που εξάγεται είναι ότι στην έρευνα συμμετείχαν οι ηλικιακές ομάδες που αποτελούν τις πιο οικονομικά και κοινωνικά ενεργές ομάδες του πληθυσμού.



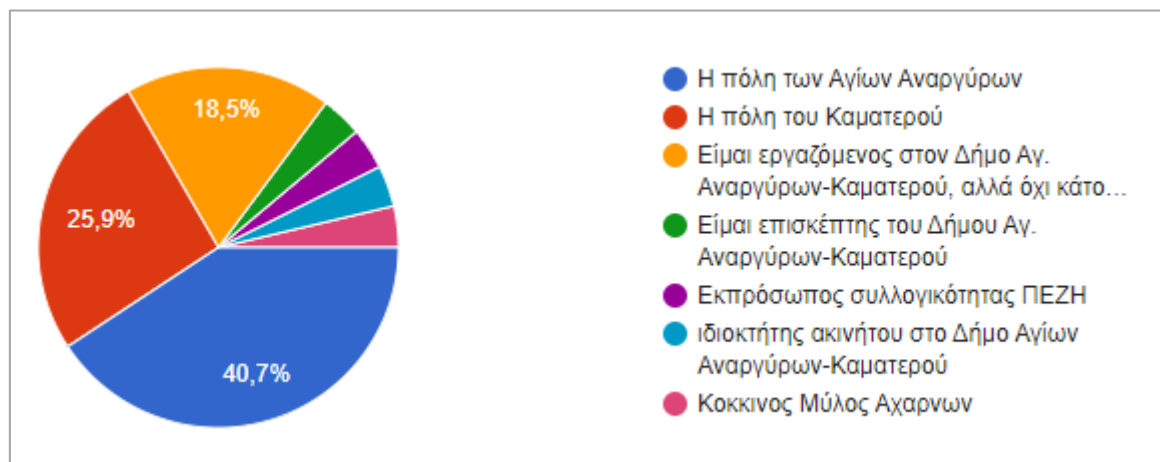
Διάγραμμα 4: Κατανομή μηνιαίου οικογενειακού εισοδήματος

Από το Διάγραμμα 4 προκύπτει πως η εισοδηματική κατηγορία των περισσότερων που συμμετείχαν στην έρευνα είναι στα 1.000-2.000 € με περίπου 56%. Η κατηγορία που ακολουθεί είναι αυτή με άνω των 3.000 € οικογενειακό εισόδημα (~26%), ενώ αρκετοί ήταν αυτοί που προτιμήσουν να μην απαντήσουν (~11%). Με μικρά ποσοστά (της τάξης του 4%) συμμετείχαν πολίτες με εισοδήματα των 500-1.000€ και 2.000-3.000€.



Διάγραμμα 5: Κατανομή δείγματος με βάση την απασχόληση

Από τα στοιχεία του ανωτέρω διαγράμματος φαίνεται πως το ερωτηματολόγιο συμπληρώθηκε κυρίως από πολίτες που απασχολούνται στον ιδιωτικό και δημόσιο τομέα και έπειτα ακολούθησαν οι φοιτητές και οι ελεύθεροι επαγγελματίες (πλην εμπόρων) και αυτοί που δεν ανήκαν σε κάποια από τις επαγγελματικές κατηγορίες με περίπου 7%. Ένα μικρό ποσοστό (~4%) των πολιτών που συμμετείχαν στην έρευνα δήλωσε ότι είναι σε αναζήτηση εργασίας.



Διάγραμμα 6: Κατανομή με βάση την περιοχή κατοικίας

Από το παραπάνω διάγραμμα γίνεται αντιληπτό πως το ερωτηματολόγιο συμπληρώθηκε τόσο από κατοίκους του Δήμου όσο και από επισκέπτες. Πιο συγκεκριμένα οι περισσότεροι ερωτώμενοι μένουν στην πόλη των Αγίων Αναργύρων, ενώ ακολουθούν οι κάτοικοι του Καματερού, όπως ήταν και αναμενόμενο. Ακολουθούν οι πολίτες που είναι απλώς εργαζόμενοι στον Δήμο και μετά σχεδόν ισοποσοστιαία άλλες περιπτώσεις πολιτών.

### ♦ Αξιολόγηση Σεναρίων

Στη συνέχεια οι ερωτώμενοι καλούνταν να αξιολογήσουν τα τρία εναλλακτικά Σενάρια κινητικότητας για τον Δήμο όπως αυτά παρουσιάστηκαν στο Στάδιο 2. Συνοπτική περιγραφή για το κάθε Σενάριο έγινε και στο πλαίσιο της έρευνας για να ενημερωθούν οι ερωτώμενοι και να απαντήσουν κατάλληλα.

Συνοπτικά τα τρία Σενάρια είναι τα εξής:

**Σενάριο Α:** Προώθηση ήπιων μέσων μεταφοράς | περπάτημα και ποδήλατο | έλεγχος της στάθμευσης και περιορισμός της κυκλοφορίας των οχημάτων

#### Συνοπτική περιγραφή

Ο Δήμος Αγ. Αναργύρων-Καματερού μπορεί να εστιάσει στην ενίσχυση της μετακίνησης με ποδήλατο και του περπατήματος, εκμεταλλεύοντας τις υποδομές που ήδη διαθέτει ο Δήμος.

Οι γενικές αρχές που ακολουθούνται στο Σενάριο αυτό είναι:

- Προώθηση παρεμβάσεων στο σύνολο των πεζοδρομίων για διαπλάτυνσή τους και βελτίωση της ποιότητάς τους.
- Αποτροπή-Κατάργηση της παράνομης στάθμευσης.
- Δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου πράσινων-προσβάσιμων διαδρομών.
- Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός του Δήμου.
- Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων.

Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι στόχοι» που σχετίζονται με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορούν τις μετακινήσεις, τη βελτίωση της δημόσιας υγείας, τη βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση και την προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

**Σενάριο Β:** Προώθηση δημόσιας συγκοινωνίας και κοινόχρηστων μέσων κινητικότητας

#### Συνοπτική περιγραφή

Όπως και το ποδήλατο, έτσι και η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί βασικό πυλώνα σχεδιασμού των ΣΒΑΚ. Ειδικά σε μια περιοχή με τα χαρακτηριστικά του Δήμου Αγίων Αναργύρων – Καματερού, είναι απαραίτητη μία σύγχρονη και συνεπής δημόσια συγκοινωνία, καθώς η θέση του δήμου στην Αττική σε συνδυασμό με την υποβαθμισμένη δημόσια συγκοινωνία καθιστά αναγκαία τη χρήση του ΙΧ με αποτέλεσμα να δημιουργείται πλήθος εισερχόμενων και εξερχόμενων μετακινήσεων με ΙΧ οχήματα.

Οι γενικές αρχές που ακολουθούνται στο Σενάριο αυτό είναι:

- Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Αντικατάσταση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας (ΔΣ) με οχήματα καθαρής ενέργειας.
- Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στον στόλο της ΔΣ.
- Δημιουργία χώρων park n' ride για μετεπιβίβαση στη ΔΣ.
- Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων.

Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι στόχοι» που σχετίζονται με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορά τις μετακινήσεις, τη βελτίωση δημόσιας υγείας, την προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου,



την ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα και την εξασφάλιση της λειτουργικότητας του συστήματος μεταφορών.

### Σενάριο Γ: Ριζοσπαστικό σενάριο (Do Everything)

#### **Συνοπτική περιγραφή**

Το ριζοσπαστικό σενάριο συνδυάζει την ενίσχυση του ποδηλάτου, του περπατήματος, της δημόσιας συγκοινωνίας, των φιλικών προς το περιβάλλον καυσίμων και την οδική ασφάλεια, μέσα από μέτρα περιορισμού του όγκου και της ταχύτητας των ιδιωτικών οχημάτων.

Οι γενικές αρχές που ακολουθούνται στο Σενάριο αυτό είναι:

- Ισχύουν όλα όσα προτείνονται στα προηγούμενα δύο Σενάρια (A & B).
- Αντικατάσταση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας (ΔΣ) με οχήματα καθαρής ενέργειας.
- Επιβάλλεται η αλλαγή νοοτροπίας σχετικά με τις αστικές μετακινήσεις, ήτοι οι καθημερινές μετακινήσεις πραγματοποιούνται με περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία (ή και άλλα εναλλακτικά μέσα μετακίνησης, πχ. πατίνια). Προϋπόθεση αποτελεί η κατασκευή - λειτουργία των σχετικών υποδομών.
- Δημιουργία χώρων park n' ride για μετεπιβίβαση στη ΔΣ.
- Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων.

Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι στόχοι» που προτείνονται με τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για τον Δήμο και μάλιστα σε μέγιστο βαθμό.

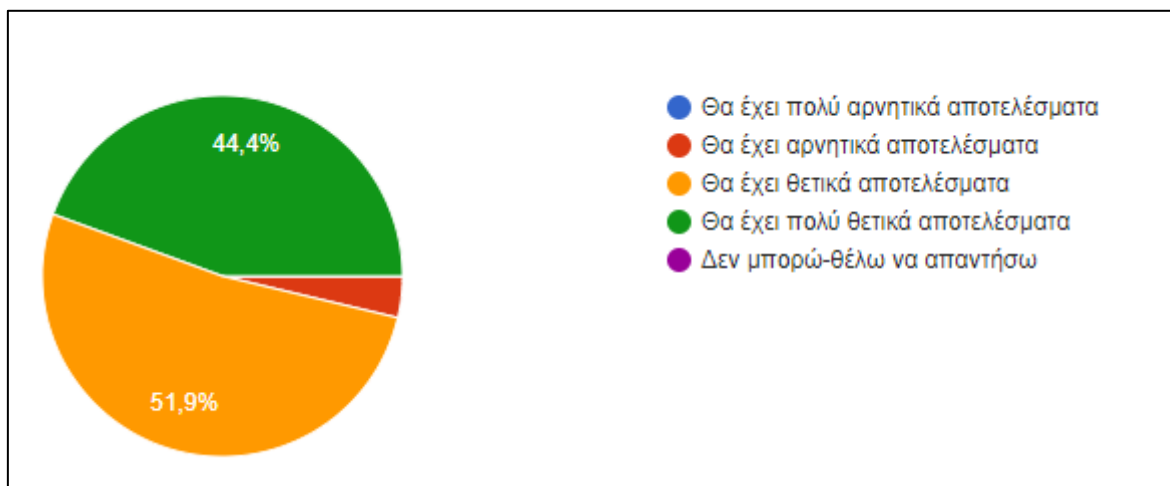
#### **Αξιολόγηση Σεναρίου Α**

Για την αξιολόγηση του Σεναρίου Α παρουσιάστηκε η καρτέλα με τα εξής χαρακτηριστικά:

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

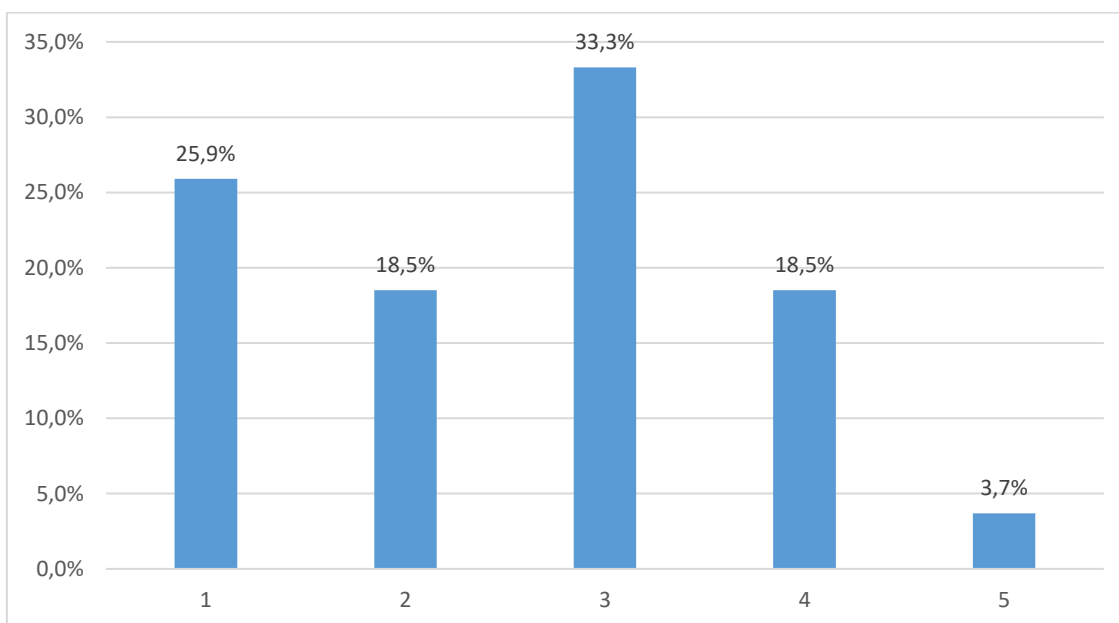
Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του Σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ δώσουν μεγαλύτερη βαρύτητα σε μέτρα που περιγράφονται στο Σενάριο Α, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη;



Διάγραμμα 7: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του Σεναρίου Α στον Δήμο

Είναι εμφανές ότι σχεδόν όλοι οι ερωτώμενοι εκφράστηκαν θετικά για το Σενάριο Α με μόλις περίπου 4% των συμμετεχόντων στην έρευνα να θεωρούν ότι θα έχει αρνητικά αποτελέσματα. Παράλληλα, οι ερωτώμενοι εκφράστηκαν θετικά και ως προς την ευκολία εφαρμογής του (παρακάτω Διάγραμμα).



Διάγραμμα 8: Ευκολία εφαρμογής του Σεναρίου Α στην πόλη (1 Πολύ Δύσκολο – 5 Πολύ Εύκολο)

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στη βελτίωση του Σεναρίου Α. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

#### Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Α

- ◆ Αν οι παρεμβάσεις είναι εκτεταμένες, υπάρχει συνεργασία με την Τροχαία, υπάρχει γενικά μια προσπάθεια για γενναία μείωση των οχημάτων, τότε η καθημερινή μετακίνηση κατοίκων και επισκεπτών θα βελτιωθεί αισθητά.
- ◆ Φιλόδοξο αλλά και ολοκληρωμένο ως παρέμβαση.
- ◆ Είναι βασικό να υπάρξει και η ανάλογη μελέτη για το πού & πώς θα διοχετευτεί η ήδη αυξημένη κίνηση των αυτοκινήτων με πιθανές μονοδρομήσεις η/και υπογειοποιήσεις κεντρικών δρόμων.
- ◆ Αν δοθούν σημαντικά κίνητρα απόκτησης ηλεκτρικών ποδηλάτων μπορεί να έχει απήχηση. Από την άλλη τον χειμώνα τα πράγματα θα είναι δυσκολότερα. Με την μείωση των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων, η κατάσταση τελικά μάλλον θα γίνει χειρότερη. Λόγω αραιής

δόμησης στο Καματερό η υλοποίηση του Σεναρίου Α είναι εύκολα εφικτή από κατασκευαστικής άποψης.

- ◆ Εκτός από την επέκταση του υπάρχοντος δικτύου ποδηλατοδρόμων πρέπει να φτιαχτούν και ανάλογα δίκτυα και στο Καματερό.
- ◆ Βρίσκεται πολύ μακριά από την κουλτούρα, τις ανάγκες των κατοίκων. Επίσης η κυκλοφορία ειδικά στο κέντρο είναι τόσο επιβαρυνμένη και βαριά που θα ήταν εξαιρετικά δύσκολη η εφαρμογή του Σεναρίου Α.
- ◆ Αν το πάρκο Τρίτση γίνει πιο όμορφο και καθαρό σε συνδυασμό με το Σενάριο Α ο Δήμος θα γίνει από τους πιο καλύτερους Δήμους για οικογένειες.
- ◆ Θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα σε ΑΜΕΑ πεζούς και ποδηλάτες ώστε να ενισχύσουμε την ήπια μετακίνηση η οποία με τη σειρά της θα αποσυμφορήσει την κυκλοφορία αυτοκινήτων και θα ελαχιστοποιήσει την ανάγκη θέσεων στάθμευσης.
- ◆ Όσον αφορά το ποδήλατο χρειάζεται μια πολύ μικρή παρέμβαση ώστε να ενωθεί ο ποδηλατόδρομος με αυτόν του δήμου Ιλίου στο ύψος της Μπίμπιτζας και να εκμεταλλευθεί η παλιά σιδηροδρομική γραμμή ώστε να ενωθεί το κέντρο της πόλης με το κολυμβητήριο στο ίδρυμα αναπήρων. Σε πρώτη φάση η ένωση με ποδηλατόδρομο ή διαδρομή μικτής κυκλοφορίας πεζών και ποδηλάτων, όλων των αθλητικών και πολιτιστικών εγκαταστάσεων του δήμου θα επέφερε μεγάλη αλλαγή για τους εφήβους και τους μεγαλύτερους.

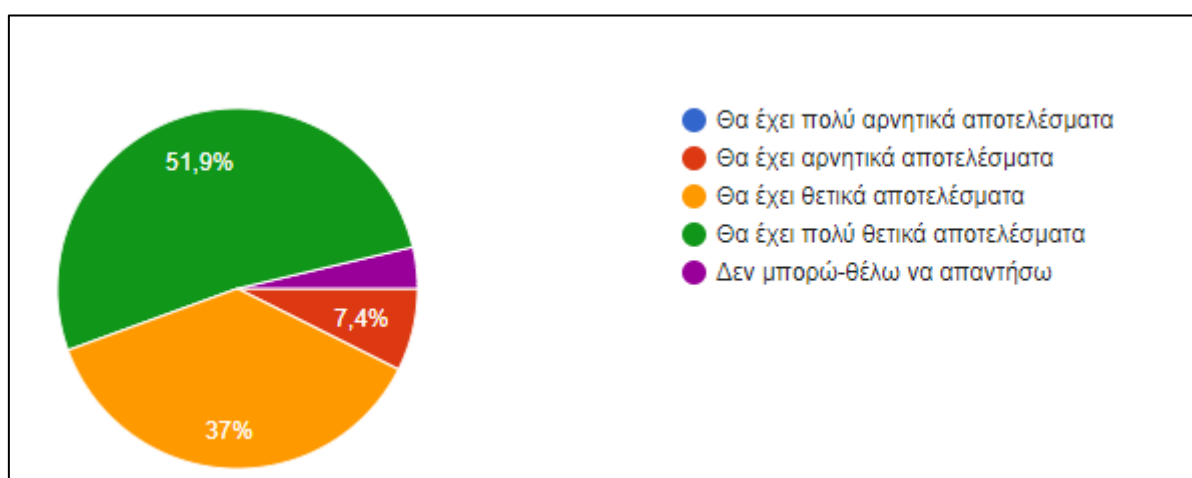
### Αξιολόγηση Σεναρίου Β

Για την αξιολόγηση του Σεναρίου Β παρουσιάστηκε η καρτέλα με τα εξής χαρακτηριστικά:

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

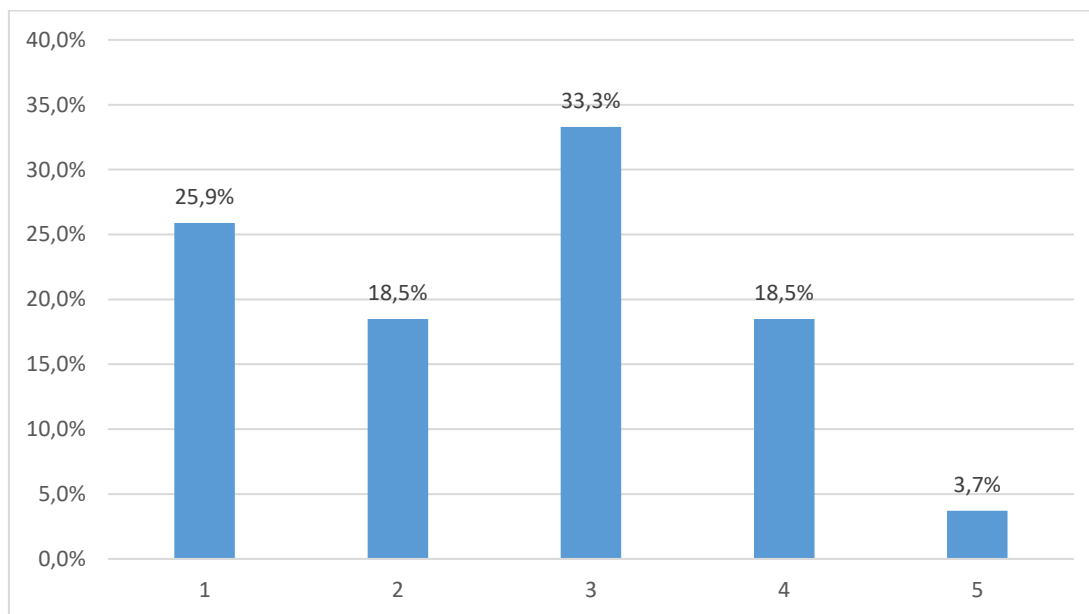
Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του Σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ δώσουν μεγαλύτερη βαρύτητα σε μέτρα που περιγράφονται στο Σενάριο Β, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη;



Διάγραμμα 9: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του Σεναρίου Β στην πόλη

Από το παραπάνω διάγραμμα είναι εμφανές ότι και το Σενάριο Β συγκεντρώνει θετικά σχόλια όσον αφορά τα αποτελέσματα που μπορεί να έχει εφόσον εφαρμοστεί, με μόλις το 7% να εκφράζεται αρνητικά. Επίσης οι ερωτώμενοι εκφράστηκαν θετικά και ως προς την ευκολία εφαρμογής του.



Διάγραμμα 10: Ευκολία εφαρμογής του Σεναρίου Β στην πόλη (1 Πολύ Δύσκολο – 5 Πολύ Εύκολο)  
Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στη βελτίωση του σεναρίου Β. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

### Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Β

- ◆ Το Σενάριο Α είναι καλύτερο και ακόμη καλύτερα αν συνδυαστεί με αξιόπιστη, γρήγορη δημόσια συγκοινωνία.
- ◆ Ενδιαφέρον σενάριο αλλά κοστοβόρο.
- ◆ Το Σενάριο αυτό απαιτεί μεγάλη "εκπαίδευση" των πολιτών-χρηστών.
- ◆ Σίγουρα θα ήταν προτιμότερο και για τους κατοίκους και για το περιβάλλον τα δημόσια μέσα (λεωφορεία) να είναι ηλεκτρικά, και για λόγους θορύβου και για λόγους μόλυνσης.
- ◆ Λόγω της πολυπλοκότητας και του συνδυασμού πολλών και διαφορετικών παραγόντων, θεωρώ ότι είναι πιο δύσκολο να γίνει πράξη σε σχέση με το Σενάριο Α.
- ◆ Το μεγάλο πρόβλημα συγκοινωνίας βρίσκεται κυρίως στο Καματερό όπου τα δρομολόγια είναι πολύ αραιά ή και πολύ λίγες ώρες τη μέρα (π.χ. το 705).
- ◆ Επειδή το κόστος ίσως αποδειχθεί μεγάλο θα ήθελα να μην "πεταχτεί" όλο το σχέδιο αλλά να κρατηθούν τουλάχιστον τα πιο υλοποιήσιμα κομμάτια του.
- ◆ Αν γίνει θα εξυπηρετεί τους κατοίκους και τους επισκέπτες του Δήμου.
- ◆ Ενισχύεται η πεζή μετακίνηση και η χρήση δημοσίας συγκοινωνίας σε κεντρικές περιοχές του Δήμου.

### Αξιολόγηση Σεναρίου Γ

Για την αξιολόγηση του Σεναρίου Γ παρουσιάστηκε η καρτέλα με τα εξής χαρακτηριστικά:

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

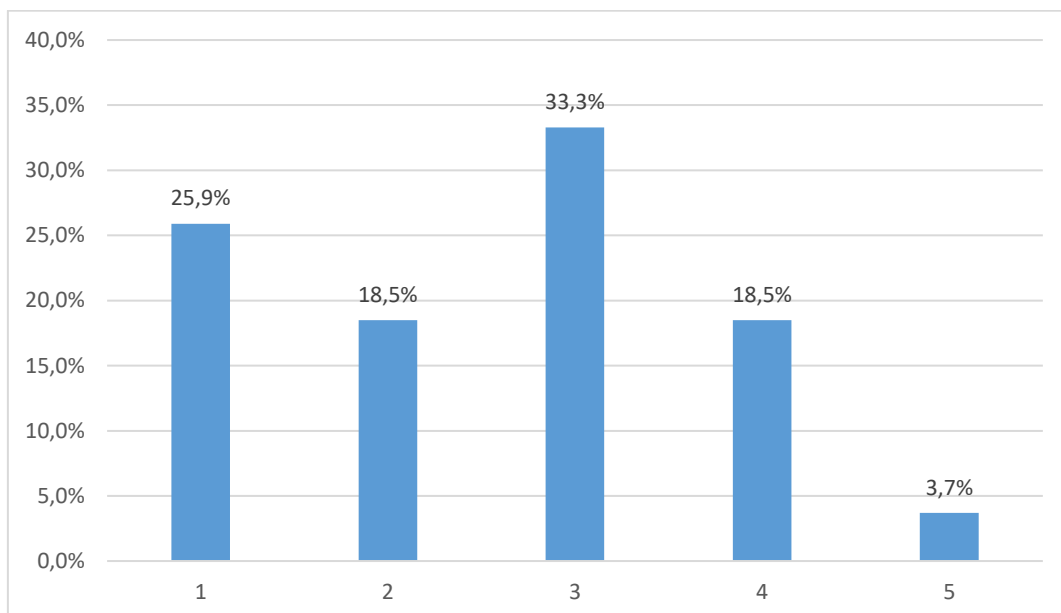
Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του Σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ δώσουν μεγαλύτερη βαρύτητα σε μέτρα που περιγράφονται στο Σενάριο Γ, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη;



Διάγραμμα 11: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του Σεναρίου Γ στην πόλη

Από το παραπάνω διάγραμμα είναι εμφανές ότι και το Σενάριο Γ συγκεντρώνει θετικά σχόλια όσον αφορά τα αποτελέσματα που μπορεί να έχει εφόσον εφαρμοστεί, με μόλις το 4% να εκφράζεται αρνητικά. Αξιοσημείωτο είναι ότι το 63% των πολιτών που συμμετείχαν στην έρευνα αξιολόγησαν ότι η εφαρμογή του Σεναρίου Γ θα είχε πολύ θετικά αποτελέσματα στις μετακινήσεις στον Δήμο. Ωστόσο, όσον αφορά την ευκολία εφαρμογής φαίνεται να υστερεί σε σχέση με τα δύο προηγούμενα Σενάρια.



Διάγραμμα 12: Ευκολία εφαρμογής του Σεναρίου Γ στην πόλη (1 Πολύ Δύσκολο – 5 Πολύ Εύκολο)

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στη βελτίωση του σεναρίου Β. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.



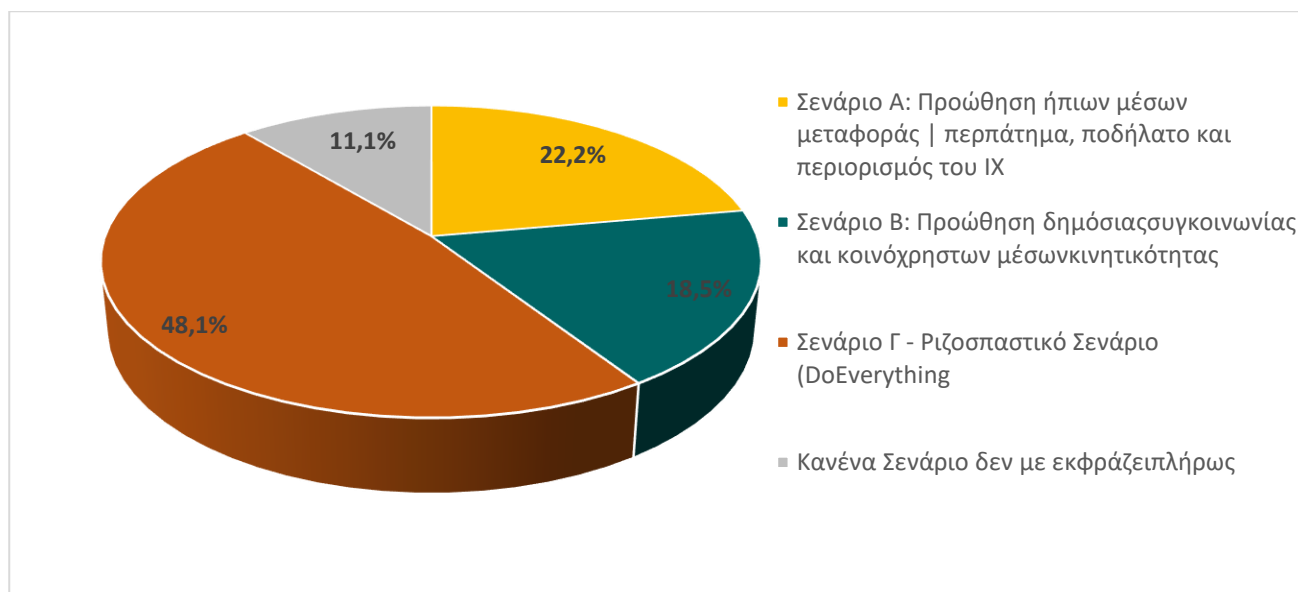
### Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Γ

- ◆ Είναι για μένα το πιο αξιόπιστο κριτήριο.
- ◆ Είναι πιο παρεμβατικό αλλά πολύ πιο ενδιαφέρον αν τελικά εφαρμοστεί.
- ◆ Πολύ ολοκληρωμένο με μεγάλο βαθμό δυσκολίας.
- ◆ Μην περιμένετε να αλλάξει η νοοτροπία από μόνη της, μακροπρόθεσμα κανένας που βελτίωσε τη ζωή των πολιτών δεν έχασε!!
- ◆ Απαιτεί αλλαγή κουλτούρας που είναι και το πιο δύσκολο. Αξία θα είχε επίσης για τόσο ριζοσπαστικές αλλαγές η συνεργασία με όμορους Δήμους (Ίλιον, Ν. Φιλ/φεια κτλ).
- ◆ Φαντάζει ιδανικό όμως η θετική επίπτωση που πιστεύω πως θα έχει θα είναι μακροπρόθεσμη και λόγω του μεγάλου χρόνου υλοποίησης που απαιτείται αλλά και λόγω του ότι απαιτείται αλλαγή νοοτροπίας εις βάθος.
- ◆ Είναι πολύ κοστοβόρο και εάν επιβαρυνθούν σημαντικά τα δημοτικά τέλη για την υλοποίηση/συντήρηση των υποδομών τότε θα δημιουργηθεί και επιπλέον πρόβλημα... είναι απλώς ΜΗ εφαρμόσιμο για πολλούς λόγους.
- ◆ Ελπίζω να υλοποιηθεί εάν όχι εξ ολοκλήρου τουλάχιστον στο μεγαλύτερο κομμάτι του. Θα ήθελα να επισημάνω όμως ότι όσον αφορά στη φύτευση στα πεζοδρόμια πρέπει να προβλεφθεί και η προσβασιμότητα σε ΑμεΑ.
- ◆ Υπάρχει διαθέσιμος ανεκμετάλλετος χώρος στο Δήμο που να μη καθιστά αναγκαία τη κοπή δέντρων; Για μένα αυτή είναι μια σημαντική παράμετρος που πρέπει να μελετηθεί.

### Επιλογή επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας

Στην τελευταία ενότητα της ηλεκτρονικής φόρμας, ο ερωτώμενος καλούταν να επιλέξει μεταξύ των προτεινόμενων Σεναρίων κινητικότητας που αξιολόγησε στις προηγούμενες ενότητες. Τα αποτελέσματα για την επιλογή επικρατέστερου Σεναρίου παρουσιάζονται στην συνέχεια.

Ως πολίτης/φορέας του Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, θα ήθελα η πόλη μου τα επόμενα χρόνια να αποκτήσει ένα σύστημα αστικής κινητικότητας που θα είναι ευρέως γνωστό ότι δίνει:



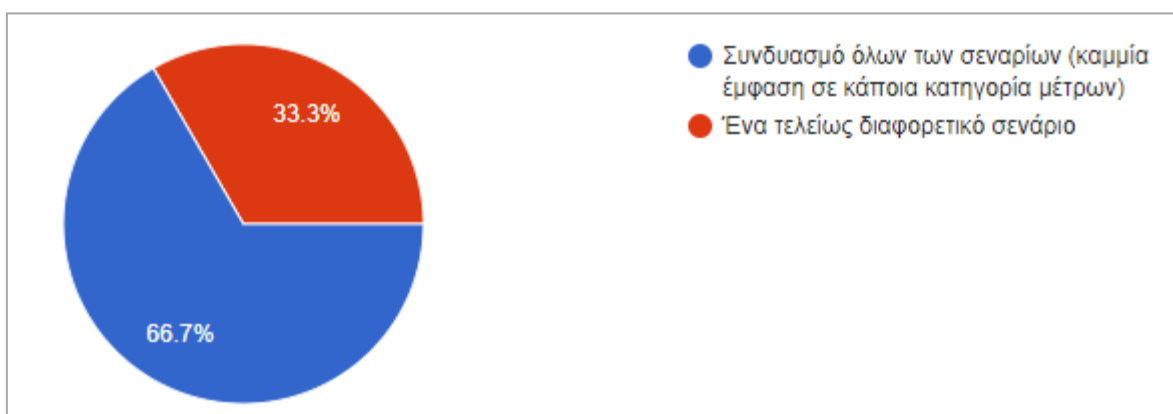
Διάγραμμα 13: Ποσοστιαία προτίμηση σεναρίου από τους ερωτώμενους

Η διαδικτυακή διαβούλευση για την ανάδειξη του μελλοντικού Σεναρίου κινητικότητας για το ΣΒΑΚ του Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού ανέδειξε ότι υπάρχει προτίμηση στο Σενάριο Γ. Συγκεκριμένα, το 48% των συμμετεχόντων επέλεξε το Ριζοσπαστικό Σενάριο, ενώ το 22% επέλεξε

το Σενάριο Α και το ~19% το Σενάριο Β, ενώ το 11 % δήλωσε ότι κανένα Σενάριο δεν το εκφράζει πλήρως.

Από αυτούς που δεν τους εξέφραζε πλήρως κάποια από τα προτεινόμενα Σενάρια, το 66,7% δήλωσε ότι επιθυμεί ένα συνδυαστικό σενάριο στο οποίο να μη δίνεται έμφαση σε κάποια κατηγορία και το 33,3% επιθυμεί ένα τελείως διαφορετικό σενάριο το οποίο όπως κατατέθηκε περιλαμβάνει τους εξής άξονες:

- ◆ Έμφαση στις ευάλωτες ομάδες του πληθυσμού, προτεραιότητα στο περπάτημα μέσα σε ένα περιβάλλον που εξασφαλίζει την ασφάλεια, την ελεύθερη ανεμπόδιστη κίνηση και την σωματική και ψυχική υγεία.
- ◆ Εναλλακτικός ήπιους τρόπους μετακίνησης με έμφαση στο ποδήλατο. Επίσης αξιόπιστες γρήγορες δημόσιες συγκοινωνίες.
- ◆ Μείωση οχημάτων, αν κυκλοφορούν ας είναι ηλεκτρικά στην πλειοψηφία τους.
- ◆ Περισσότερους ποδηλατοδρόμους.
- ◆ Δημιουργία πεζοδρομίων όπου δεν υπάρχουν.



Διάγραμμα 14: Προτίμηση πολιτών που δεν προτιμήσαν εμφανώς κάποιο Σενάριο

Στη συνέχεια, οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην τελική επιλογή του Σεναρίου. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

**«Αφού επιλέξατε το επιθυμητό για εσάς σενάριο, μπορείτε να προσθέσετε σε αυτό και άλλα στοιχεία που θεωρείτε σημαντικά και θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο μελλοντικό σύστημα μετακινήσεων της πόλης. Με τον τρόπο αυτό θα διαμορφώσετε το ιδανικό κατά την άποψη σας μελλοντικό σενάριο.»**

- ◆ «Πέζοι - ΑΜΕΑ- Ποδήλατο -Αυτοκίνητο, αυτή είναι η σειρά που πρέπει να έχουν οι δράσεις σας. Αν επιτύχετε στα τρία πρώτα τότε το αυτοκίνητο θα έχει λύσει αυτόματα πολλά από τα προβλήματα του και η πόλη θα είναι καθαρή και ανθρώπινη!»
- ◆ «Θέλω περισσότερο πράσινο μέσα στις γειτονιές, περισσότεροι πεζόδρομοι και δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας, καθολική απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων, περιορισμένη διέλευση οχημάτων βαρέους τύπου, σημεία στάθμευσης/φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων, επαρκής νυχτερινός φωτισμός και σήμανση, νυχτερινά (και αραιά) δρομολόγια δημόσιων/δημοτικών mini-bus όλο τον χρόνο.»
- ◆ «Κατασκευή κυκλικών διασταυρώσεων (roundabout) χωρίς σηματοδότες σε κεντρικές διασταυρώσεις (Λ. Φυλής & Καματερού στα όρια με Ζεφύρι, Λ. Φυλής & Καματερού στη στάση Μανάρα, Λ. Φυλής & Νέας Θηβών, Λ. Δημοκρατίας & Γούναρη, Λ. Δημοκρατίας & Κωστή Παλαμά, Λ. Κωστή Παλαμά & Παναγίας Γρηγορούσης).»

- ♦ «Διαπλάτυνση και δημιουργία πεζοδρομίου στη Λ. Κωστή Παλαμά από Λ. Δημοκρατίας προς Κόκκινο Μύλο και από Παπαφλέσσα προς Παναγίας Γρηγορούσης, στην οδό Σπύρου Θεολόγου από το Κλειστό Γυμναστήριο Καματερού προς Ίδρυμα Αναπήρων, στην οδό Σωκράτους, Λ. Στρατάρχου Παπάγου, Αττάλου και στην Αγίου Τρύφωνος.»
- ♦ «Μονοδρόμηση της Λ. Στρατάρχου Παπάγου στον Άτταλο από Αγ. Νικολάου έως Συντάγματος με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου.»
- ♦ «Σε όλους τους κεντρικούς οδικούς άξονες (Λ. Κωστή Παλαμά, Γούναρη, Σπύρου Θεολόγου, Αττάλου, Στρατάρχου Παπάγου, Αλεξάνδρας, Σωκράτους, Αγίου Τρύφωνος) διαπλάτυνση του πεζοδρομίου και κατασκευή λωρίδας για ποδήλατο, αναπηρικό αμαξίδιο, ηλ. πατίνι κ.α. και φύτευση δέντρων.»
- ♦ «Να διευκολυνθεί η μετακίνηση σε ΑμεΑ. Εφόσον τα προτεινόμενα σχέδια προβλέπουν έως ένα βαθμό την αναδιαμόρφωση των πεζοδρομίων, πιστεύω είναι εφικτό αυτό να γίνει λαμβάνοντας υπόψιν την διέλευση τόσο αμαξιδίων όσο και τυφλών (π.χ. περισσότερες ράμπες, επισκευή σπασμένων πλακών, ειδικές πλάκες για τους τυφλούς σε κάθε πεζοδρόμιο).»

### **Τελική διαμόρφωση Σεναρίου Κινητικότητας**

Από τη διαδικασία της διαδικτυακής διαβούλευσης με την τοπική κοινωνία των τριών εναλλακτικών Σεναρίων προκύπτει πως το τελικό Σενάριο που συγκεντρώνει πλειοψηφικά την προτίμηση των πολιτών είναι το Σενάριο Γ: Ριζοσπαστικό Σενάριο (Do Everything), γενικές αρχές του οποίου είναι:

- Ισχύουν όλα όσα προτείνονται στα Σενάρια Α και Β.
- Αντικατάσταση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας (ΔΣ) με οχήματα καθαρής ενέργειας.
- Επιβάλλεται η αλλαγή νοοτροπίας σχετικά με τις αστικές μετακινήσεις, ήτοι οι καθημερινές μετακινήσεις πραγματοποιούνται με περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία (ή και άλλα εναλλακτικά μέσα μετακίνησης, πχ. πατίνια). Προϋπόθεση αποτελεί η κατασκευή - λειτουργία των σχετικών υποδομών.
- Δημιουργία χώρων park n' ride για μετεπιβίβαση στη ΔΣ.
- Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων.

Προνοώντας παράλληλα για:

- Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας.
- Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.
- Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης

Επισημαίνεται ότι το Σενάριο που επιλέχτηκε θα αποτελέσει οδηγό για τα επόμενα βήματα του ΣΒΑΚ χωρίς, ωστόσο, να είναι απόλυτα δεσμευτικό για τα τελικά μέτρα που θα προταθούν. Το κατάλληλο μείγμα μέτρων θα επιλεγεί λαμβάνοντας υπόψη όλες τις σχετικές παραμέτρους (ιδιαιτερότητες του Δήμου, υπάρχουσες υποδομές, απόψεις δημοτικής αρχής, καθώς επίσης απόψεις φορέων και πολιτών κατά την 3η Διαβούλευση κτλ).

### **♦ Ιεράρχηση αναγκών και προτεραιοτήτων**

Στην επόμενη ενότητα της έρευνας οι ερωτώμενοι καλούνταν να ιεραρχήσουν κριτήρια και πολιτικές κινητικότητας για το νησί της Σκοπέλου. Οι ερωτήσεις αυτές αποτέλεσαν τη βάση της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε στην Ενότητα 1.5 για να ιεραρχηθούν οι προτεραιότητες κινητικότητας του ΣΒΑΚ μέσω της πολυκριτηριακής ανάλυσης.

## ♦ Αξιολόγηση οράματος

Η τελευταία ερώτηση-ενότητα της έρευνας είχε να κάνει με τη γνώμη των πολιτών και των φορέων όσον αφορά το αρχικό όραμα με τις απαντήσεις να έχουν ενσωματωθεί στην επόμενη Ενότητα που αφορά τη διαμόρφωση του τελικού οράματος.

### 2.3 Οριστικοποίηση οράματος ΣΒΑΚ Αγίων Αναργύρων - Καματερού

Τόσο οι φορείς όσοι και οι πολίτες του Δήμου είχαν τη δυνατότητα να τοποθετηθούν σχετικά με το όραμα στο πλαίσιο της 2ης Διαβούλευσης του συμμετοχικού σχεδιασμού, καθώς η τελευταία ερώτηση της διαδικτυακής έρευνας είχε να κάνει με τη γνώμη των πολιτών και των φορέων όσον αφορά το αρχικό όραμα. Από το σύνολο των απαντήσεων που δόθηκαν φαίνεται ότι οι ερωτώμενοι ενέκριναν το αρχικό όραμα.

Ενδεικτικές τοποθετήσεις των πολιτών όσον αφορά το Όραμα ήταν:

- ✓ «Να φαίνεται ξεκάθαρα ότι οι άνθρωποι, κυρίως οι ευάλωτες ομάδες του πληθυσμού, η υγεία τους σωματική και ψυχική, τοποθετούνται πιο πάνω από τις μηχανές (αυτοκίνητα μοτοσυκλέτες) και τις αγορές.»
- ✓ «...με χωροταξική διευθέτηση των ΙΧ αυτοκινήτων των κατοίκων και των επισκεπτών.»
- ✓ «Πληροί όλες τις παραμέτρους σεβασμού του περιβάλλοντος και ενίσχυσης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, δίνοντας έμφαση στην ενίσχυση της ισότιμης προσβασιμότητας και της ασφάλειας με στροφή στην ήπια κινητικότητα.»
- ✓ «Σωστό αρκεί να ξεκινήσει η υλοποίηση του!!»
- ✓ «Αν γίνει λίγο πιο εύκολη και ασφαλής η χρήση του ποδηλάτου ως μέσο καθημερινής χρήσης - μεταφοράς τότε θα αλλάξει η ποιότητα ζωής όλων μας.»
- ✓ «...υπό το πρίσμα της κοινωνικής συνοχής.»
- ✓ «Στο πλαίσιο της προσαρμογής του Δήμου στις σχετικές ευρωπαϊκές και εθνικές οδηγίες.»
- ✓ «Πολύ σημαντικός στόχος που θα αλλάξει τη ζωή των πολιτών και την εικόνα της πόλης συνολικά. Απαιτείται καλός προγραμματισμός, αξιοποίηση προγραμμάτων για χρηματοδότηση και ποιοτική εφαρμογή.»
- ✓ «Έμφαση πρέπει να δοθεί στην κατασκευή/διαπλάτυνση πεζοδρομίων και δημιουργία λωρίδων για ποδήλατο, πατίνι, αμαξίδιο.»
- ✓ «Όλα αυτά εξίσου στα δύο κομμάτια του δήμου (Άγιοι Ανάργυροι και Καματερό) ασχέτως με τις υπάρχουσες υποδομές και με όσο το δυνατό λιγότερη επέμβαση στο φυσικό περιβάλλον (χώροι πρασίνου κ.λπ.).»
- ✓ «Να δοθεί προσοχή στο φυσικό περιβάλλον ενώνοντας τις δύο ενότητες Καματερό, Άγιοι Ανάργυροι, με έξυπνο τρόπο και να αναδειχτεί το Ποικίλο Όρος, πάρκο Αντώνης Τρίτσης, προαστιακός, τρεις γέφυρες, όπως και να γίνουν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για να γίνει καλύτερη η ζωή των κατοίκων, από τον Δήμο μας περνούν πολλά φορτηγά και θα πρέπει να δώσετε λύση σε αυτό το πρόβλημα.»
- ✓ «Συμφωνώ.»
- ✓ «Συμφωνώ απόλυτα.»

Λαμβάνοντας υπόψη τη μεθοδολογία η οποία διατυπώθηκε τόσο κατά τη διαμόρφωση των Σεναρίων στο προηγούμενο Στάδιο, όσο και στην Ενότητα 1.2 του παρόντος τεύχους και τα αποτελέσματα των διαδικασιών της δεύτερης Διαβούλευσης με τους φορείς και τους πολίτες, το όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Αγ. Αναργύρων - Καματερού εν τέλει διατυπώνεται ως εξής:

**«Όραμά μας είναι η δημιουργία ενός ανθρωποκεντρικού Δήμου, ο οποίος θα εξασφαλίζει την προσβασιμότητα σε όλες τις κοινωνικές ομάδες, τον σεβασμό στο περιβάλλον, ένα υψηλό επίπεδο ποιότητας ζωής και την ασφάλεια στις μετακινήσεις μέσα από την ενίσχυση της ήπιας κινητικότητας (περπάτημα, ποδήλατο, πατίνι κτλ) και τον αναβαθμισμένο ρόλο των μέσων δημόσιας μεταφοράς, αξιοποιώντας παράλληλα τη σύνδεση με το γειτνιάζον φυσικό περιβάλλον.»**

### 3. Προσδιορισμός Επιμέρους Στόχων

#### 3.1 Εισαγωγή στους Έξυπνους Στόχους

Οι στόχοι οι οποίοι αναπτύσσονται στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ προκειμένου να μπορέσουν να χαρακτηριστούν ως «έξυπνοι» θα πρέπει να συγκεντρώνουν μια σειρά από χαρακτηριστικά. Ειδικότερα, βάσει του ακόλουθου διαγράμματος, οι στόχοι θα πρέπει να είναι:

Πίνακας 4: Επεξήγηση χαρακτηριστικών έξυπνων στόχων

##### Συγκεκριμένοι

- Οι στόχοι θα πρέπει να είναι ξεκάθαροι ως προς τι επιδιώκουν να επιτύχουν και να αναφέρονται σε συγκεκριμένες συνιστώσες κινητικότητας. Θα ήταν επίσης σκόπιμο να υπάρχει δυνατότητα σύνδεσης μεταξύ στόχων και προτεινόμενων μέτρων ή πακέτων μέτρων.

##### Μετρήσιμοι

- Προκειμένου να επιτυγχάνεται η διαρκής παρακολούθηση και αξιολόγηση της πορείας επίτευξης του στόχου ενός ΣΒΑΚ, θα πρέπει κατά αρχάς να είναι κατανοητός και συνάμα εύκολο να μετρηθεί από το φορέα εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ με βάση τους διαθέσιμους ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους αλλά και τη διαθέσιμη, στο παρόν και μέλλον, υλικοτεχνική υποδομή.

##### Εφικτοί

- Θα πρέπει να βασίζονται στις υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας της περιοχής αλλά και να λαμβάνουν υπόψη ένα ευρύ φάσμα στοιχείων που δεν συνδέονται άμεσα με τις μεταφορές, όπως τα φυσικά, περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά μιας πόλης, αλλά μπορεί να καθορίσουν σε σημαντικό βαθμό τις επιλογές κινητικότητας των κατοίκων άρα και την πορεία υιοθέτησης ενός μέτρου. Τέτοια μπορεί να είναι ο βαθμός ευαισθητοποίησης της κοινωνίας απέναντι στα θέματα βιωσιμότητας, η τοπική κουλτούρα σε θέματα κινητικότητας αλλά και η τεχνογνωσία και οι τεχνικές δυνατότητες του φορέα υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

##### Σχετικοί

- Οι στόχοι θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις επιδιωκόμενες κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές βελτιώσεις μέσα από την αναβάθμιση του συστήματος κινητικότητας της πόλης. Οι συγκεκριμένες επιδιώξεις έχουν αναδειχθεί μέσα από τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού και τη διαβούλευση με την τοπική κοινωνία, τις οδηγίες και κατευθύνσεις της δημοτικής αρχής αλλά και τις εισηγήσεις των εμπειρογνώμων.

##### Χρονικά ρεαλιστικοί

- Ο παράγοντας του χρονικού προγραμματισμού είναι καθοριστικός για την αξιολόγηση της επίτευξης ενός στόχου. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρχει τμηματική ποσοτικοποίηση σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ώστε να είναι ευκολότερη η παρακολούθησή τους και να διαπιστώνονται γρηγορότερα οι αποκλίσεις. Με τον τρόπο αυτό ενεργοποιούνται αμεσότερα οι διαδικασίες αναθεώρησης και επανασχεδιασμού.

#### 3.2 Μεθοδολογική προσέγγιση

Η διαδικασία διαμόρφωσης των έξυπνων στόχων για το ΣΒΑΚ έχει ως βάση της τους πέντε στρατηγικούς άξονες που συνθέτουν και την ευρύτερη στρατηγική του ΣΒΑΚ καθώς επίσης και την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων όπως αυτή διαμορφώθηκε από τη διαδικασία της πολυκριτηριακής ανάλυσης. Οι συγκεκριμένοι στρατηγικοί άξονες όπως και οι ιεραρχημένες προτεραιότητες θα καθορίσουν και το πού θα πρέπει να δοθεί βαρύτητα στο σχεδιασμό μέτρων αστικής κινητικότητας.

Οι τελικοί άξονες στρατηγικής και οι τελικοί στρατηγικοί στόχοι είναι οι εξής:



Πίνακας 5: Άξονες στρατηγικής και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού

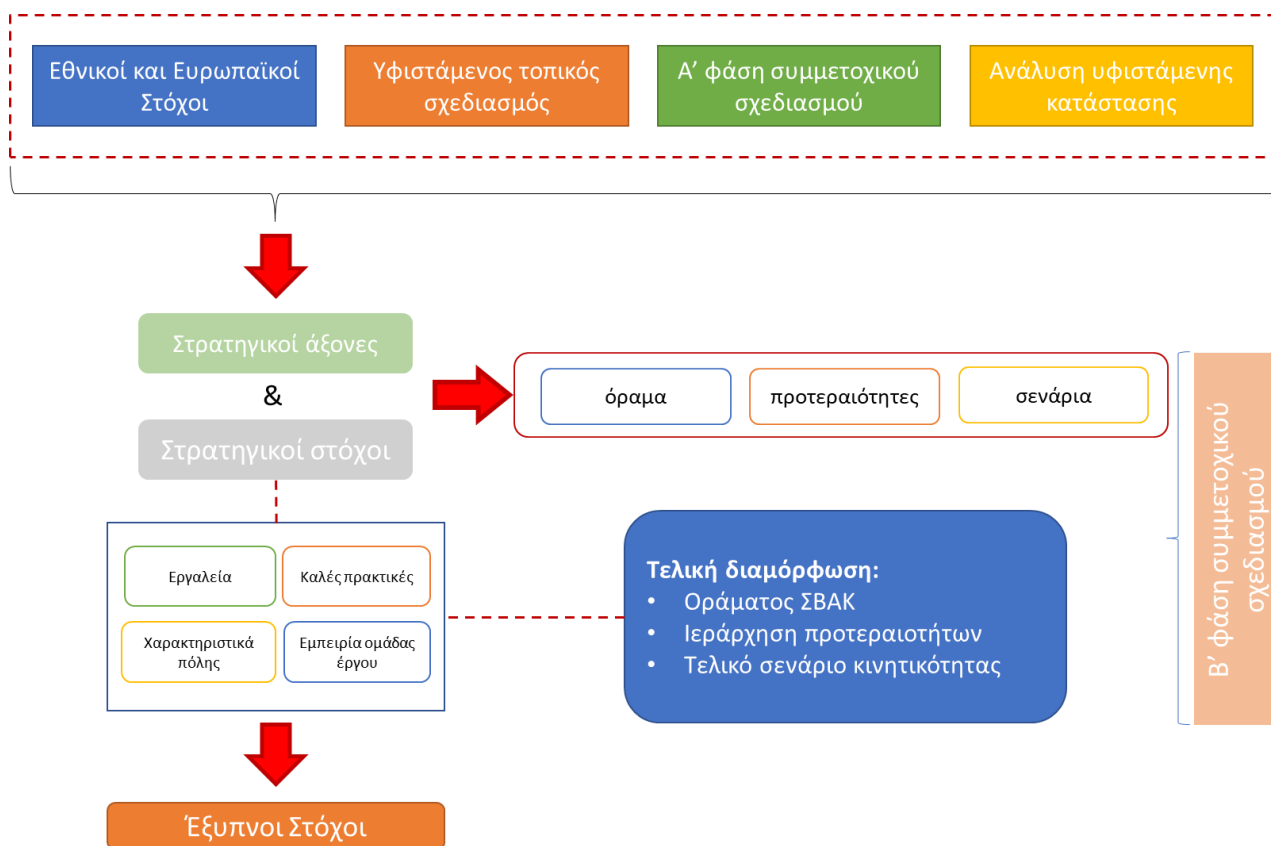
Στρατηγικοί άξονες	Στρατηγικοί Στόχοι
<b>Στρατηγικός άξονας 1:</b> Θωράκιση του κέντρου της πόλης με τη βελτίωση των υποδομών ήπιας κινητικότητας	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</li> <li>2. Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</li> </ol>
<b>Στρατηγικός άξονας 2:</b> Βελτίωση εξυπηρέτησης μετακινήσεων από δημόσιες συγκοινωνίες	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Αύξηση του μεριδίου των μέσων μαζικής μεταφοράς στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</li> <li>2. Αναβάθμιση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας</li> <li>3. Αναβάθμιση των υποστηρικτικών υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας</li> </ol>
<b>Στρατηγικός άξονας 3:</b> Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην πόλη και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης</li> <li>2. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των αντίστοιχων εκπομπών από τον κλάδο των μεταφορών</li> <li>3. Προώθηση της ηλεκτροκίνησης</li> <li>4. Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης</li> </ol>
<b>Στρατηγικός άξονας 4:</b> Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Εξασφάλιση των απαιτούμενων συνθηκών ασφαλείας και προσβασιμότητας στις υποδομές σύνδεσης των σημείων ενδιαφέροντος της πόλης</li> <li>2. Αναβάθμιση ελκυστικότητας κοινόχρηστου χώρου</li> </ol>
<b>Στρατηγικός άξονας 5:</b> Ευαισθητοποίηση των πολιτών και αλλαγή κουλτούρας μετακινήσεων	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ανάπτυξη στρατηγικής για συστηματικές και στοχευμένες δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης όλων των πολιτών</li> </ol>

Οι παραπάνω άξονες στρατηγικής είναι προϊόν:

- της διαδικασίας αξιολόγησης των υφιστάμενων συνθηκών κινητικότητας της πόλης, των κειμένων πολιτικής σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο καθώς επίσης και
- των κατευθύνσεων που δόθηκαν μέσα από τις διαβουλεύσεις με τους φορείς της πόλης.

Κάθε ένας από αυτούς συντίθεται από τους αντίστοιχους στόχους σε στρατηγικό επίπεδο, οι οποίοι στο συγκεκριμένο στάδιο έρχονται να εμπλουτιστούν και να συγκεκριμενοποιηθούν περαιτέρω καθώς επίσης και να εισαχθούν τα απαιτούμενα ποσοτικά στοιχεία.

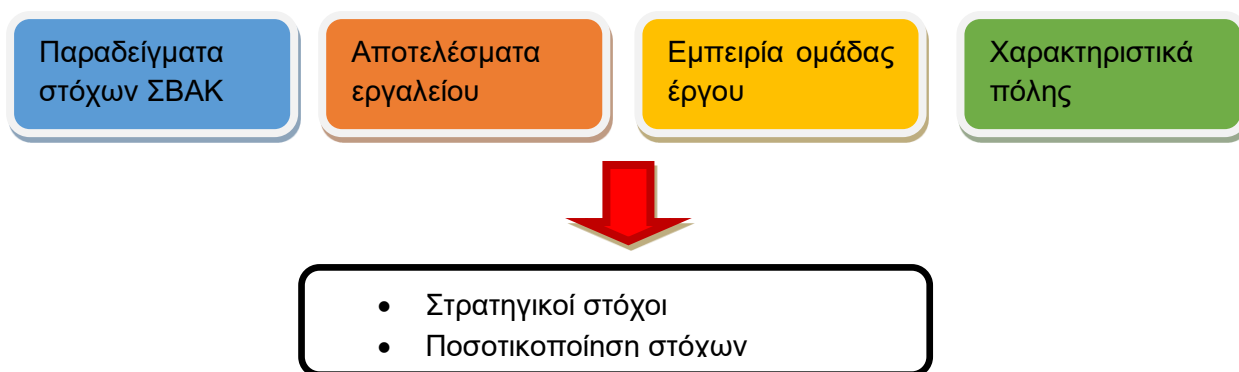
Η διαδικασία διαμόρφωσης του περιεχομένου των στρατηγικών στόχων απεικονίζεται στο παρακάτω Διάγραμμα:



Διάγραμμα 15: Επεξήγηση χαρακτηριστικών έξυπνων στόχων

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

- τη διερεύνηση πρακτικών στοχοθεσίας και ποσοτικοποίησης τους από περιπτώσεις άλλων ΣΒΑΚ που έχουν εκπονηθεί στον ευρωπαϊκό χώρο
- τα αποτελέσματα του ευρωπαϊκού εργαλείου Urban Transport Roadmap για την εκτίμηση των αποτελεσμάτων εφαρμογής πολιτικών κινητικότητας στο σύστημα μετακινήσεων που αναδείχθηκαν μέσω της ανάδειξης του προτιμητέου σεναρίου
- τις εκτιμήσεις της ομάδας έργου βασισμένη στα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, στο περιβάλλον και τις προοπτικές της πόλης και στα μελλοντικά αποτελέσματα των υπό διαμόρφωση μέτρων αστικής κινητικότητας



Διάγραμμα 16: Διαδικασία ποσοτικοποίησης στρατηγικών στόχων

### 3.3 Έξυπνοι στόχοι ΣΒΑΚ

Στον ακόλουθο Πίνακα εμφανίζονται οι έξυπνοι στόχοι ως εξειδίκευση των στρατηγικών στόχων και των αξόνων στρατηγικής του ΣΒΑΚ.:

Πίνακας 6: Έξυπνοι στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού (άξονες στρατηγικής, στρατηγικοί στόχοι, ποσοτικοί στόχοι)

Έξυπνοι Στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού	<b>Στρατηγικός άξονας 1:</b>				
	Θωράκιση του κέντρου της πόλης με τη βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας				
	i. Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων				
	ii. Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων				
	<b>Ποσοτικοί στόχοι</b>		<b>Έτος βάσης</b>	<b>5ετία</b>	<b>10ετία</b>
	Ποσοστό μετακινήσεων πεζή		-	20%	30%
	Ποσοστό μετακινήσεων με το ποδήλατο		0,14%	6%	10%
	Ποσοστό οδών ήπιας κυκλοφορίας στο σύνολο του δικτύου		-	40%	70%
	Ποσοστό ποδηλατοδρόμων στο σύνολο του δικτύου		2,6%	4,5%	7,5%
	<b>Στρατηγικός άξονας 2:</b>				
	Βελτίωση εξυπηρέτησης μετακινήσεων από δημόσιες συγκοινωνίες				
	i. Αύξηση του μεριδίου των μέσων μαζικής μεταφοράς στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων				
	ii. Αναβάθμιση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας				
	iii. Αναβάθμιση των υποστηρικτικών υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας				
	<b>Ποσοτικοί στόχοι</b>		<b>Έτος βάσης</b>	<b>5ετία</b>	<b>10ετία</b>
	Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ		1,75%	10%	15%
	Ποσοστό κάλυψης Δημόσιας Συγκοινωνίας		84,75%	94%	100%
	<b>Στρατηγικός άξονας 3:</b>				
	Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην πόλη και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού				
	i. Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης				
	ii. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των αντίστοιχων εκπομπών από τον κλάδο των μεταφορών				
	iii. Προώθηση της ηλεκτροκίνησης				
	iv. Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης				
	<b>Ποσοτικοί στόχοι</b>		<b>Έτος βάσης</b>	<b>5ετία</b>	<b>10ετία</b>
	Ποσοστό παράνομης στάθμευσης (εκ των μετρημένων οδών)		64,4%	20%	10%
Μείωση τροχαίων ατυχημάτων (2019 προ COVID-19)		127	50%	80%	
<b>Στρατηγικός άξονας 4:</b>					
Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής					
i. Εξασφάλιση των απαιτούμενων συνθηκών ασφαλείας και προσβασιμότητας στις υποδομές σύνδεσης των σημείων ενδιαφέροντος της πόλης					
ii. Αναβάθμιση ελκυστικότητας κοινόχρηστου χώρου					
<b>Ποσοτικοί στόχοι</b>		<b>Έτος βάσης</b>	<b>5ετία</b>	<b>10ετία</b>	
Ποσοστό δικτύου προσβασιμότητας (ύπαρξη ραμπών) στο σύνολο του δικτύου		-	70%	100%	
Ποσοστό πεζοδρομίων με καλή ποιότητα επιφάνειας (εκ των μετρημένων πεζοδρομίων)		24,04%	70%	100%	
Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος >1,50μ (εκ των μετρημένων πεζοδρομίων)		41,12%	70%	100%	
<b>Στρατηγικός άξονας 5:</b>					
Ευαισθητοποίηση των πολιτών και αλλαγή κουλτούρας μετακινήσεων					
i. Ανάπτυξη στρατηγικής για συστηματικές και στοχευμένες δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης όλων των πολιτών					
<b>Ποσοτικοί στόχοι</b>		<b>Έτος βάσης</b>	<b>5ετία</b>	<b>10ετία</b>	
Πλήθος δράσεων ενημέρωσης		-	15	30	