



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας  
(ΣΒΑΚ)  
του Δήμου Ρεθύμνης

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

3.3 Διατύπωση τελικού οράματος κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

3.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων



## Περιεχόμενα

1. Προτεραιότητες .....	3
2. Διαδικτυακή διαβούλευση.....	11
2.1.1 Αποτελέσματα Διαβούλευσης .....	12



## 1. Προτεραιότητες

Στην παρούσα ενότητα διατυπώνονται οι **κύριες προτεραιότητες** του ΣΒΑΚ Ρεθύμνης όπως αναπτύσσεται σήμερα. Οι προτεραιότητες αυτές απορρέουν σε σημαντικό βαθμό από τη διαδικασία της διαβούλευσης, αλλά και την ανάλυση τη υπάρχουσας κατάστασης, διαδικασίες οι οποίες συνέβαλαν με κρίσιμο τρόπο στην ανάδειξη την σημαντικότερων προβλημάτων και προοπτικών κινητικότητας.

Οι **προτεραιότητες** συγκροτούν τον ακρογωνιαίο λίθο του σχεδίου, καθώς οργανώνουν, αποτυπώνουν και συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα του Ρεθύμνου. Αποτελούν ουσιαστικά την εξειδίκευση του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις με στόχο την αποτελεσματικότερη επίτευξή του (ELTIS, 2019).

Στα ΣΒΑΚ στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής τους αναφοράς, οι προτεραιότητες διαχωρίζονται κατά κύριο λόγο στις εξής θεματικές ενότητες: *Efficiency (Αποδοτικότητα)*, *Livable Streets (Ζωντανός Οδικός Χώρος)*, *Environment (Περιβάλλον)*, *Equity and Social Inclusion (Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη)*, *Safety (Ασφάλεια)* και *Economic Growth (Οικονομική Μεγέθυνση)*.

Οι στόχοι οι οποίοι αναπτύσσονται στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ προκειμένου να μπορέσουν να χαρακτηριστούν ως «έξυπνοι» θα πρέπει να συγκεντρώνουν μια σειρά από χαρακτηριστικά

Ειδικότερα οι στόχοι θα πρέπει να είναι:



### Συγκεκριμένοι

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

### Μετρήσιμοι

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

### Εφικτοί

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

### Σχετικοί

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

### Χρονικά ρεαλιστικοί

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



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

Στο πλαίσιο αυτό, αναπτύσσονται ορισμένες προτεραιότητες κατηγοριοποιημένες ανάλογα με τη διάσταση της βιωσιμότητας στην οποία αναφέρονται, περιλαμβάνοντας τις προαναφερθείσες θεματικές ανά κατηγορία, οι οποίες είναι οι ακόλουθες:

- 1) **Περιβαλλοντικές:** εντάσσονται οι θεματικές Environment και Efficiency (π.χ. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις, Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος, κτλ.)
- 2) **Κοινωνικές:** εμπεριέχονται οι θεματικές Efficiency, Livable Streets, Equity and Social Inclusion, Safety (π.χ. Βελτίωση προσβασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση, Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας, βελτίωση δημόσιας υγείας κτλ.)
- 3) **Οικονομικές:** εντάσσεται η θεματική Economic Growth (π.χ. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας, Λειτουργικότητα Συστήματος Μεταφορών κτλ.)

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ για το Ρέθυμνο.

Πρόκειται για έντεκα (11) βασικές κατευθύνσεις οι οποίες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τις θεματικές που παρουσιάστηκαν προηγουμένως και αποσκοπούν στο να «απαντήσουν» στα κυρίαρχα προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης. Με βάση αυτές, θα αναπτυχθούν στις επόμενες ενότητες «έξυπνοι» στόχοι αλλά και κατάλληλα μέτρα για την υλοποίησή τους.

Πίνακας 1-1: Προτεραιότητες για το ΣΒΑΚ του Δήμου Ρεθύμνης

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις	<p>Η χρήση βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης (π.χ. ποδήλατο ή περπάτημα) έναντι του αυτοκίνητου ή του μηχανοκίνητου δικύκλου συμβάλει στη μείωση της ενέργειας που καταναλώνεται σε συνολικό επίπεδο για τις μετακινήσεις στο Δήμο Ρεθύμνης.</p> <p>Σημαντική μέριμνα θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη διαχείριση του στόλου τροφοδοσίας, ώστε τα εμπορεύματα να μεταφέρονται με τη χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση ενέργειας.</p>
	2. Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	<p>Η προστασία των οικισμών του Δήμου Ρεθύμνης και ιδιαίτερα των παραδοσιακών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για το σχέδιο. Παράλληλα θα πρέπει να αναζητηθούν οι κατάλληλοι τρόποι ώστε να διατηρηθεί και να αναδειχθεί το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον της περιοχής.</p> <p>Η ύπαρξη μεγάλων φόρτων στο οδικό περιβάλλον της περιοχής, ειδικά κατά τους θερινούς μήνες, επιφέρουν σταδιακά υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Μάλιστα, η έντονη χρήση ιδιωτικών οχημάτων συνεπάγεται την εκπομπή υψηλών ατμοσφαιρικών ρύπων (ανάμεσα σε αυτούς και ρύπους υπεύθυνους για το φαινόμενο του θερμοκηπίου) και θορύβου εντός των ορίων των οικισμών.</p>

		<p>Επομένως η ανάπτυξη μιας κατάλληλης στρατηγικής που περιορίζει τις παραπάνω αρνητικές συνέπειες είναι αναγκαία.</p>
<p><b>Κοινωνικές</b></p>	<p><b>3. Βελτίωση δημόσιας υγείας</b></p>	<p>Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρει και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία. Επιπρόσθετα, η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, ως τρόπων καθημερινής μετακίνησης, μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων. Επιπλέον ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις στην ψυχολογία των μετακινούμενων με ήπια μέσα, καθώς ενισχύεται η κοινωνική συνοχή και η επικοινωνία στο δημόσιο χώρο.</p>
	<p><b>4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση</b></p>	<p>Το συγκοινωνιακό σύστημα στην περιοχή με την υπάρχουσα μορφή του, αποκλείει άτομα και κοινωνικές ομάδες, οι οποίες δεν έχουν πρόσβαση στο αυτοκίνητο ή δεν έχουν τη δυνατότητα να οδηγήσουν. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων ομάδων είναι οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά και τα άτομα με αναπηρία. Αποκλεισμός υπάρχει επίσης και στους επισκέπτες, οι οποίοι δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα είτε να νοικιάσουν ή να μεταφέρουν με το πλοίο το ιδιωτικό τους όχημα.</p>
	<p><b>5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου</b></p>	<p>Ένας βιώσιμος δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης. Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των οικισμών με την παραλιακή ζώνη (εντός ή εκτός των οικισμών) και τους κύριους πόλους ενδιαφέροντος σε όλη την έκταση του Δήμου (π.χ. τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους, μοναστήρια, χώροι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, καταφύγια άγριας ζωής, κτλ.) διαμέσου κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς (κοινόχρηστα ποδήλατα, ηλεκτρικά πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες on-demand κ.α.). Παράλληλα θα πρέπει να</p>

		εξετάζεται το ενδεχόμενο ειδικών υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση της αναψυχής, κυρίως κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου (ευέλικτα δρομολόγια προσαρμοσμένα στη ζήτηση).
	<b>6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα</b>	Λύσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως για παράδειγμα η τηλεματική ή τα συγκοινωνιακά συστήματα ανταποκρινόμενα στη ζήτηση (Demand Responsive Transport), είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναζητηθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η αποδοτικότητα του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.
	<b>7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας</b>	Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Εστιάζοντας στην περίπτωση του Δήμου Ρεθύμνης, ο σημαντικός αριθμός τροχαίων συμβάντων, υποδηλώνει την άμεση ανάγκη βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης. Συνεπώς, μέσα από τις απαραίτητες πολιτικές και παρεμβάσεις επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στο Ρέθυμνο για όλους τους πιθανούς χρήστες της οδού.
	<b>8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων</b>	Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην Χερσόνησο είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ. Με δεδομένο ότι η Χερσόνησος αποτελεί αξιοσημείωτο τουριστικό προορισμό ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες, θα ήταν επιθυμητό να δοθεί έμφαση και στους επισκέπτες μετακινούμενους.
<b>Οικονομικές</b>	<b>9. Διαχείριση εποχικότητας στις μετακινήσεις- Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού</b>	Η τουριστική δραστηριότητα στο Ρέθυμνο είναι αναμφίβολα μαζικού τύπου, εμφανίζοντας τη μεγαλύτερη της ένταση ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες. Το παρόν σχέδιο θα συμβάλει στην ορθολογική διαχείριση της κινητικότητας όσον αφορά στις εποχιακές μετακινήσεις, αξιοποιώντας ευέλικτες λύσεις, ενώ παράλληλα θα δώσει έμφαση και στην ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως ο ποδηλατικός και ο περιπατητικός τουρισμός με σκοπό την διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας σε μεγαλύτερο χρονικό εύρος.



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

	<b>10.</b> Εξασφάλιση λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη του Δήμου Ρεθύμνης. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας.
	<b>11.</b> Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών	<p>Μέσω της χρήσης ενεργών μέσων μετακίνησης (ποδήλατο και περπάτημα) αντί του αυτοκινήτου, ο επισκέπτης θα περιηγείται άνετα και με ασφάλεια εντός των οικισμών. Αυτή η κατάσταση θα διευκολύνει αισθητά την προσέλκυση πελατών από τα τοπικά εμπορικά καταστήματα της περιοχής.</p> <p>Επίσης, σημειώνεται ότι ο ποδηλατικός και περιπατητικός τουρισμός θα συνεισφέρουν στην ανάδειξη και άλλων μικρών οικισμών και κατ' επέκταση στην ενίσχυση της τοπικής εμπορικής δραστηριότητας.</p> <p>Τέλος, ιδιαίτερη συνεισφορά στην ενθάρρυνση της τοπικής επιχειρηματικότητας έχει και η ορθολογική οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των καταστημάτων (αλλαγή ωραρίου-δρομολογίου-οχήματος-χρήση κέντρου διαμοιρασμού-consolidation) καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και επιταχύνει τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.</p>

Οι παραπάνω προτεραιότητες/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. Η πορεία σύνδεσης προτεραιοτήτων-στρατηγικών στόχων-στόχων υλοποίησης είναι οι εξής: Κάθε μία από τις παραπάνω προτεραιότητες συσχετίζεται με τους αντίστοιχους στρατηγικούς στόχους και τους στόχους υλοποίησης και στη συνέχεια οι στόχοι συσχετίζονται με τις κατηγορίες μέτρων.

Πίνακας 1-2: Προτεραιότητες, Στρατηγικοί στόχοι και στόχοι υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης

<b>Διατύπωση Προτεραιοτήτων, Στρατηγικών στόχων και στόχων υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης</b>		
<b>Προτεραιότητες</b>	<b>Στρατηγικοί στόχοι</b>	<b>Στόχοι υλοποίησης</b>
1) Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορά στις μετακινήσεις	<ul style="list-style-type: none"><li>- Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των συμβατικών αυτοκινήτων και παράλληλη αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων</li><li>- Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων και ιδιαίτερα της</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>-Αύξηση του ποσοστού χρήσης κοινόχρηστων συστημάτων</li><li>-Αναβάθμιση δημοτικού στόλου</li><li>-Αναβάθμιση στόλου αστικής συγκοινωνίας</li><li>-Αύξηση του ποσοστού ηλεκτροκίνητων οχημάτων</li></ul>



Διατύπωση Προτεραιοτήτων, Στρατηγικών στόχων και στόχων υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δ. Ρεδόννης		
	ηλεκτροκίνησης στα οχήματα δημοτικού στόλου, σε στόλους κοινοχρήστων μέσων αλλά και στην ιδιωτική μετακίνηση	στο σύνολο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας -Μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης
2) Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	- Μείωση των αέριων ρύπων από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία -Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία -Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας -Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με περπάτημα -Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με το ποδήλατο	- Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων σύμφωνα με τις απαιτούμενες προδιαγραφές -Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων - Μείωση παραβάσεων κατάληψης πεζοδρομιών (στο δίκτυο των συλλεκτήριων οδών) - Δημιουργία ενιαίου δικτύου πράσινων διαδρομών - Διαμόρφωση θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας
3) Βελτίωση δημόσιας υγείας	-Μείωση των αέριων ρύπων από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία -Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία - Αύξηση της χρήσης της ενεργούς μετακίνησης (περπάτημα και ποδήλατο) ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις	- Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων σύμφωνα με τις απαιτούμενες προδιαγραφές -Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων - Δημιουργία ενιαίου δικτύου πράσινων διαδρομών - Διαμόρφωση θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας - Μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης
4) Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση	- Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ, απομάκρυνση εμποδίων, όδευση τυφλών κτλ.) - Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομιών, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) - Αναβάθμιση δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων με καλή προσβασιμότητα	- Μείωση παραβάσεων κατάληψης πεζοδρομιών - Διαμόρφωση διαβάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας - Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων - Αναβάθμιση στόλου αστικής συγκοινωνίας - Αύξηση του ποσοστού χρήσης κοινόχρηστων συστημάτων
5) Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων	-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με περπάτημα	- Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων σύμφωνα

Διατύπωση Προτεραιοτήτων, Στρατηγικών στόχων και στόχων υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης		
μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου	-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με το ποδήλατο - Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τη δημόσια συγκοινωνία και συλλογικών μορφών μετακίνησης	με τις απαιτούμενες προδιαγραφές -Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων - Αύξηση του ποσοστού χρήσης κοινόχρηστων συστημάτων - Δημιουργία ενιαίου δικτύου πράσινων διαδρομών - Διαμόρφωση θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας - Μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης
6) Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	- Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο - Εισαγωγή καινοτόμων μέσων μετακίνησης (dockless bicycles sharing system, e-scooters κλπ.)	- Αναβάθμιση στόλου της αστικής συγκοινωνίας - Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων -Αναβάθμιση των στάσεων λεωφορείων - Αύξηση του ποσοστού χρήσης κοινόχρηστων συστημάτων
7) Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	-Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων στους οικισμούς και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο -Βελτίωση των υποδομών σε όλο το μήκος του οδικού δικτύου (επαρχιακό, τοπικό) -Μείωση των ταχυτήτων στο αστικό και επαρχιακό δίκτυο - Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές	- Διαμόρφωση διαβάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας - Δημιουργία ενιαίου δικτύου πράσινων διαδρομών - Διαμόρφωση θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας - Μείωση παραβάσεων κατάληψης πεζοδρομίων
8) Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	- Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	-Αύξηση της συμμετοχής των πολιτών στα θέματα σχεδιασμού
9) Διαχείριση εποχικότητας στις μετακινήσεις- Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού	- Ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης επισκεπτών με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας - Ανάπτυξη ειδικών διαδρομών ενδιαφέροντος (διαδρομές ποδηλατικές, περπατητικές) - Ενίσχυση του περπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού	-Διαμόρφωση διαβάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας - Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων σύμφωνα με τις απαιτούμενες προδιαγραφές -Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων



Διατύπωση Προτεραιοτήτων, Στρατηγικών στόχων και στόχων υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης		
		- Δημιουργία ενιαίου δικτύου πράσινων διαδρομών
10) Εξασφάλιση λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών	- Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις - Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης - Επίτευξη ορθολογικής οικονομικής διαχείρισης του συστήματος - Αύξηση επιπέδου ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	- Δημιουργία κινήτρων για χρήση εναλλακτικών μέσων μετακινήσεων - Δημιουργία αποδοτικού συστήματος μεταφορών - Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας
11) Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών	- Αύξηση/διατήρηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων/ΜΜΕ (Μικρομεσαίες επιχειρήσεις) και βελτίωση της προσπελασιμότητας τους με βιώσιμα μέσα - Εγκατάσταση και λειτουργία ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	- Δημιουργία κινήτρων σε επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν εναλλακτικά μέσα μετακίνησης

Με βάση τις προτεραιότητες, τους στρατηγικούς στόχους και τους στόχους υλοποίησης δημιουργήθηκαν, σύμφωνα με τη μεθοδολογία η οποία αναλύεται στην επόμενη ενότητα, τα προτεινόμενα πακέτα μέτρων, τα οποία ανταποκρίνονται στην υφιστάμενη κατάσταση και στις ανάγκες και απαιτήσεις των κατοίκων και των πολιτών

## 2. Διαδικτυακή διαβούλευση

Η συμμετοχή στην διαμόρφωση του τελικού σεναρίου κινητικότητας πραγματοποιήθηκε με χρήση ηλεκτρονικής φόρμας με την 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) Αναφορά στους άξονες στρατηγικής και στους επί μέρους στρατηγικούς στόχους
- 4) Κάρτα με στοιχεία για το 1<sup>ο</sup> Σενάριο:
  - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
  - Ερώτηση για τον βαθμό Ευκολίας /Δυσκολίας για την εφαρμογή του σεναρίου
  - Ερώτηση ανοικτού τύπου για την γενική άποψη επί του σεναρίου
- 5) Κάρτα με στοιχεία για το 2<sup>ο</sup> Σενάριο:
  - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
  - Ερώτηση για τον βαθμό Ευκολίας /Δυσκολίας για την εφαρμογή του σεναρίου
  - Ερώτηση ανοικτού τύπου για την γενική άποψη επί του σεναρίου
- 6) Κάρτα με στοιχεία για το 3<sup>ο</sup> Σενάριο:
  - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
  - Ερώτηση για τον βαθμό Ευκολίας /Δυσκολίας για την εφαρμογή του σεναρίου
  - Ερώτηση ανοικτού τύπου για την γενική άποψη επί του σεναρίου
- 7) Κάρτα με σύγκριση των εναλλακτικών σεναρίων σε συγκεκριμένες παραμέτρους



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

- Ερώτηση για το σενάριο που προτιμά το ερωτώμενος
  - Δυνατότητα για επιλογή «Κανένα Σενάριο δεν με εκφράζει»
  - Δυνατότητα ανοικτής τοποθέτησης για αλλαγές ή και προσθήκες
- 8) Αν στην ερώτηση 7 η απάντηση είναι Β, τότε
- Ερώτηση για συνδυασμούς σεναρίων ανά 2
  - Δυνατότητα για επιλογή «Θα ήθελα κάτι τελείως διαφορετικό»
- 9) Αν στην ερώτηση 8 η απάντηση είναι Β, τότε
- Ανοικτή τοποθέτηση για την περιγραφή του σεναρίου

Η ηλεκτρονική φόρμα τοποθέτησης για το σενάριο κινητικότητας, απεστάλη στους φορείς και κοινοποιήθηκε στην πλατφόρμα του ΣΒΑΚ και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης του Δήμου. Η ταυτότητα της έρευνας παρουσιάζεται στον **Πίνακα 2.1**.

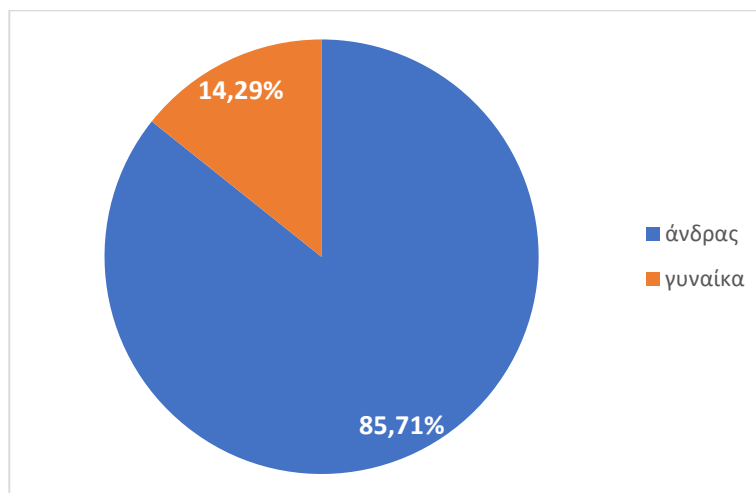
Πίνακας 2-1: Ταυτότητα έρευνας ερωτηματολογίου για την επιλογή σεναρίου κινητικότητας του

Ταυτότητα Έρευνας	
Διεξαγωγή	Δήμος Ρεθύμνης
Εντολέας	Δήμος Ρεθύμνης
Αντικείμενο έρευνας	Αξιολόγηση Σεναρίων ΣΒΑΚ του Ρεθύμνου. Διατύπωση πρόσθετων προτάσεων για την ανάπτυξη των σεναρίων
Περιοχή εκτέλεσης	Διεξαγωγή έρευνας μέσω ηλεκτρονικής υπηρεσίας (google forms)
Μέθοδος δειγματοληψίας	Αποστολή συνδέσμου έρευνας στο δίκτυο εμπλεκόμενων φορέων και κοινοποίηση της έρευνας στα ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης του Δήμου
Χρονικό διάστημα συλλογής	Σεπτέμβριος 2020
Μέθοδος συλλογής στοιχείων	Συλλογή απαντήσεων με χρήση ημιδομημένου ερωτηματολογίου μέσω ηλεκτρονικής φόρμας ερωτηματολογίου (google forms)
Συνεντευκτές	Συμπλήρωση ηλεκτρονικής φόρμας από τους ίδιους τους ερωτώμενους
Συμβουλευτική & Τεχνική Υποστήριξη	LEVER Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

#### 2.1.1 Αποτελέσματα Διαβούλευσης

##### Δημογραφικά χαρακτηριστικά

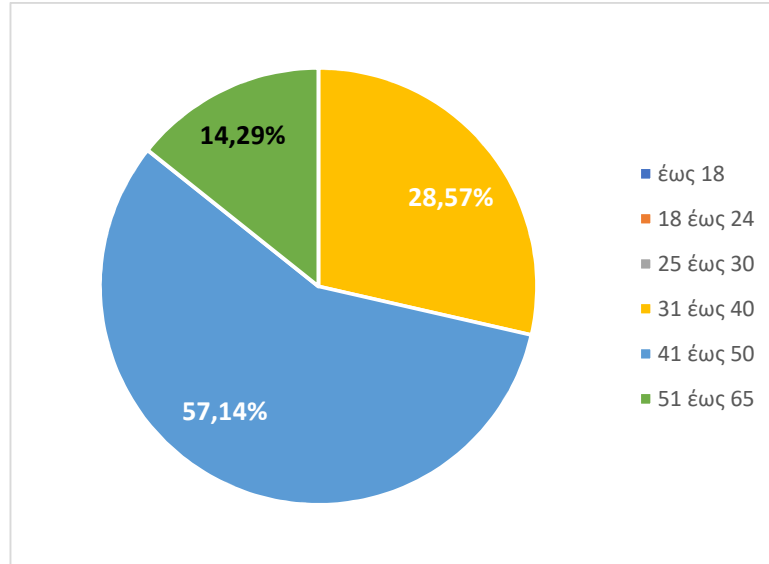
- **Φύλο**



Εικόνα 2.1: Ποσοστιαία κατανομή φύλου ερωτώμενων

Από το διάγραμμα της εικόνας 2.4 παρατηρείται ότι οι άνδρες πολίτες που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο είναι κατά πολύ περισσότεροι.

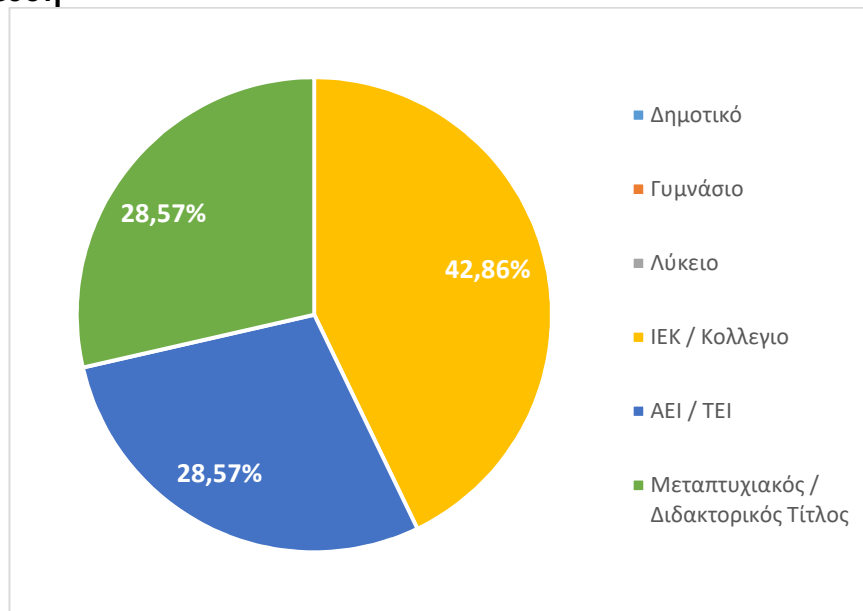
- **Ηλικιακή κατανομή**



Εικόνα 2.2: Ηλικιακή κατανομή δείγματος

Από το διάγραμμα της εικόνας 2.5 προκύπτει πως η πλειοψηφία των εκπροσώπων των φορέων ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 41-50 με ποσοστό 57,14%. Αμέσως μετά ακολούθησε η ηλικιακή ομάδα 31-40 (28,57%) και τέλος η ηλικιακή ομάδα 51-65 με ποσοστό συμμετοχής 14,29%. Οι υπόλοιπες ηλικιακές ομάδες δεν είχαν εκπροσώπηση.

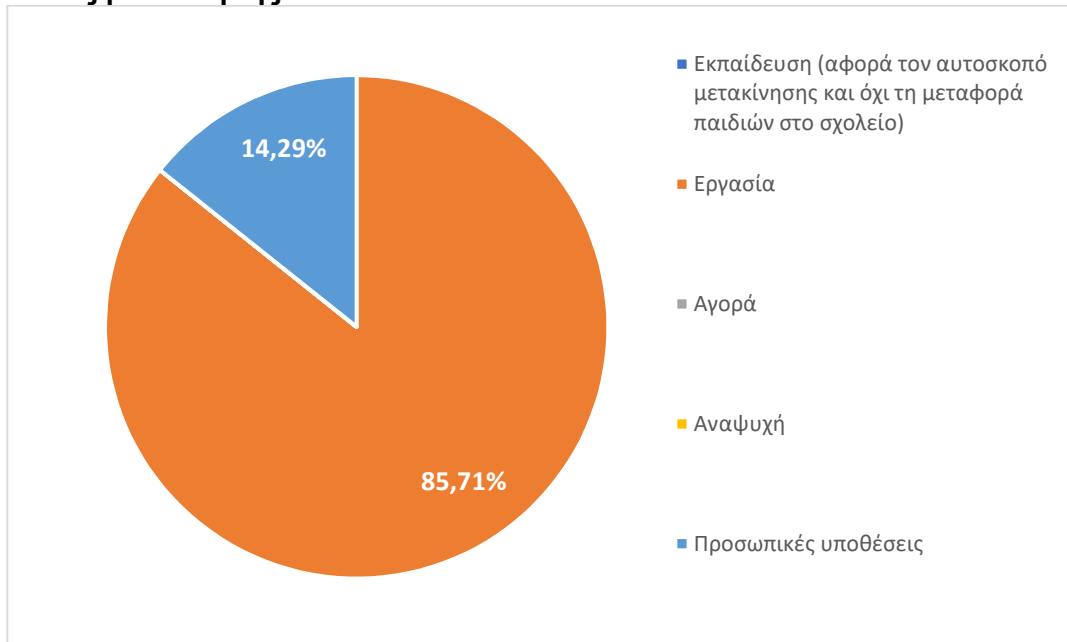
- **Εκπαίδευση**



Εικόνα 2.3: Επίπεδο εκπαίδευσης

Όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης, περίπου το 28% των ερωτώμενων έχουν στην κατοχή τους πτυχίο Α.Ε.Ι. / Τ.Ε.Ι. ενώ παρόμοιο είναι το ποσοστό των κατόχων μεταπτυχιακού / διδακτορικού τίτλου. Το 43% δηλώνει ότι έχει αποφοιτήσει από κάποιο ΙΕΚ / Κολλέγιο.

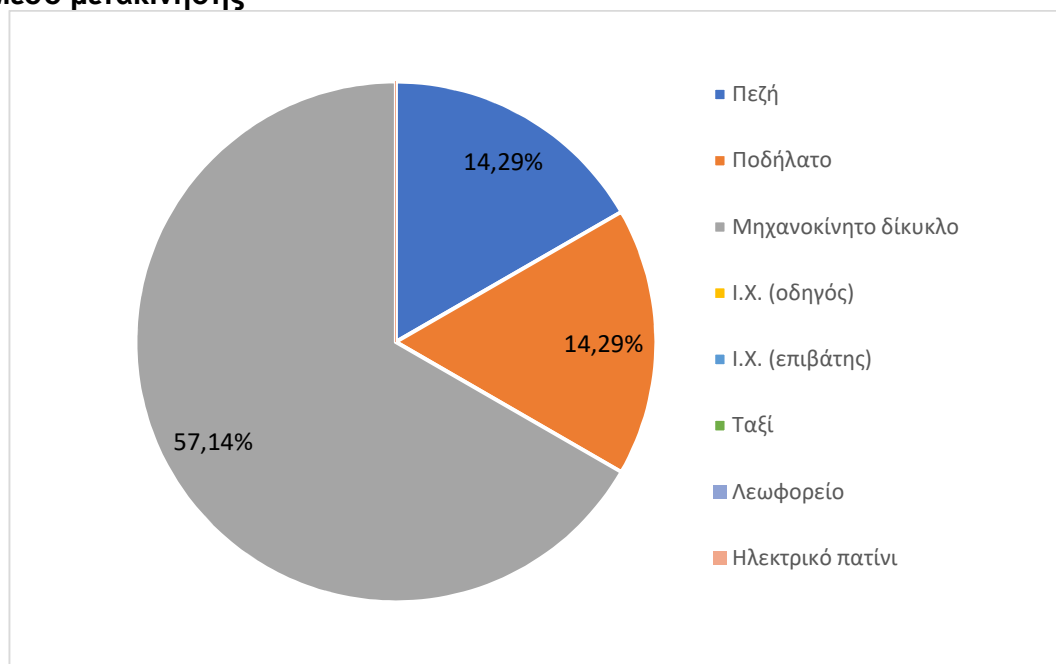
• Σκοπός μετακίνησης



Εικόνα 2.4: Σκοπός μετακίνησης

Όπως προκύπτει από την παρατήρηση του παραπάνω διαγράμματος ο συνηθέστερος σκοπός μετακίνησης είναι η εργασία.

• Μέσο μετακίνησης



Εικόνα 2.5: Μέσο μετακίνησης

Από το διάγραμμα της εικόνας 2.8 προκύπτει πως η πλειοψηφία των εκπροσώπων των φορέων μετακινούνται με μηχανοκίνητο δίκυκλο και όχι με Ι.Χ. Παράλληλα οι εκπρόσωποι επιλέγουν και τις ήπιες μορφές μετακίνησης, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο.

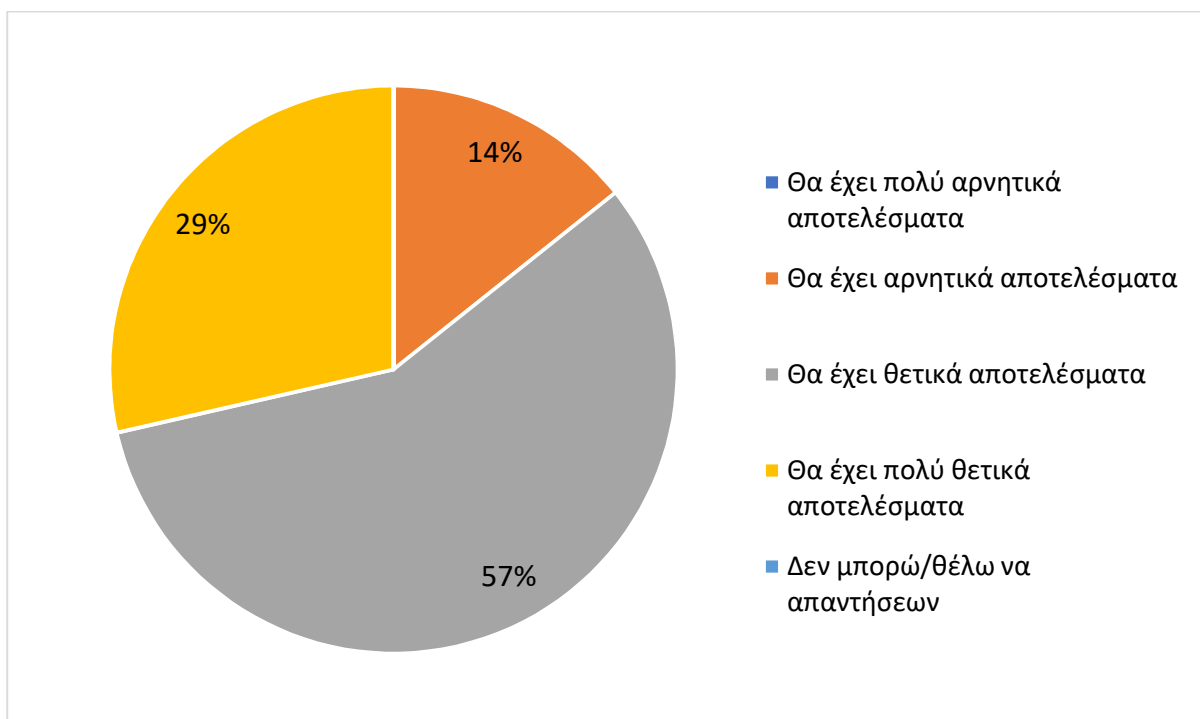
**Αξιολόγηση 1<sup>ου</sup> Σεναρίου**

Για την αξιολόγηση του 1<sup>ου</sup> Σεναρίου 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

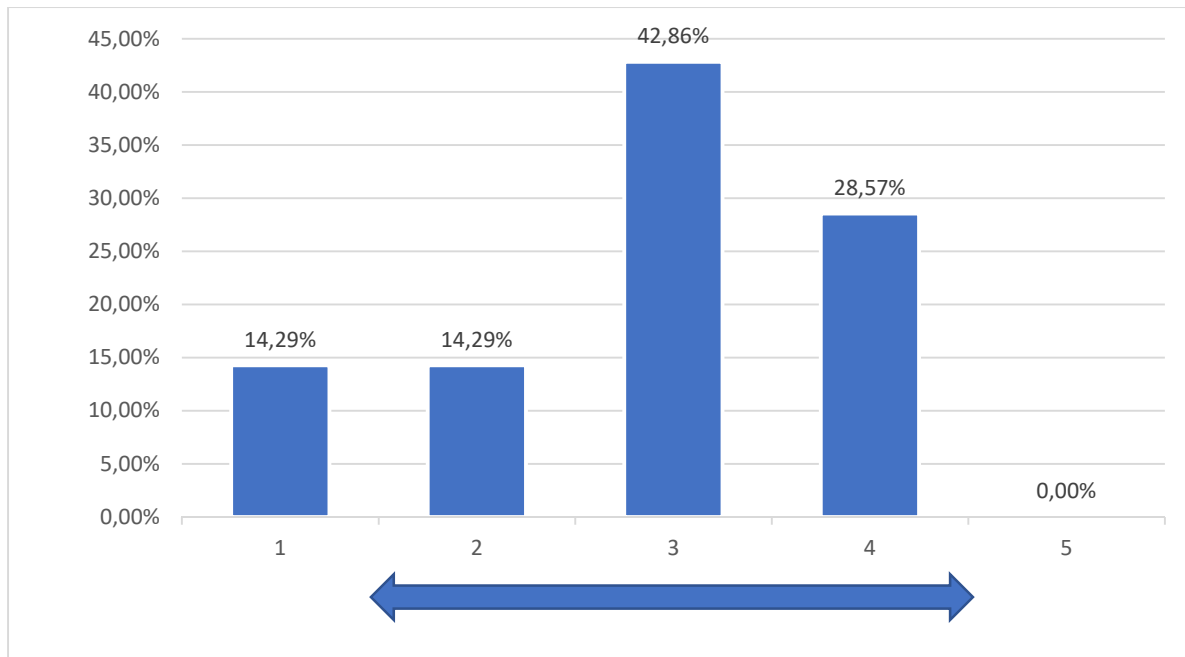
Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

**Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ Δήμου Ρεθύμνης, πέρα από τις βασικές ανάγκες της πόλης, σχεδιαστούν σύμφωνα με τις προοπτικές εξέλιξης που περιγράφονται στο 1<sup>ο</sup> Σενάριο, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη;**



Εικόνα 2.6: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του 1<sup>ου</sup> Σεναρίου στην πόλη

### Πόσο εύκολο θεωρείται να εφαρμοστεί το 1<sup>ο</sup> σενάριο στην πόλη σας;



Εικόνα 2.7: Ευκολία εφαρμογής σεναρίου στην πόλη

Οι εκπρόσωποι των φορέων εκτιμούν σε ποσοστό 57% πως η εφαρμογή του σεναρίου θα έχει θετικό αντίκτυπο στην πόλη και το 29% πολύ θετικά αποτελέσματα. Ωστόσο υπάρχει κι ένα ποσοστό (14%) που θεωρεί πως τα αποτελέσματα θα είναι μάλλον αρνητικά.

Όσον αφορά την ευκολία εφαρμογής το 28,6% θεωρεί πως είναι ρεαλιστικό να εφαρμοστεί στην πόλη του Ρεθύμνου και το 42,86% το αξιολογεί ως μέτριας εφικτότητας.

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην βελτίωση του 1<sup>ου</sup> σεναρίου. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

#### Κύρια Σχόλια και Παρατηρήσεις για το 1<sup>ο</sup> Σενάριο

- Η προώθηση ήπιων μέσων μεταφοράς θα βοηθήσει αρκετά στη μείωση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης μας. Η χρήση του ποδηλάτου και ιδιαίτερα των νέων τεχνολογικά μέσων όπως ηλεκτρικό πατίνι και ηλεκτρικό ποδήλατο θα γίνουν ιδιαίτερα δημοφιλείς εάν υπάρξουν κατάλληλες παρεμβάσεις που θα βοηθούν τη χρήση τους. Επίσης το περπάτημα σε συνδυασμό με την αστική συγκοινωνία
- Πολύ Καλό
- Μόνο ως θετικά μπορούν να αποτιμηθούν τα συγκεκριμένα μέτρα, τα οποία και θα συμβάλλουν συνολικά στη βελτίωση της ποιότητας μετακίνησης των πολιτών της πόλης.
- Θεωρώ απαραίτητη τη δημιουργία υποδομών που θα περιορίσουν τα προβλήματα που θα προκύψουν, αφού το σενάριο αυτό δε λαμβάνει υπόψη του τις ανάγκες μεγάλου μέρους των πολιτών.
- ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΧΡΗΣΙΜΟ
- πολύ ενδιαφέρουσα προσέγγιση
- Χρειάζεται επιμονή και συνεχή επικοινωνία με τους πολίτες

#### Αξιολόγηση 2<sup>ου</sup> Σεναρίου

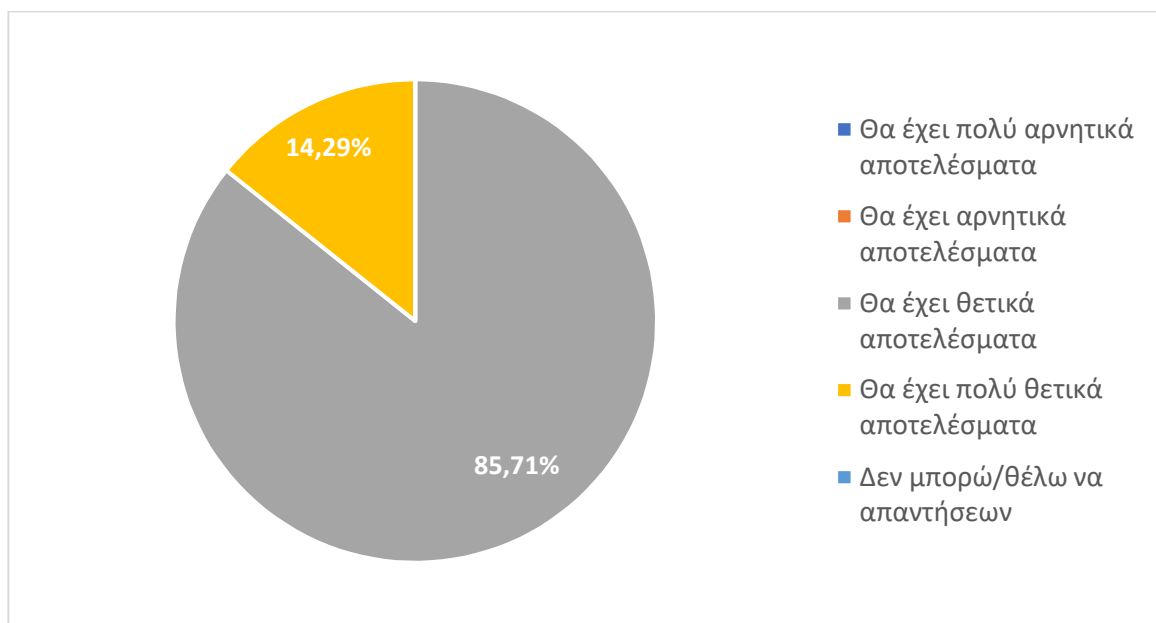
Για την αξιολόγηση του 2<sup>ου</sup> Σεναρίου παρουσιάστηκε η καρτέλα με τα εξής χαρακτηριστικά:



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

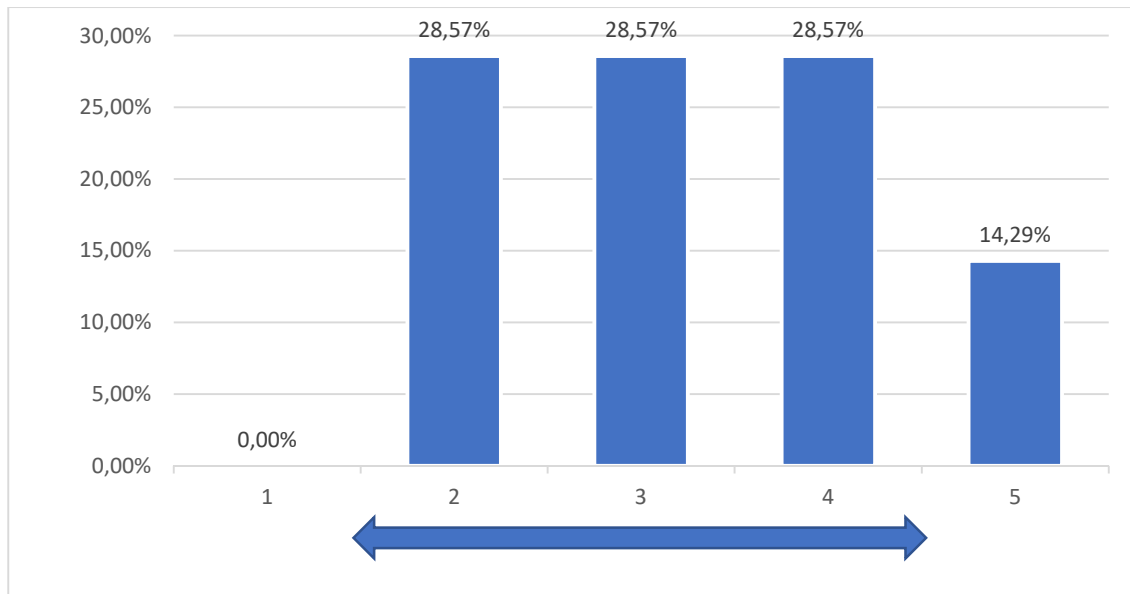
Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

**Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ Δήμου Ρεθύμνης, πέρα από τις βασικές ανάγκες της πόλης, σχεδιαστούν σύμφωνα με τις προοπτικές εξέλιξης που περιγράφονται στο 2<sup>ο</sup> Σενάριο, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη;**



Εικόνα 2.8: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του 2<sup>ου</sup> Σεναρίου στην πόλη

**Πόσο εύκολο θεωρείται να εφαρμοστεί το 2<sup>ο</sup> σενάριο στην πόλη σας;**



Εικόνα 2.9: Ευκολία εφαρμογής σεναρίου στην πόλη

Οι εκπρόσωποι των φορέων εκτιμούν σε ποσοστό 85,7% πως η εφαρμογή του σεναρίου θα έχει θετικό αντίκτυπο στην πόλη και το 14,29% πολύ θετικά αποτελέσματα. Τέλος, δεν υπάρχει εκτίμηση για αρνητικές επιπτώσεις, σε αντίθεση με τις απόψεις του προηγούμενου σεναρίου.

Όσον αφορά την ευκολία εφαρμογής το 42,86% θεωρεί πως είναι ρεαλιστικό να εφαρμοστεί στην πόλη του Ρεθύμνου και το 28,57% το αξιολογεί ως μέτριας εφικτότητας. Χαμηλότερο είναι το ποσοστό που το θεωρεί δύσκολο να εφαρμοστεί συγκριτικά και με το προηγούμενο σενάριο καθώς δεν υπάρχει εκτίμηση για «πολύ δύσκολη εφαρμογή» (0% σε αντίθεση με το 14,29% του προηγούμενου σεναρίου)

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην βελτίωση του 2<sup>ου</sup> σεναρίου. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

**Κύρια Σχόλια και Παρατηρήσεις για το 2<sup>ο</sup> Σενάριο**

- "Η προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας αποτελεί βασικό πυλώνα στις μετακινήσεις όλων των πολιτών. Η επέκταση και αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων γίνεται ανάλογα με την επιβατική κίνηση ώστε να είναι συμφέρον. Η ιδέα της ondemand εξυπηρέτησης επιβατών με τη βοήθεια εφαρμογής ώστε να προγραμματιστούν τα δρομολόγια για την επόμενη ημέρα ή ώρες βάση της ζήτησης, μπορεί να βοηθήσει στην εξυπηρέτηση των πελατών με την επέκταση του δικτύου και στην βιωσιμότητα της επιχείρησης. Γενικά η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών όπως η παραπάνω βοηθά στην βελτίωση των υπηρεσιών προς τους πολίτες. Η αντικατάσταση του στόλου αστικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα λεωφορεία, έχει άμεσα οφέλη για το περιβάλλον και μείωση των εξόδων της εταιρίας, αλλά το κόστος κτήσης τους είναι ακόμη πολύ υψηλό με αποτέλεσμα να έχουν πολύ μεγάλο χρόνο απόσβεσης. Μια τέτοια κίνηση θα ήταν εφικτή μόνο με επιδότηση του κόστους."
- Μπορεί να εφαρμοστεί
- Λόγω κόστους αλλά και άλλων ιδιομορφιών που θα προκύψουν από την εφαρμογή τους, είναι αρκετά δύσκολη η εφαρμογή των παραπάνω μέτρων. Συνδυαστικά όμως με το προηγούμενο σενάριο, θα βελτίωναν πολύ τόσο την εικόνα, όσο και το κυκλοφοριακό ζήτημα της πόλης.
- Θεωρώ ότι η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας σε συνδυασμό με όσα αναφέρονται στο παραπάνω σενάριο μπορεί να συνδράμει προς τη θετική εξέλιξη
- ΠΟΛΥ ΧΡΗΣΙΜΟ
- Ενδιαφέρουσα προσέγγιση. πιο δύσκολα εφαρμόσιμη

- Δεδομένου ότι το ΚΤΕΛ είναι ιδιωτικό, πρέπει να είναι το σχέδιο οικονομικά βιώσιμο. Στη διάσταση της πόλης αυτό μπορεί να αποδειχθεί πολύ δύσκολο.

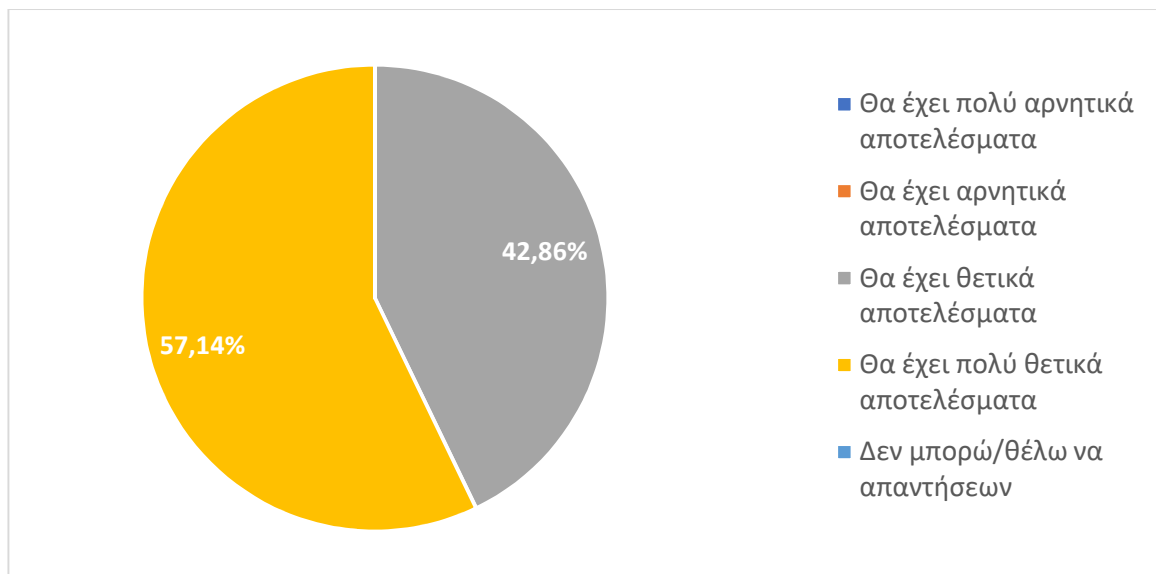
### Αξιολόγηση 3<sup>ου</sup> Σεναρίου

Για την αξιολόγηση του 3<sup>ου</sup> Σεναρίου παρουσιάστηκε η καρτέλα με τα εξής χαρακτηριστικά:

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

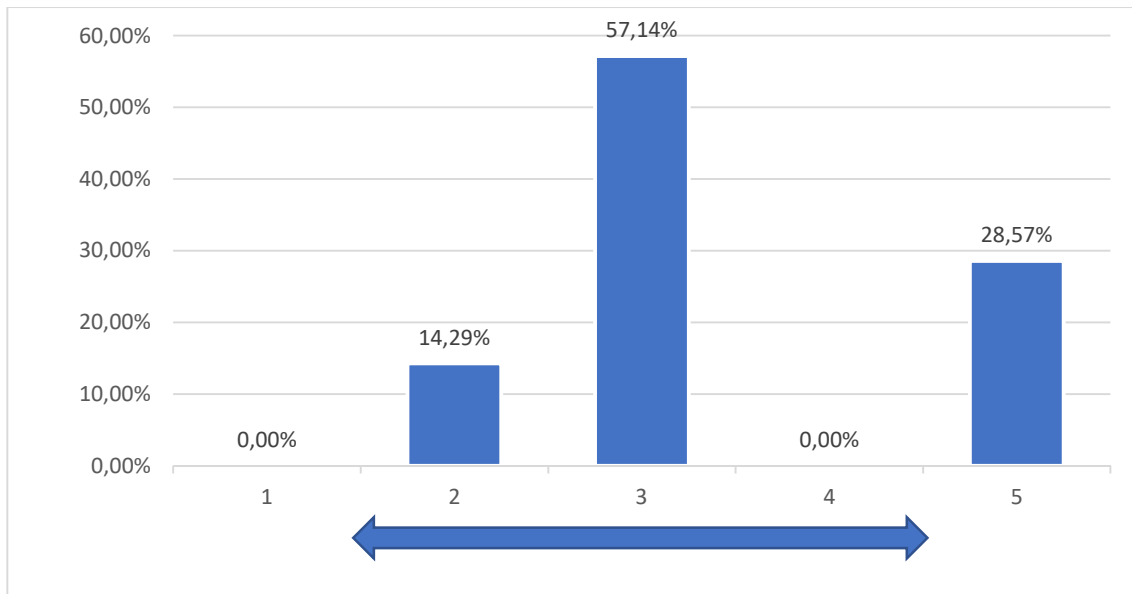
Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

**Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ Δήμου Ρεθύμνης, πέρα από τις βασικές ανάγκες της πόλης, σχεδιαστούν σύμφωνα με τις προοπτικές εξέλιξης που περιγράφονται στο 3<sup>ο</sup> Σενάριο, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη;**



Εικόνα 2.10: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του 3<sup>ου</sup> Σεναρίου στην πόλη

### Πόσο εύκολο θεωρείται να εφαρμοστεί το 3<sup>ο</sup> σενάριο στην πόλη σας;



Εικόνα 2.11: Ευκολία εφαρμογής σεναρίου στην πόλη

Στην περίπτωση του συνδυαστικού – ριζοσπαστικού σεναρίου σημειώνεται το υψηλότερο ποσοστό εκτίμησης «πολύ θετικών αποτελεσμάτων» στο σύστημα κινητικότητας της πόλης του Ρεθύμνου το οποίο φτάνει στο 57,14% σε σχέση με το 29% του πρώτου σεναρίου και του 14,29% του δεύτερου.

Για την ευκολία εφαρμογής του εν λόγω σεναρίου υπάρχει μετριοπαθής αντίληψη από την πλειοψηφία των φορέων, ωστόσο συγκριτικά με τα προηγούμενα, συγκεντρώνει την υψηλότερη εκτίμηση πολύ μεγάλης εφικτότητας.

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην βελτίωση του 3<sup>ου</sup> σεναρίου. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

#### Κύρια Σχόλια και Παρατηρήσεις για το 3<sup>ο</sup> Σενάριο

- " Ο συνδυασμός των δύο σεναρίων σαφώς θα είναι η καλύτερη λύση για την πόλη
- Εύκολη εφαρμογή
- Είναι ιδανικό ως επιλογή, καθώς θα λύσει πολλαπλά προβλήματα που αντιμετωπίζει η κυκλοφορία στην πόλη, αλλά κυρίως θα οδηγήσει στην αλλαγή του τρόπου σκέψης των πολιτών και στην κοινωνική συνοχή.
- Το σενάριο αυτό που είναι στοχοπροσηλωμένο σε αρχές Βιώσιμης Κινητικότητας, αφού 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, θεωρώ ότι μπορεί να καλύψει και τις ανάγκες των πολιτών.
- ΠΟΛΥ ΚΑΛΟ
- Δεδομένου ότι το ΚΤΕΛ είναι ιδιωτικό, πρέπει να είναι το σχέδιο οικονομικά βιώσιμο. Στη διάσταση της πόλης αυτό μπορεί να αποδειχθεί πολύ δύσκολο.

## Επιλογή επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας

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

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



Εικόνα 2.12: Ποσοστιαία προτίμηση σεναρίου από τους ερωτώμενους

Το σύνολο των εκπροσώπων των φορέων θεωρεί πως το συνδυαστικό σενάριο είναι αυτό το οποίο θα διαμορφώσει τις ιδανικές συνθήκες βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Δήμου Ρεθύμνης.

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να καταθέσουν τις δικές τους προτάσεις για το πως φαντάζονται την κινητικότητα στην πόλη του Ρεθύμνου στο μέλλον. 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.**

- -
- Μετακίνηση με ποδήλατο με τα πόδια και συχνή συγκοινωνία με τα μέσα μεταφοράς ώστε να μην υπάρχουν τόσα αυτοκίνητα,
- "Επιλέγοντας το τρίτο σενάριο ως το ιδανικότερο για την πόλη μας, συμφωνούμε απόλυτα με τις προτεινόμενες αλλαγές ως προς το πρακτικό μέρος. Αυτό που θα συμπληρώναμε είναι να καλυφθεί και ένα κενό ως προς το θεωρητικό μέρος, που συνίσταται στην εκπαίδευση και προετοιμασία των πολιτών, είτε με δράσεις στα σχολεία, είτε με άλλες πολιτιστικές δράσεις/εκδηλώσεις που θα ευαισθητοποιήσουν και θα προβάλλουν τα θετικά που όλοι μπορούμε να αποκομίσουμε από την



εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων. Μόνο έτσι θα πλησιάσουμε προς την εφικτότητα του συγκεκριμένου σεναρίου."

- Αφού οι πυλώνες της Βιώσιμης Ανάπτυξης είναι το Περιβάλλον, η Κοινωνία και η Οικονομία, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας χρειάζεται να έχει κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά για να καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς, ώστε η κινητικότητα των πολιτών αλλά και οι απαραίτητες αστικές μεταφορές να είναι λειτουργικές για το σύνολο των πολιτών.
- ΠΕΡΙΣΣΤΟΡΕΗ ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΕ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ ΜΕ ΚΙΝΗΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ
- συνδυασμο ήπιων μέσων μεταφοράς και μορφών μετακίνησης και δημοσίας συγκοινωνίας και προσβασιμότητας
- Η αλλαγή νοοτροπίας είναι επίπονη διαδικασία και απαιτεί επιμονή στο στόχο. Από την άλλη σε μια πόλη με τη διάσταση του Ρεθύμνου αλλά και τη τουριστική κατα βάση οικονομία, ο δρόμος που πρέπει να ακολουθηθεί είναι μονόδρομος προς τις κατευθύνσεις αυτές.

## Τελική διαμόρφωση σεναρίου κινητικότητας

Από τη διαδικασία της διαδικτυακής διαβούλευσης με την τοπική κοινωνία των τριών μελλοντικών σεναρίων προκύπτει πως το τελικό σενάριο που συγκεντρώνει πλειοψηφικά την προτίμηση των πολιτών της πόλης του Ρεθύμνου είναι το 3<sup>ο</sup> Σενάριο:

### **«Συνδυαστικό – Ριζοσπαστικό σενάριο: Προτεραιότητα στο συνδυασμό των δύο (2) σεναρίων»**

Παράλληλα μελετώντας το σύνολο των τοποθετήσεων - παρατηρήσεων των πολιτών και επιχειρώντας την ενσωμάτωσή τους στο εν λόγω σενάριο προκύπτει η παρακάτω διαμόρφωση για το προτιμητέο μελλοντικό σενάριο κινητικότητας για την πόλη του Ρεθύμνου:

**Προτεραιότητα στην προώθηση των ήπιων μέσων μεταφοράς (περπάτημα και ποδήλατο) στον έλεγχο της στάθμευσης και στον περιορισμό της κυκλοφορίας των οχημάτων καθώς και στην προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας και των κοινόχρηστων μέσων κινητικότητας, προνοώντας παράλληλα για:**

- ✓ Αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας στο σύνολο του Δήμου
- ✓ Αποτελεσματική πληροφόρηση των μετακινούμενων για τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς
- ✓ Εξασφάλιση ίσων ευκαιριών μετακίνησης όλων των πολιτών
- ✓ Δράσεις ενημέρωσης – ευαισθητοποίησης των πολιτών απέναντι στα μέτρα και τις πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας