

ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
(ΣΒΑΚ)
του Δήμου Ρεθύμνης

ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

2.1 Κύρια σημεία 1^{ης} διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

2.2 Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης

Περιεχόμενα

| | |
|--|--------|
| Περιεχόμενα..... | 2 |
| 1. ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ 1ΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ..... | 4 |
| 1.1 Έντυπο τοποθέτησης φορέων..... | 5 |
| 2831306180..... | 33 |
| ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ..... | 34 |
| Παράνομη στάση και στάθμευση οχημάτων στους κεντρικούς δρόμους της πόλης, έχουν ως αποτέλεσμα αυξημένη κίνηση και καθυστέρηση των προγραμματισμένων αστικών δρομολογίων..... | 34 |
| Καθόλη τη διάρκεια της ημέρας εντός της πόλης..... | 34 |
| Εσοχές λεωφορείων οι οποίες έχουν προβλεφθεί σε κάποιες από τις στάσεις εντός πόλης, βοηθάνε στο να μη διακόπτεται η κυκλοφορία κατά τη στάση του λεωφορείου. 34 | |
| Συχνότητες δρομολογίων, στάσεις..... | 35 |
| Καλύτερη ρύθμιση κυκλοφορίας, στέγαστρα στάσεων και έξυπνες στάσεις τα οποία είναι ήδη σε εξέλιξη..... | 35 |
| 2. ΕΚΘΕΣΗ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ..... | 41 |
| 2.1 Έκθεση Ανάλυσης Υφιστάμενης Κατάστασης..... | 41 |
| 2.1.1 Φυσιογνωμία περιοχής παρέμβασης..... | 41 |
| 2.2 Χωροταξική οργάνωση..... | 45 |
| 2.2.1 Πολεοδομική οργάνωση – χρήσεις γης..... | 45 |
| 2.2.2 Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης..... | 46 |
| 2.2.3 Υφιστάμενες Χρήσεις Γης..... | - 52 - |
| 2.2.4 Δημόσιοι Ανοιχτοί Χώροι της Πόλης του Ρεθύμνου..... | - 57 - |
| 2.3 Σημεία ενδιαφέροντος και σημαντικοί πόλοι έλξης της περιοχής παρέμβασης. - | 59 - |
| 2.4 Οδικό δίκτυο..... | - 60 - |
| 2.4.1 Ιεράρχηση οδικού δικτύου..... | - 60 - |
| 2.4.2 Κατευθύνσεις κυκλοφορίας..... | - 61 - |
| 2.4.3 Κόμβοι με φωτεινούς σηματοδότες..... | - 62 - |
| 2.4.4 Πλάτος οδοστρώματος..... | - 63 - |

| | | |
|-------|---|--------|
| 2.4.5 | Δημόσια συγκοινωνία..... | - 64 - |
| 2.5 | Κυκλοφοριακοί φόρτοι και προτιμήσεις μετακίνησης..... | - 69 - |
| 2.6 | Ανάλυση τροχαίων συμβάντων..... | - 71 - |
| 3. | ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΥΚΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ..... | - 75 - |
| 3.1 | Συμπεράσματα της ανάλυσης των προβλημάτων και των ευκαιριών..... | - 75 - |
| 3.2 | Mobility Status..... | - 77 - |
| 4. | Δόμηση Μελλοντικών Σεναρίων Κινητικότητας..... | 83 |
| 4.1 | Γενικά..... | 83 |
| 4.2 | Τάσεις εξέλιξης..... | 83 |
| 4.2.1 | Πληθυσμιακή εξέλιξη..... | 83 |
| 4.2.2 | Οικονομία..... | 84 |
| 4.2.3 | Δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ..... | 84 |
| 4.2.4 | Κατανάλωση Ενέργειας..... | 85 |
| 4.2.5 | Ηλεκτρικά Αυτοκίνητα – Νέες Τεχνολογίες..... | 85 |
| 4.3 | Σενάριο Α: Μηδενικό Σενάριο (Do Nothing)..... | 88 |
| 4.4 | Σενάριο Β: Προώθηση ήπιων μέσων μεταφοράς περπάτημα και ποδήλατο έλεγχος της στάθμευσης και περιορισμός της κυκλοφορίας των οχημάτων..... | 89 |
| 4.5 | Σενάριο Γ: Προώθηση δημόσιας συγκοινωνίας και κοινόχρηστων μέσων κινητικότητας..... | 93 |
| 4.6 | Σενάριο Δ: Ριζοσπαστικό σενάριο..... | 96 |
| 4.7 | Αποτελέσματα και σύγκριση σεναρίων..... | 109 |
| 1.1 | Σύγκριση εναλλακτικών σεναρίων με μηδενικό σενάριο..... | 116 |
| 1.2 | Ποιοτική αξιολόγηση σεναρίων..... | 122 |

1. ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ 1ΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

Στο πλαίσιο της πρώτης διαβούλευσης πραγματοποιήθηκε η πρώτη επαφή με το Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων και η ενημέρωση του σχετικά με τα χαρακτηριστικά των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Οι συμμετέχοντες στην συνέχεια κλήθηκαν να παρουσιάσουν το έργο τους στην πόλη του Ρεθύμνου, τον τρόπο με τον οποίο επηρεάζουν ή και επηρεάζονται από το σύστημα αστικής κινητικότητας, καθώς και να τοποθετηθούν σχετικά με τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν στις δραστηριότητες τους στο υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας.

Οι εμπλεκόμενοι φορείς σχετικοί με τις μεταφορές, οι θεσμικοί φορείς και οι εκπρόσωποι των πολιτών (μέσα από τις ομάδες / συλλόγους της τοπικής κοινωνίας) συμμετείχαν στις διαδικασίες της 1ης διαβούλευσης. Πιο συγκεκριμένα οι φορείς που συμμετείχαν στην πρώτη διαβούλευση περιλαμβάνονται στον Πίνακα 1.1.

Πίνακας 1.1 Φορείς που συμμετείχαν στην 1η Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Ν. Ρεθύμνης

| A/A | ΦΟΡΕΑΣ | ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ | Η πρώτη φάση του |
|-----|--|------------------------------|------------------|
| 1 | Ομιλος κλασσικού αθλητισμού «Ο.Κ.Α. Πρέβελη» | Σφακιανάκης Εμμανουήλ | |
| 2 | Ένωση Ραδιοταξί Ρεθύμνου | Καυκαλάς Ιωσήφ | |
| 3 | Σύλλογος Ξενοδόχων Νομού Ρεθύμνης | Πολυχρονάκης Γιάννης | |
| 4 | Σωματείο ατόμων με αναπηρία Ν. Ρεθύμνης | Τσαχάκης Δημήτρης | |
| 5 | Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση | Πετρογιάννη Κερασία | |
| 6 | Αστικό ΚΤΕΛ Ν. Ρεθύμνης | Νικητάκης Αντώνης | |
| 7 | Πρόεδρος Νομαρχικής Ρεθύμνου ΤΕΕ ΤΔΚ | Καλησπεράκης Σπύρος | |


συμμετοχικού σχεδιασμού ολοκληρώθηκε με την ομάδα έργου να συλλέγει τις πληροφορίες και τις απόψεις των φορέων μέσα από διαφορετικές διαδικασίες. Οι μέθοδοι διαβούλευσης που χρησιμοποιήθηκαν σε αυτό το στάδιο ήταν:

Έντυπο Τοποθέτησης Φορέων: Οι απαντήσεις των φορέων που κατέθεσαν το έντυπο παρουσιάζονται στην ενότητα 2 που ακολουθεί.

Συμπερασματικά, ισχυρό σημείο στο Ρέθυμνο φαίνεται να είναι το δίκτυο των πεζών / πεζοδρομήσεων. Παρ'όλα αυτά, σύμφωνα με τη γνώμη του συλλόγου αθλητισμού αλλά και του συλλόγου ΑΜΕΑ, η προσβασιμότητα χρειάζεται να βελτιωθεί έτσι ώστε και οι ομάδες μειωμένης κινητικότητας να ικανοποιούν με ευκολία τις ανάγκες τους. Τα προβλήματα αφορούν κυρίως στους θερινούς μήνες και έχουν να κάνουν με το κομμάτι της στάθμευσης (αφορά και την παράνομη στάθμευση σε θέσεις ΑΜΕΑ) και της διαχείρισης της κυκλοφορίας,

με έμφαση στο κέντρο. Γίνεται λόγος για πλήθος προτάσεων προς τη βελτίωση κινητικότητας, με ιδιαίτερη τη συνεισφορά του συλλόγου ΑΜΕΑ.

1.1 Έντυπο τοποθέτησης φορέων

| | | |
|--|---|---|
| <p>ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ</p> | <p>Συμμετοχή Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ</p> |  |
| <p>Εισαγωγή</p> | | |
| <p>Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), η Ομάδα έργου του Δήμου έχει εντοπίσει ένα δίκτυο φορέων και κοινωνικών ομάδων, που επηρεάζει ή/και επηρεάζεται από το σύστημα μεταφορών της πόλης.</p> <p>Η ομάδα έργου αναγνωρίζοντας τη συμβολή της τοπικής κοινωνίας στο στρατηγικό σχεδιασμό, επιθυμεί τη συμμετοχή του δικτύου εμπλεκομένων στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.</p> <p>Στόχος του παρόντος εντύπου είναι να ενημερώσει τους φορείς σχετικά με τη συμμετοχή τους στο ΣΒΑΚ και να υποστηρίξει την τοποθέτησή τους στο πλαίσιο της πρώτης συνάντησης του δικτύου.</p> <p>Οι απαντήσεις που θα δοθούν στο παρόν έντυπο πρέπει να αντιπροσωπεύουν το σύνολο του φορέα και να μην επηρεάζονται από τυχόν προσωπικές γνώμες και απόψεις των μελών του.</p> <p>Παρακαλώ συμπληρώστε το παρόν έντυπο και παραδώστε το στην Ομάδα Έργου του Δήμου την ημέρα της πρώτης διαβούλευσης</p> | | |
| <p>Βασικές Έννοιες</p> | | |
| <p>Σύστημα Μεταφορών/ Σύστημα Μετακινήσεων / Σύστημα Αστικής Κινητικότητας:</p> | | |

Αποτελεί το σύνολο των μορφών μετακίνησης, των μέσων μετακίνησης (ΙΧ, ταξί, Αστική Συγκοινωνία, ποδήλατα κ.ά.), της υποδομής (οδόστρωμα, πεζοδρόμιο, στάσεις Δ.Σ., χώροι στάθμευσης κ.ά.) καθώς και των τρόπων οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας (σήμανση, πληροφόρηση, τιμολόγηση κ.ά.) σε μια πόλη.

Συμμετοχικός Σχεδιασμός: Η μορφή σχεδιασμού που, εκτός της βασικής/κύριας ειδικότητας, περιλαμβάνει στις διαδικασίες της την συμμετοχή επιπλέον μελών (άλλες ειδικότητες, εμπλεκόμενους φορείς με το αντικείμενο ή/και την τοπική κοινωνία), με στόχο το καλύτερο αποτέλεσμα και την κοινωνική αποδοχή αυτού.

Α' Στάδιο – Επιλογή Εκπροσώπου

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ απαιτεί ένα σύνολο δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού (διαβουλεύσεων) με τη συμμετοχή και εκπροσώπων της τοπικής κοινωνίας. Οι διαδικασίες συμμετοχής περιγράφονται αναλυτικότερα στο **επισυναπτόμενο Πλάνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού**

Για τη συμμετοχή του στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, **κάθε φορέας θα πρέπει να ορίσει έναν εκπρόσωπο** για τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού, ο οποίος θα πρέπει να έχει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- να είναι διαθέσιμος για το σύνολο των διαβουλεύσεων που θα πραγματοποιηθούν (να μην απαιτείται αντικαταστάτης)
- να είναι διαθέσιμος στο να συνεργάζεται με την Ομάδα Έργου του Δήμου
- να έχει γνώση των λειτουργιών του φορέα και των αναγκών του σε σχέση με το σύστημα μεταφορών της πόλης

Ο εκπρόσωπος που θα οριστεί από κάθε φορέα θα εκπαιδευτεί πάνω στις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και στις διαδικασίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ και θα ενημερωθεί για την κατάσταση του συστήματος μεταφορών.

Για το πρώτο στάδιο, λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω καλείσθε να επιλέξετε έναν εκπρόσωπο για τον Φορέα σας.

| | |
|-------------------------------|---------------------------|
| Εκπρόσωπος (όνομα & επώνυμο): | EMMANOYHΛ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ |
| Θέση / ρόλος στον φορέα: | Υπεύθυνος προγραμματισμού |
| Τηλέφωνο επικοινωνίας: | 6972773731 |

| | |
|--|----------------------|
| | |
| E-Mail Επικοινωνίας: | enswmati79@gmail.com |
| Β' Στάδιο – Παρουσίαση Δραστηριοτήτων Φορέα | |
| <p>Τόσο η ομάδα έργου όσο και το σύνολο του δικτύου των εμπλεκόμενων φορέων, θα πρέπει να γνωρίζει το ρόλο και τη λειτουργία του φορέα σας καθώς και τις δραστηριότητες του που επηρεάζουν ή επηρεάζονται από το σύστημα μεταφορέων.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ποια είναι η κύρια αποστολή (ρόλος, σκοπός) του φορέα σας; <p>Υποστήριξη και διοργάνωση αθλητικών, εκπαιδευτικών και ψυχαγωγικών διοργανώσεων.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ποιες δραστηριότητες του φορέα σας σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της πόλης; <p>Κατά το σχολικό έτος 2018-19 εκπονήθηκε σε συνεργασία με το τμήμα Παιδείας του Δήμου Ρεθύμνου και την Τροχαία, δράση με στόχο την εκπαίδευση των μαθητών στην κυκλοφοριακή αγωγή. Επισκεφτήκαμε όλα τα σχολεία του νομού και προσεγγίσαμε την κυκλοφοριακή αγωγή βιωματικά, δίνοντας την ευκαιρία στους μαθητές να κυκλοφορίσουν με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς όπως πατίνια, πατίνι σκούτερ και ποδήλατο.</p> | |
| Γ' Στάδιο – Εμπειρία του Φορέα | |
| <p>Από τη δραστηριότητα του στην πόλη, ο φορέας σας έχει πιθανόν αποκτήσει μια σημαντική εξοικείωση με ορισμένα μέσα μεταφοράς και δίκτυα. Αυτή η εμπειρία είναι χρήσιμο να αποτυπωθεί και να αξιοποιηθεί στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Με ποια ή ποιες από τις παρακάτω 8 κατηγορίες κινητικότητας σχετίζεται, επηρεάζει ή επηρεάζεται περισσότερο ο φορέας σας; | |

| | | | |
|--|-----------------|---|-----------------------------|
| Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία (Ι.Χ., Ταξί) | Στάθμευση | Δημόσιες συγκοινωνίες | Ποδήλατο |
| Διαμόρφωση τοπιού, οδών & ήπια κυκλοφορία | Πεζή μετακίνηση | Τεχνολογίες διαχείρισης κινητικότητας | Εμπορευματικές μεταφορές |

Απάντηση:

Ποδήλατο/πατίνι, πεζή μετακίνηση

Έχοντας υπόψη τις κατηγορίες κινητικότητας, που επιλέξατε στην προηγούμενη ερώτηση, (και για τις οποίες έχετε μεγαλύτερη εμπειρία), παρακαλώ απαντήστε στις παρακάτω 3 ερωτήσεις:

- Ποιες αδυναμίες του δικτύου μεταφορών δημιουργούν πρόβλημα στις δραστηριότητες του φορέα;**

Παρότι στην πόλη μας γίνονται σημαντικές προσπάθειες ώστε να καταστεί η μετακίνηση των πολιτών ευκολότερη, λόγω της μεγάλης κυκλοφορίας στους κεντρικούς δρόμους συναντώνται δυσκολίες. Οι δύο κατηγορίες που επιλέξαμε να εργαστούμε, συναντώνται στο πεζοδρόμιο, πράγμα που δυσχαιρένει τη συνύπαρξη ποδηλάτη/πεζού.

- Που και πότε παρατηρούνται συνήθως αυτά τα προβλήματα;**

Κυρίως την περίοδο του καλοκαιριού, οπότε και η κυκλοφορία των πολιτών είναι αυξημένη.

- Ποια είναι τα περισσότερο "δυνατά" (λειτουργικά, αξιόπιστα) χαρακτηριστικά του δικτύου μεταφορών της πόλης;**

Διαβάσεις πεζών, πεζοδρόμηση.

Δ' Στάδιο – Δεδομένα & Πληροφορίες Φορέα

Από τη μέχρι τώρα λειτουργία του στην πόλη, ο φορέας σας ενδέχεται να έχει συγκεντρώσει ένα σύνολο δεδομένων και πληροφοριών που μπορούν να αξιοποιηθούν στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Παραδείγματα δεδομένων και πληροφοριών που μπορεί να διαθέτει ένας φορέας είναι:

- ✓ Σχεδιαστικό Υπόβαθρό της πόλης, με τις διαδρομές, τις θέσεις ή/και τις περιοχές, όπου ο φορέας δραστηριοποιείται
- ✓ Συχνότητες δρομολογίων, σημεία στάθμευσης και άλλα χαρακτηριστικά του έργου ή/και του στόλου του φορέα
- ✓ Χαρακτηριστικά μετακινήσεων των μελών που εκπροσωπεί
- ✓ Έρευνες που έχει πραγματοποιήσει στην πόλη (και σχετίζονται με μεταφορές)
- ✓ Μελλοντικά σχέδια – πλάνα που να αφορούν τον φορέα και το σύστημα μεταφορών

- **Ποια δεδομένα και πληροφορίες μπορεί να συνεισφέρει ο φορέας για να αξιοποιηθούν στο ΣΒΑΚ;**

Με τα χαρακτηριστικά μετακινήσεων των μελών που εκπροσωπεί ο φορέας μας, με δεδομένα που προέκυψαν από την εφαρμογή της δράσης για τη κυκλοφοριακή αγωγή σε όλους τους μαθητές του νομού, αλλά και με τη διάθεση για συνεργασία στο μέλλον για τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών της πόλης μας.


Ε' Στάδιο – Ανάγκες & Στόχοι του Φορέα

Αναλόγως με την δραστηριότητα του, κάθε φορέας έχει ένα σύνολο αναγκών που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών. Οι ανάγκες αυτές ενδέχεται να αφορούν στη λειτουργία του, στα χαρακτηριστικά του ή/και στα μέλη που εκπροσωπεί. Ο φορέας καλείται να αναδείξει τους στόχους του σχετικά με το σύστημα μεταφορών, προκειμένου να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

- **Έχοντας υπόψη τις ανάγκες του φορέα σας, ποιες θεωρείτε ότι είναι οι σημαντικότερες προτεραιότητες που πρέπει να αναληφθούν για τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών στην πόλη;**

Το πλεονέκτημα που έχει η πόλη μας έναντι άλλων, είναι ότι μεγάλο μέρος της

είναι επίπεδο, γεγονός που θα πρέπει να ενισχύει την κυκλοφορία με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς. Ισχυρή προτεραιότητα για τον φορέα μας όμως, εκτός από την εναλλακτική μετακίνηση, είναι η διευκόλυνση της πρόσβασης σε όλα τα σημεία της πόλης για ΑΜΕΑ.

| | | |
|--|---|---|
| <p>ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ</p> | <p>Συμμετοχή Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ</p> |  |
| <p>Εισαγωγή</p> | | |
| <p>Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), η Ομάδα έργου του Δήμου έχει εντοπίσει ένα δίκτυο φορέων και κοινωνικών ομάδων, που επηρεάζει ή/και επηρεάζεται από το σύστημα μεταφορών της πόλης.</p> <p>Η ομάδα έργου αναγνωρίζοντας τη συμβολή της τοπικής κοινωνίας στο στρατηγικό σχεδιασμό, επιθυμεί τη συμμετοχή του δικτύου εμπλεκομένων στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.</p> <p>Στόχος του παρόντος εντύπου είναι να ενημερώσει τους φορείς σχετικά με τη συμμετοχή τους στο ΣΒΑΚ και να υποστηρίξει την τοποθέτησή τους στο πλαίσιο της πρώτης συνάντησης του δικτύου.</p> <p>Οι απαντήσεις που θα δοθούν στο παρόν έντυπο πρέπει να αντιπροσωπεύουν το σύνολο του φορέα και να μην επηρεάζονται από τυχόν προσωπικές γνώμες και απόψεις των μελών του.</p> <p>Παρακαλώ συμπληρώστε το παρόν έντυπο και παραδώστε το στην Ομάδα Έργου του Δήμου την ημέρα της πρώτης διαβούλευσης</p> | | |
| <p>Βασικές Έννοιες</p> | | |

Σύστημα Μεταφορών/ Σύστημα Μετακινήσεων / Σύστημα Αστικής Κινητικότητας:

Αποτελεί το σύνολο των μορφών μετακίνησης, των μέσων μετακίνησης (ΙΧ, ταξί, Αστική Συγκοινωνία, ποδήλατα κ.ά.), της υποδομής (οδόστρωμα, πεζοδρόμιο, στάσεις Δ.Σ., χώροι στάθμευσης κ.ά.) καθώς και των τρόπων οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας (σήμανση, πληροφόρηση, τιμολόγηση κ.ά.) σε μια πόλη.

Συμμετοχικός Σχεδιασμός: Η μορφή σχεδιασμού που, εκτός της βασικής/κύριας ειδικότητας, περιλαμβάνει στις διαδικασίες της την συμμετοχή επιπλέον μελών (άλλες ειδικότητες, εμπλεκόμενους φορείς με το αντικείμενο ή/και την τοπική κοινωνία), με στόχο το καλύτερο αποτέλεσμα και την κοινωνική αποδοχή αυτού.

Α' Στάδιο – Επιλογή Εκπροσώπου

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ απαιτεί ένα σύνολο δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού (διαβουλεύσεων) με τη συμμετοχή και εκπροσώπων της τοπικής κοινωνίας. Οι διαδικασίες συμμετοχής περιγράφονται αναλυτικότερα στο **επισυναπτόμενο Πλάνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού**

Για τη συμμετοχή του στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, **κάθε φορέας θα πρέπει να ορίσει έναν εκπρόσωπο** για τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού, ο οποίος θα πρέπει να έχει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- να είναι διαθέσιμος για το σύνολο των διαβουλεύσεων που θα πραγματοποιηθούν (να μην απαιτείται αντικαταστάτης)
- να είναι διαθέσιμος στο να συνεργάζεται με την Ομάδα Έργου του Δήμου
- να έχει γνώση των λειτουργιών του φορέα και των αναγκών του σε σχέση με το σύστημα μεταφορών της πόλης

Ο εκπρόσωπος που θα οριστεί από κάθε φορέα θα εκπαιδευτεί πάνω στις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και στις διαδικασίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ και θα ενημερωθεί για την κατάσταση του συστήματος μεταφορών.

Για το πρώτο στάδιο, λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω καλείσθε να επιλέξετε έναν εκπρόσωπο για τον Φορέα σας.

Εκπρόσωπος (όνομα & επώνυμο):

ΚΑΥΚΑΛΑΣ ΙΩΣΗΦ

| | |
|---|---|
| Θέση / ρόλος στον φορέα: | Πρόεδρος “Ένωσης Ραδιοταξί Ρεθύμνου” |
| Τηλέφωνο επικοινωνίας: | 6973358602 |
| E-Mail Επικοινωνίας: | taxirethymno@gmail.com |
| Β' Στάδιο – Παρουσίαση Δραστηριοτήτων Φορέα | |
| <p>Τόσο η ομάδα έργου όσο και το σύνολο του δικτύου των εμπλεκόμενων φορέων, θα πρέπει να γνωρίζει το ρόλο και τη λειτουργία του φορέα σας καθώς και τις δραστηριότητες του που επηρεάζουν ή επηρεάζονται από το σύστημα μεταφορέων.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ποια είναι η κύρια αποστολή (ρόλος, σκοπός) του φορέα σας; <p>Λειτουργία και διαχείριση Ράδιοδικτύου Ε.Δ.Χ Ταξί προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού της πόλεως Ρεθύμνου και των μελών της Ένωσης.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ποιες δραστηριότητες του φορέα σας σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της πόλης; <p>Μεταφορά επιβατών</p> | |
| Γ' Στάδιο – Εμπειρία του Φορέα | |
| <p>Από τη δραστηριότητα του στην πόλη, ο φορέας σας έχει πιθανόν αποκτήσει μια σημαντική εξοικείωση με ορισμένα μέσα μεταφοράς και δίκτυα. Αυτή η εμπειρία είναι χρήσιμο να αποτυπωθεί και να αξιοποιηθεί στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Με ποια ή ποιες από τις παρακάτω 8 κατηγορίες κινητικότητας σχετίζεται, επηρεάζει ή επηρεάζεται περισσότερο ο φορέας σας; | |



Απάντηση:

Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία (Ταξί), Δημόσιες συγκοινωνίες

Έχοντας υπόψη τις κατηγορίες κινητικότητας, που επιλέξατε στην προηγούμενη ερώτηση, (και για τις οποίες έχετε μεγαλύτερη εμπειρία), παρακαλώ απαντήστε στις παρακάτω 3 ερωτήσεις:

- **Ποιες αδυναμίες του δικτύου μεταφορών δημιουργούν πρόβλημα στις δραστηριότητες του φορέα;**

Στάθμευση, Διαμόρφωση οδών και ήπια κυκλοφορία

- **Που και πότε παρατηρούνται συνήθως αυτά τα προβλήματα;**

Τουριστική περίοδο και καθημερινά ώρες κυκλοφοριακής αιχμής

- **Ποια είναι τα περισσότερο "δυνατά" (λειτουργικά, αξιόπιστα) χαρακτηριστικά του δικτύου μεταφορών της πόλης;**

Πεζή μετακίνηση

Δ' Στάδιο – Δεδομένα & Πληροφορίες Φορέα

Από τη μέχρι τώρα λειτουργία του στην πόλη, ο φορέας σας ενδέχεται να έχει συγκεντρώσει ένα σύνολο δεδομένων και πληροφοριών που μπορούν να

αξιοποιηθούν στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Παραδείγματα δεδομένων και πληροφοριών που μπορεί να διαθέτει ένας φορέας είναι:

- ✓ Σχεδιαστικό Υπόβαθρό της πόλης, με τις διαδρομές, τις θέσεις ή/και τις περιοχές, όπου ο φορέας δραστηριοποιείται
- ✓ Συχνότητες δρομολογίων, σημεία στάθμευσης και άλλα χαρακτηριστικά του έργου ή/και του στόλου του φορέα
- ✓ Χαρακτηριστικά μετακινήσεων των μελών που εκπροσωπεί
- ✓ Έρευνες που έχει πραγματοποιήσει στην πόλη (και σχετίζονται με μεταφορές)
- ✓ Μελλοντικά σχέδια – πλάνα που να αφορούν τον φορέα και το σύστημα μεταφορών

- **Ποια δεδομένα και πληροφορίες μπορεί να συνεισφέρει ο φορέας για να αξιοποιηθούν στο ΣΒΑΚ;**


Κυκλοφοριακά δεδομένα

Ε' Στάδιο – Ανάγκες & Στόχοι του Φορέα

Αναλόγως με την δραστηριότητα του, κάθε φορέας έχει ένα σύνολο αναγκών που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών. Οι ανάγκες αυτές ενδέχεται να αφορούν στη λειτουργία του, στα χαρακτηριστικά του ή/και στα μέλη που εκπροσωπεί. Ο φορέας καλείται να αναδείξει τους στόχους του σχετικά με το σύστημα μεταφορών, προκειμένου να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

- **Έχοντας υπόψη τις ανάγκες του φορέα σας, ποιες θεωρείτε ότι είναι οι σημαντικότερες προτεραιότητες που πρέπει να αναληφθούν για τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών στην πόλη;**

Στάθμευση, Διαχείριση των οδών, Μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

| | | |
|--|---|---|
| <p>ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ</p> | <p>Συμμετοχή Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ</p> |  |
| <p>Εισαγωγή</p> | | |
| <p>Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), η Ομάδα έργου του Δήμου έχει εντοπίσει ένα δίκτυο φορέων και κοινωνικών ομάδων, που επηρεάζει ή/και επηρεάζεται από το σύστημα μεταφορών της πόλης.</p> <p>Η ομάδα έργου αναγνωρίζοντας τη συμβολή της τοπικής κοινωνίας στο στρατηγικό σχεδιασμό, επιθυμεί τη συμμετοχή του δικτύου εμπλεκομένων στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.</p> <p>Στόχος του παρόντος έντυπου είναι να ενημερώσει τους φορείς σχετικά με τη συμμετοχή τους στο ΣΒΑΚ και να υποστηρίξει την τοποθέτησή τους στο πλαίσιο της πρώτης συνάντησης του δικτύου.</p> <p>Οι απαντήσεις που θα δοθούν στο παρόν έντυπο πρέπει να αντιπροσωπεύουν το σύνολο του φορέα και να μην επηρεάζονται από τυχόν προσωπικές γνώμες και απόψεις των μελών του.</p> <p>Παρακαλώ συμπληρώστε το παρόν έντυπο και παραδώστε το στην Ομάδα Έργου του Δήμου την ημέρα της πρώτης διαβούλευσης</p> | | |
| <p>Βασικές Έννοιες</p> | | |
| <p>Σύστημα Μεταφορών/ Σύστημα Μετακινήσεων / Σύστημα Αστικής Κινητικότητας:</p> <p>Αποτελεί το σύνολο των μορφών μετακίνησης, των μέσων μετακίνησης (ΙΧ, ταξί, Αστική Συγκοινωνία, ποδήλατα κ.ά.), της υποδομής (οδόστρωμα, πεζοδρόμιο, στάσεις Δ.Σ., χώροι στάθμευσης κ.ά.) καθώς και των τρόπων οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας</p> | | |

(σήμανση, πληροφόρηση, τιμολόγηση κ.ά.) σε μια πόλη.

Συμμετοχικός Σχεδιασμός: Η μορφή σχεδιασμού που, εκτός της βασικής/κύριας ειδικότητας, περιλαμβάνει στις διαδικασίες της την συμμετοχή επιπλέον μελών (άλλες ειδικότητες, εμπλεκόμενους φορείς με το αντικείμενο ή/και την τοπική κοινωνία), με στόχο το καλύτερο αποτέλεσμα και την κοινωνική αποδοχή αυτού.

Α' Στάδιο – Επιλογή Εκπροσώπου

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ απαιτεί ένα σύνολο δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού (διαβουλεύσεων) με τη συμμετοχή και εκπροσώπων της τοπικής κοινωνίας. Οι διαδικασίες συμμετοχής περιγράφονται αναλυτικότερα στο **επισυναπτόμενο Πλάνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού**

Για τη συμμετοχή του στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, **κάθε φορέας θα πρέπει να ορίσει έναν εκπρόσωπο** για τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού, ο οποίος θα πρέπει να έχει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- να είναι διαθέσιμος για το σύνολο των διαβουλεύσεων που θα πραγματοποιηθούν (να μην απαιτείται αντικατάστασης)
- να είναι διαθέσιμος στο να συνεργάζεται με την Ομάδα Έργου του Δήμου
- να έχει γνώση των λειτουργιών του φορέα και των αναγκών του σε σχέση με το σύστημα μεταφορών της πόλης

Ο εκπρόσωπος που θα οριστεί από κάθε φορέα θα εκπαιδευτεί πάνω στις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και στις διαδικασίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ και θα ενημερωθεί για την κατάσταση του συστήματος μεταφορών.

Για το πρώτο στάδιο, λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω καλείσθε να επιλέξετε έναν εκπρόσωπο για τον Φορέα σας.

| | |
|-------------------------------|---------------------------|
| Εκπρόσωπος (όνομα & επώνυμο): | ΓΙΑΝΝΗΣ Σ. ΠΟΛΥΧΡΟΝΑΚΗΣ |
| Θέση / ρόλος στον φορέα: | ΜΕΛΟΣ ΔΣ |
| Τηλέφωνο επικοινωνίας: | 6974078308 |
| E-Mail Επικοινωνίας: | Polychronakis.y@gmail.com |

Β' Στάδιο – Παρουσίαση Δραστηριοτήτων Φορέα

Τόσο η ομάδα έργου όσο και το σύνολο του δικτύου των εμπλεκόμενων φορέων, θα πρέπει να γνωρίζει το ρόλο και τη λειτουργία του φορέα σας καθώς και τις δραστηριότητες του που επηρεάζουν ή επηρεάζονται από το σύστημα μεταφορέων.

• **Ποια είναι η κύρια αποστολή (ρόλος, σκοπός) του φορέα σας;**

Ο Σύλλογος Ξενοδόχων Νομού Ρεθύμνης ιδρύθηκε τον Μάρτιο του 1995 με σκοπό τόσο την προάσπιση των επαγγελματικών, οικονομικών και ηθικών συμφερόντων των μελών του, όσο και την ανάδειξη και προβολή των συγκριτικών τουριστικών πλεονεκτημάτων του νομού. Σήμερα εκπροσωπεί περί τις 15.848 ξενοδοχειακές κλίνες από το σύνολο των 30.442 ξενοδοχειακών κλινών του νομού. Αναπτύσσει πλούσια δραστηριότητα για την εκπλήρωση του σκοπού του όπως:

- Παρεμβάσεις, εισηγήσεις, προτάσεις σε κυβερνητικό και αυτοδιοικητικό επίπεδο με στόχο την βελτίωση των υποδομών και των υπηρεσιών του νομού.
- Συνεργασίες με άλλους τοπικούς φορείς, οργανισμούς και επιχειρήσεις σε θέματα που άπτονται του τουρισμού και της βελτίωσης των προοπτικών του.
- Συνεργασίες με τους αντίστοιχους επαγγελματικούς συλλόγους – ενώσεις των άλλων νομών της Κρήτης αλλά και πανελλαδικά.
- Μελέτη των δεδομένων, τάσεων, εξελίξεων και προοπτικών του κλάδου και εν συνεχεία, ενημέρωση των μελών του.
- Υλοποίηση εκπαιδευτικών σεμιναρίων για την επαγγελματική προαγωγή των μελών του και των εργαζομένων στις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις.
- Προβαίνει σε κάθε ενέργεια που οδηγεί στη μέγιστη δυνατή ωφέλεια των ξενοδόχων και γενικά του τουρισμού της περιοχής.

• **Ποιες δραστηριότητες του φορέα σας σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της πόλης;**

- Παρεμβάσεις, εισηγήσεις, προτάσεις σε κυβερνητικό και αυτοδιοικητικό επίπεδο με στόχο την βελτίωση των υποδομών (κάθε είδους – φυσικά και τον υποδομών που αφορούν τις μεταφορές κτλ.) και των υπηρεσιών του νομού.
- Συνεργασίες με άλλους τοπικούς φορείς, οργανισμούς και επιχειρήσεις σε θέματα που άπτονται του τουρισμού και της βελτίωσης των προοπτικών του.

Γ' Στάδιο – Εμπειρία του Φορέα

Από τη δραστηριότητα του στην πόλη, ο φορέας σας έχει πιθανόν αποκτήσει μια σημαντική εξοικείωση με ορισμένα μέσα μεταφοράς και δίκτυα. Αυτή η εμπειρία είναι χρήσιμο να αποτυπωθεί και να αξιοποιηθεί στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

- **Με ποια ή ποιες από τις παρακάτω 8 κατηγορίες κινητικότητας σχετίζεται, επηρεάζει ή επηρεάζεται περισσότερο ο φορέας σας;**



- Απάντηση: Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία (Ι.Χ., Ταξί) και και η Στάθμευση για τους πελάτες που νοικιάζουν οχημα

Έχοντας υπόψη τις κατηγορίες κινητικότητας, που επιλέξατε στην προηγούμενη ερώτηση, (και για τις οποίες έχετε μεγαλύτερη εμπειρία), παρακαλώ απαντήστε στις παρακάτω 3 ερωτήσεις:

- **Ποιες αδυναμίες του δικτύου μεταφορών δημιουργούν πρόβλημα στις δραστηριότητες του φορέα;**
- Ελλιπές οδικό δίκτυο
- Ελλιπής σχεδιασμός και διάθεση θεσεων στάθμευσης

- **Που και πότε παρατηρούνται συνήθως αυτά τα προβλήματα;**

Καθολη τη διάρκεια του χρόνου αλλά γιγαντώνονται κατά τη διάρκεια της τουριστικής σεζόν.

- **Ποια είναι τα περισσότερα "δυνατά" (λειτουργικά, αξιόπιστα) χαρακτηριστικά του δικτύου μεταφορών της πόλης;**

Πεζόδρομοι

Δ' Στάδιο – Δεδομένα & Πληροφορίες Φορέα

Από τη μέχρι τώρα λειτουργία του στην πόλη, ο φορέας σας ενδέχεται να έχει συγκεντρώσει ένα σύνολο δεδομένων και πληροφοριών που μπορούν να αξιοποιηθούν στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Παραδείγματα δεδομένων και πληροφοριών που μπορεί να διαθέτει ένας φορέας είναι:


- ✓ Σχεδιαστικό Υπόβαθρό της πόλης, με τις διαδρομές, τις θέσεις ή/και τις περιοχές, όπου ο φορέας δραστηριοποιείται
- ✓ Συχνότητες δρομολογίων, σημεία στάθμευσης και άλλα χαρακτηριστικά του έργου ή/και του στόλου του φορέα
- ✓ Χαρακτηριστικά μετακινήσεων των μελών που εκπροσωπεί
- ✓ Έρευνες που έχει πραγματοποιήσει στην πόλη (και σχετίζονται με μεταφορές)
- ✓ Μελλοντικά σχέδια – πλάνα που να αφορούν τον φορέα και το σύστημα μεταφορών

- **Ποια δεδομένα και πληροφορίες μπορεί να συνεισφέρει ο φορέας για να αξιοποιηθούν στο ΣΒΑΚ;**

Ε' Στάδιο – Ανάγκες & Στόχοι του Φορέα

Αναλόγως με την δραστηριότητα του, κάθε φορέας έχει ένα σύνολο αναγκών που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών. Οι ανάγκες αυτές ενδέχεται να αφορούν στη λειτουργία του, στα χαρακτηριστικά του ή/και στα μέλη που εκπροσωπεί. Ο φορέας καλείται να αναδείξει τους στόχους του σχετικά με το σύστημα μεταφορών, προκειμένου να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

- Έχοντας υπόψη τις ανάγκες του φορέα σας, ποιες θεωρείτε ότι είναι οι σημαντικότερες προτεραιότητες που πρέπει να αναληφθούν για τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών στην πόλη;
 - Οδικές υποδομές
 - Θεσεις στάθμευσης
 - Διαμόρφωση τοπίου και ηπια κυκλοφορία

| | | |
|--|--|---|
| ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ | Συμμετοχή Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ |  |
| Εισαγωγή | | |
| <p>Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), η Ομάδα έργου του Δήμου έχει εντοπίσει ένα δίκτυο φορέων και κοινωνικών ομάδων, που επηρεάζει ή/και επηρεάζεται από το σύστημα μεταφορών της πόλης.</p> <p>Η ομάδα έργου αναγνωρίζοντας τη συμβολή της τοπικής κοινωνίας στο στρατηγικό σχεδιασμό, επιθυμεί τη συμμετοχή του δικτύου εμπλεκομένων στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.</p> <p>Στόχος του παρόντος έντυπου είναι να ενημερώσει τους φορείς σχετικά με τη συμμετοχή τους στο ΣΒΑΚ και να υποστηρίξει την τοποθέτησή τους στο πλαίσιο της πρώτης συνάντησης του δικτύου.</p> <p>Οι απαντήσεις που θα δοθούν στο παρόν έντυπο πρέπει να αντιπροσωπεύουν το σύνολο του φορέα και να μην επηρεάζονται από τυχόν προσωπικές γνώμες και απόψεις των μελών του.</p> <p>Παρακαλώ συμπληρώστε το παρόν έντυπο και παραδώστε το στην Ομάδα Έργου</p> | | |

του Δήμου την ημέρα της πρώτης διαβούλευσης

Βασικές Έννοιες

Σύστημα Μεταφορών/ Σύστημα Μετακινήσεων / Σύστημα Αστικής Κινητικότητας:

Αποτελεί το σύνολο των μορφών μετακίνησης, των μέσων μετακίνησης (ΙΧ, ταξί, Αστική Συγκοινωνία, ποδήλατα κ.ά.), της υποδομής (οδόστρωμα, πεζοδρόμιο, στάσεις Δ.Σ., χώροι στάθμευσης κ.ά.) καθώς και των τρόπων οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας (σήμανση, πληροφόρηση, τιμολόγηση κ.ά.) σε μια πόλη.

Συμμετοχικός Σχεδιασμός: Η μορφή σχεδιασμού που, εκτός της βασικής/κύριας ειδικότητας, περιλαμβάνει στις διαδικασίες της την συμμετοχή επιπλέον μελών (άλλες ειδικότητες, εμπλεκόμενους φορείς με το αντικείμενο ή/και την τοπική κοινωνία), με στόχο το καλύτερο αποτέλεσμα και την κοινωνική αποδοχή αυτού.

Α΄ Στάδιο – Επιλογή Εκπροσώπου

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ απαιτεί ένα σύνολο δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού (διαβουλεύσεων) με τη συμμετοχή και εκπροσώπων της τοπικής κοινωνίας. Οι διαδικασίες συμμετοχής περιγράφονται αναλυτικότερα στο **επισυναπτόμενο Πλάνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού**

Για τη συμμετοχή του στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, **κάθε φορέας θα πρέπει να ορίσει έναν εκπρόσωπο** για τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού, ο οποίος θα πρέπει να έχει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- να είναι διαθέσιμος για το σύνολο των διαβουλεύσεων που θα πραγματοποιηθούν (να μην απαιτείται αντικαταστάτης)
- να είναι διαθέσιμος στο να συνεργάζεται με την Ομάδα Έργου του Δήμου
- να έχει γνώση των λειτουργιών του φορέα και των αναγκών του σε σχέση με το σύστημα μεταφορών της πόλης

Ο εκπρόσωπος που θα οριστεί από κάθε φορέα θα εκπαιδευτεί πάνω στις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και στις διαδικασίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ και θα ενημερωθεί για την κατάσταση του συστήματος μεταφορών.

Για το πρώτο στάδιο, λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω καλείσθε να επιλέξετε

| | |
|---|--|
| έναν εκπρόσωπο για τον Φορέα σας. | |
| Εκπρόσωπος (όνομα & επώνυμο): | ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΣΑΧΑΚΗΣ |
| Θέση / ρόλος στον φορέα: | ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ Ν. ΡΕΘΥΜΝΗΣ |
| Τηλέφωνο επικοινωνίας: | 6936577890 |
| E-Mail Επικοινωνίας: | ameareth@gmail.com |
| Β' Στάδιο – Παρουσίαση Δραστηριοτήτων Φορέα | |
| <p>Τόσο η ομάδα έργου όσο και το σύνολο του δικτύου των εμπλεκόμενων φορέων, θα πρέπει να γνωρίζει το ρόλο και τη λειτουργία του φορέα σας καθώς και τις δραστηριότητες του που επηρεάζουν ή επηρεάζονται από το σύστημα μεταφορέων.</p> | |
| <p>Το σωματείο μας αγωνίζεται ακατάπαυστα για τη βελτίωση των συνθηκών ζωής όλων των ατόμων με αναπηρία. Πρωταρχικός σκοπός του είναι η βελτίωση της καθημερινής τους ζωής ιδιαίτερα στην προσβασιμότητα τους στο φυσικό και στο δομημένο περιβάλλον που αποτελεί σημείο κλειδί για την εξίσωση των ευκαιριών για τα ΑμεΑ. Τα άτομα με αναπηρία αποτελούν την πλέον ανομοιογενή κατηγορία του πληθυσμού, τόσο όσο αφορά το είδος και το βαθμό της αναπηρίας, αλλά και της λειτουργικότητας μεταξύ ατόμων της ίδιας κατηγορίας και του ίδιου βαθμού.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ποιες δραστηριότητες του φορέα σας σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της πόλης; <p>Ένας σημαντικός τομέας της προσβασιμότητας για τα ΑμεΑ είναι οι μεταφορές. Για το σκοπό αυτό η πολιτεία έχει θεσπίσει πλήθος δικαιωμάτων και παροχών τα οποία συμβάλουν στην αυτόνομη και ανεμπόδιστη μετακίνησή τους. Στο παρελθόν είχαμε πραγματοποιήσει σχετικές ημερίδες, είχαμε συγκροτήσει επιτροπή προσβασιμότητας στην οποία συμμετείχε ο Δήμος Ρεθύμνης και η Νομαρχιακή αυτοδιοίκηση, συνεργαζόμαστε με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου Ρεθύμνης, την τρ03ΒΦαί, κα. Γνωμοδοτούμε δε για την οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ προσωπικές και κοινόχρηστες.</p> | |
| Γ' Στάδιο – Εμπειρία του Φορέα | |

Από τη δραστηριότητα του στην πόλη, ο φορέας σας έχει πιθανόν αποκτήσει μια σημαντική εξοικείωση με ορισμένα μέσα μεταφοράς και δίκτυα. Αυτή η εμπειρία είναι χρήσιμο να αποτυπωθεί και να αξιοποιηθεί στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

- **Με ποια ή ποιες από τις παρακάτω 8 κατηγορίες κινητικότητας σχετίζεται, επηρεάζει ή επηρεάζεται περισσότερο ο φορέας σας;**



Απάντηση:

Κυκλοφορία με ΙΧ και Ταξί. Στάθμευση. Δημόσιες συγκοινωνίες. Πεζή μετακίνηση. Τεχνολογίες διαχείρισης κινητικότητας.

Έχοντας υπόψη τις κατηγορίες κινητικότητας, που επιλέξατε στην προηγούμενη ερώτηση, (και για τις οποίες έχετε μεγαλύτερη εμπειρία), παρακαλώ απαντήστε στις παρακάτω 3 ερωτήσεις:

- **Ποιες αδυναμίες του δικτύου μεταφορών δημιουργούν πρόβλημα στις δραστηριότητες του φορέα;**

Κατελημμένα πεζοδρόμια και ράμπες από τραπεζοκαθίσματα και εμπορεύματα καθώς και από μηχανάκια. Κατάληψη από ασυνείδητους παραβάτες των θέσεων στάθμευσης των οχημάτων ΑμεΑ. Έργα αποσπασματικά όπως και όπου βολεύει.

- **Που και πότε παρατηρούνται συνήθως αυτά τα προβλήματα;**

Τα παραπάνω προβλήματα παρατηρούνται κυρίως στο κέντρο της πόλης και στην παλιά πόλη καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας.

• **Ποια είναι τα περισσότερα "δυνατά" (λειτουργικά, αξιόπιστα) χαρακτηριστικά του δικτύου μεταφορών της πόλης;**

Οι εναλλακτικοί τρόποι και μέσα μετακίνησης. Οι ομιλούντες φωτεινοί σηματοδότες. Το ηλεκτρικό mini bus. Το νέο ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου των θέσεων στάθμευσης. Τα πλατιά πεζοδρόμια. Τα προσβάσιμα λεωφορεία των αστικών συγκοινωνιών του ΚΤΕΛ. Το λευκό ταξί του σωματείου το οποίο μετακινεί κυρίων άτομα με κινητικές αναπηρίες και αμαξίδια.

Δ' Στάδιο – Δεδομένα & Πληροφορίες Φορέα

Από τη μέχρι τώρα λειτουργία του στην πόλη, ο φορέας σας ενδέχεται να έχει συγκεντρώσει ένα σύνολο δεδομένων και πληροφοριών που μπορούν να αξιοποιηθούν στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Παραδείγματα δεδομένων και πληροφοριών που μπορεί να διαθέτει ένας φορέας είναι:

- ✓ Σχεδιαστικό Υπόβαθρό της πόλης, με τις διαδρομές, τις θέσεις ή/και τις περιοχές, όπου ο φορέας δραστηριοποιείται
- ✓ Συχνότητες δρομολογίων, σημεία στάθμευσης και άλλα χαρακτηριστικά του έργου ή/και του στόλου του φορέα
- ✓ Χαρακτηριστικά μετακινήσεων των μελών που εκπροσωπεί
- ✓ Έρευνες που έχει πραγματοποιήσει στην πόλη (και σχετίζονται με μεταφορές)
- ✓ Μελλοντικά σχέδια – πλάνα που να αφορούν τον φορέα και το σύστημα μεταφορών

• **Ποια δεδομένα και πληροφορίες μπορεί να συνεισφέρει ο φορέας για να αξιοποιηθούν στο ΣΒΑΚ;**


Τα άτομα με αναπηρία μετακινούνται με διάφορα μέσα με διάφορα μέσα κυρίως με τα αναπηρικά αυτοκίνητα, αυτά διακρίνονται από το ενιαίο Ευρωπαϊκό σήμα στάθμευσης (μπλε κάρτα που εκδίδει η δ/ση μεταφορών – επικοινωνιών της Π.Ε. Ρεθύμνης). Έως σήμερα έχουν εκδοθεί 160 περίπου από αυτές. Ακόμα μετακινούνται με τη συγκοινωνία και με ταξί. Το σωματείο έχει πραγματοποιήσει σχετική έρευνα και κατά καιρούς έχει υποβάλλει προτάσεις η και αιτήματα προς κάθε αρμόδιο φορέα.

Ε' Στάδιο – Ανάγκες & Στόχοι του Φορέα

Αναλόγως με την δραστηριότητα του, κάθε φορέας έχει ένα σύνολο αναγκών που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών. Οι ανάγκες αυτές ενδέχεται να αφορούν στη λειτουργία του, στα χαρακτηριστικά του ή/και στα μέλη που εκπροσωπεί. Ο φορέας καλείται να αναδείξει τους στόχους του σχετικά με το σύστημα μεταφορών, προκειμένου να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

- Έχοντας υπόψη τις ανάγκες του φορέα σας, ποιες θεωρείτε ότι είναι οι σημαντικότερες προτεραιότητες που πρέπει να αναληφθούν για τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών στην πόλη;

Οι σημαντικότερες προτάσεις μας αφορούν τις εξής προτεραιότητες: χώροι στάθμευσης στις εισόδους της πόλης με τακτική συγκοινωνία προς και από αυτούς. Προσβάσιμα λεωφορεία στις υπεραστικές συγκοινωνίες. Φωνητική αναγγελία στάσεων και δρομολογίων στους σταθμούς, στις στάσεις και εντός των λεωφορείων. Ακόμα το εν λόγω σύστημα μπορεί να εφαρμοστεί σε διάφορα σημεία της πόλης, σε πίνακες πληροφοριών, χαρτών, τουριστικών ενημερώσεων κα. Αγορά 2 ηλεκτρικών σκούτερ τα οποία θα εγκατασταθούν σε 2 εισόδους της παλιάς πόλης προκειμένου τα άτομα με βαριά κινητική αναπηρία να απολαμβάνουν με άνεση και ασφάλεια τη βόλτα τους εντός της παλιάς πόλης, το παραπάνω σύστημα λειτουργεί και σε άλλες πόλεις. Αξιοποίηση και ενίσχυση του λευκού ταξί του σωματείου. Βελτίωση ραμπών των πεζοδρομίων κυρίως ως προς την κλήση τους. Η υπό ίδρυση δημοτική αστυνομία μπορεί να λειτουργήσει αποτρεπτικά στις παραβάσεις που παρατηρούνται στο κέντρο της πόλης.

| | | |
|---|---|---|
| <p>ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ</p> | <p>Συμμετοχή Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ</p> |  |
| <p>Εισαγωγή</p> | | |
| <p>Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), η</p> | | |

Ομάδα έργου του Δήμου έχει εντοπίσει ένα δίκτυο φορέων και κοινωνικών ομάδων, που επηρεάζει ή/και επηρεάζεται από το σύστημα μεταφορών της πόλης.

Η ομάδα έργου αναγνωρίζοντας τη συμβολή της τοπικής κοινωνίας στο στρατηγικό σχεδιασμό, επιθυμεί τη συμμετοχή του δικτύου εμπλεκόμενων στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Στόχος του παρόντος έντυπου είναι να ενημερώσει τους φορείς σχετικά με τη συμμετοχή τους στο ΣΒΑΚ και να υποστηρίξει την τοποθέτησή τους στο πλαίσιο της πρώτης συνάντησης του δικτύου.

Οι απαντήσεις που θα δοθούν στο παρόν έντυπο πρέπει να αντιπροσωπεύουν το σύνολο του φορέα και να μην επηρεάζονται από τυχόν προσωπικές γνώμες και απόψεις των μελών του.

Παρακαλώ συμπληρώστε το παρόν έντυπο και παραδώστε το στην Ομάδα Έργου του Δήμου την ημέρα της πρώτης διαβούλευσης

Βασικές Έννοιες

Σύστημα Μεταφορών/ Σύστημα Μετακινήσεων / Σύστημα Αστικής Κινητικότητας:

Αποτελεί το σύνολο των μορφών μετακίνησης, των μέσων μετακίνησης (ΙΧ, ταξί, Αστική Συγκοινωνία, ποδήλατα κ.ά.), της υποδομής (οδόστρωμα, πεζοδρόμιο, στάσεις Δ.Σ., χώροι στάθμευσης κ.ά.) καθώς και των τρόπων οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας (σήμανση, πληροφόρηση, τιμολόγηση κ.ά.) σε μια πόλη.

Συμμετοχικός Σχεδιασμός: Η μορφή σχεδιασμού που, εκτός της βασικής/κύριας ειδικότητας, περιλαμβάνει στις διαδικασίες της την συμμετοχή επιπλέον μελών (άλλες ειδικότητες, εμπλεκόμενους φορείς με το αντικείμενο ή/και την τοπική κοινωνία), με στόχο το καλύτερο αποτέλεσμα και την κοινωνική αποδοχή αυτού.

Α΄ Στάδιο – Επιλογή Εκπροσώπου

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ απαιτεί ένα σύνολο δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού (διαβουλεύσεων) με τη συμμετοχή και εκπροσώπων της τοπικής κοινωνίας. Οι διαδικασίες συμμετοχής περιγράφονται αναλυτικότερα στο **επισυναπτόμενο Πλάνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού**

Για τη συμμετοχή του στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, **κάθε φορέας θα πρέπει να ορίσει έναν εκπρόσωπο** για τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού, ο οποίος θα πρέπει να έχει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- να είναι διαθέσιμος για το σύνολο των διαβουλεύσεων που θα πραγματοποιηθούν (να μην απαιτείται αντικαταστάτης)
- να είναι διαθέσιμος στο να συνεργάζεται με την Ομάδα Έργου του Δήμου
- να έχει γνώση των λειτουργιών του φορέα και των αναγκών του σε σχέση με το σύστημα μεταφορών της πόλης

Ο εκπρόσωπος που θα οριστεί από κάθε φορέα θα εκπαιδευτεί πάνω στις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και στις διαδικασίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ και θα ενημερωθεί για την κατάσταση του συστήματος μεταφορών.

Για το πρώτο στάδιο, λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω καλείσθε να επιλέξετε έναν εκπρόσωπο για τον Φορέα σας.

| | |
|-------------------------------|--|
| Εκπρόσωπος (όνομα & επώνυμο): | Κερασία Πετρογιάννη |
| Θέση / ρόλος στον φορέα: | Υπεύθυνη Σχολικών Δραστηριοτήτων |
| Τηλέφωνο επικοινωνίας: | 2831 0 57590 & 6938470569 |
| E-Mail Επικοινωνίας: | perimb@dide.reth.sch.gr kpetrogianni@yahoo.gr |

Β' Στάδιο – Παρουσίαση Δραστηριοτήτων Φορέα

Τόσο η ομάδα έργου όσο και το σύνολο του δικτύου των εμπλεκόμενων φορέων, θα πρέπει να γνωρίζει το ρόλο και τη λειτουργία του φορέα σας καθώς και τις δραστηριότητες του που επηρεάζουν ή επηρεάζονται από το σύστημα μεταφορέων.

- **Ποια είναι η κύρια αποστολή (ρόλος, σκοπός) του φορέα σας;**

Η Δ/ση Β/θμιας Εκπ/σης έχει ως κύρια αποστολή την Εκπαίδευση μαθητών &

μαθητριών

- Ποιες δραστηριότητες του φορέα σας σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της πόλης;

Η μετακίνηση των μαθητών /-τριών και των εκπαιδευτικών

Γ' Στάδιο – Εμπειρία του Φορέα

Από τη δραστηριότητα του στην πόλη, ο φορέας σας έχει πιθανόν αποκτήσει μια σημαντική εξοικείωση με ορισμένα μέσα μεταφοράς και δίκτυα. Αυτή η εμπειρία είναι χρήσιμο να αποτυπωθεί και να αξιοποιηθεί στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

- Με ποια ή ποιες από τις παρακάτω 8 κατηγορίες κινητικότητας σχετίζεται, επηρεάζει ή επηρεάζεται περισσότερο ο φορέας σας;



Απάντηση:

Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία, Στάθμευση, Δημόσιες συγκοινωνίες, Ποδήλατο, Πεζή μετακίνηση, Διαμόρφωση τοπιού, οδών & ήπια κυκλοφορία

Έχοντας υπόψη τις κατηγορίες κινητικότητας, που επιλέξατε στην προηγούμενη ερώτηση, (και για τις οποίες έχετε μεγαλύτερη εμπειρία), παρακαλώ απαντήστε στις παρακάτω 3 ερωτήσεις:

- Ποιες αδυναμίες του δικτύου μεταφορών δημιουργούν πρόβλημα στις δραστηριότητες του φορέα;

- Που και πότε παρατηρούνται συνήθως αυτά τα προβλήματα;

- Ποια είναι τα περισσότερα "δυνατά" (λειτουργικά, αξιόπιστα) χαρακτηριστικά του δικτύου μεταφορών της πόλης;

Δ' Στάδιο – Δεδομένα & Πληροφορίες Φορέα

Από τη μέχρι τώρα λειτουργία του στην πόλη, ο φορέας σας ενδέχεται να έχει συγκεντρώσει ένα σύνολο δεδομένων και πληροφοριών που μπορούν να αξιοποιηθούν στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Παραδείγματα δεδομένων και πληροφοριών που μπορεί να διαθέτει ένας φορέας είναι:

- ✓ Σχεδιαστικό Υπόβαθρό της πόλης, με τις διαδρομές, τις θέσεις ή/και τις περιοχές, όπου ο φορέας δραστηριοποιείται
- ✓ Συχνότητες δρομολογίων, σημεία στάθμευσης και άλλα χαρακτηριστικά του έργου ή/και του στόλου του φορέα
- ✓ Χαρακτηριστικά μετακινήσεων των μελών που εκπροσωπεί
- ✓ Έρευνες που έχει πραγματοποιήσει στην πόλη (και σχετίζονται με μεταφορές)
- ✓ Μελλοντικά σχέδια – πλάνα που να αφορούν τον φορέα και το σύστημα μεταφορών


- Ποια δεδομένα και πληροφορίες μπορεί να συνεισφέρει ο φορέας για να αξιοποιηθούν στο ΣΒΑΚ;

Ευαισθητοποίηση των μαθητών /-τριών σε σχετικά θέματα στο πλαίσιο Δράσεων και Προγραμμάτων Ευαισθητοποίησης

Ε' Στάδιο – Ανάγκες & Στόχοι του Φορέα

Αναλόγως με την δραστηριότητα του, κάθε φορέας έχει ένα σύνολο αναγκών που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών. Οι ανάγκες αυτές ενδέχεται να αφορούν στη λειτουργία του, στα χαρακτηριστικά του ή/και στα μέλη που εκπροσωπεί. Ο φορέας καλείται να αναδείξει τους στόχους του σχετικά με το σύστημα μεταφορών, προκειμένου να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

- Έχοντας υπόψη τις ανάγκες του φορέα σας, ποιες θεωρείτε ότι είναι οι σημαντικότερες προτεραιότητες που πρέπει να αναληφθούν για τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών στην πόλη;

| | | |
|---|---|---|
| <p>ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ</p> | <p>Συμμετοχή Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ</p> |  |
| <p>Εισαγωγή</p> | | |
| <p>Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), η Ομάδα έργου του Δήμου έχει εντοπίσει ένα δίκτυο φορέων και κοινωνικών ομάδων, που επηρεάζει ή/και επηρεάζεται από το σύστημα μεταφορών της πόλης.</p> <p>Η ομάδα έργου αναγνωρίζοντας τη συμβολή της τοπικής κοινωνίας στο στρατηγικό σχεδιασμό, επιθυμεί τη συμμετοχή του δικτύου εμπλεκομένων στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.</p> <p>Στόχος του παρόντος εντύπου είναι να ενημερώσει τους φορείς σχετικά με τη συμμετοχή τους στο ΣΒΑΚ και να υποστηρίξει την τοποθέτησή τους στο πλαίσιο της πρώτης συνάντησης του δικτύου.</p> | | |

Οι απαντήσεις που θα δοθούν στο παρόν έντυπο πρέπει να αντιπροσωπεύουν το σύνολο του φορέα και να μην επηρεάζονται από τυχόν προσωπικές γνώμες και απόψεις των μελών του.

Παρακαλώ συμπληρώστε το παρόν έντυπο και παραδώστε το στην Ομάδα Έργου του Δήμου την ημέρα της πρώτης διαβούλευσης

Βασικές Έννοιες

Σύστημα Μεταφορών/ Σύστημα Μετακινήσεων / Σύστημα Αστικής Κινητικότητας:

Αποτελεί το σύνολο των μορφών μετακίνησης, των μέσων μετακίνησης (ΙΧ, ταξί, Αστική Συγκοινωνία, ποδήλατα κ.ά.), της υποδομής (οδόστρωμα, πεζοδρόμιο, στάσεις Δ.Σ., χώροι στάθμευσης κ.ά.) καθώς και των τρόπων οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας (σήμανση, πληροφόρηση, τιμολόγηση κ.ά.) σε μια πόλη.

Συμμετοχικός Σχεδιασμός: Η μορφή σχεδιασμού που, εκτός της βασικής/κύριας ειδικότητας, περιλαμβάνει στις διαδικασίες της την συμμετοχή επιπλέον μελών (άλλες ειδικότητες, εμπλεκόμενους φορείς με το αντικείμενο ή/και την τοπική κοινωνία), με στόχο το καλύτερο αποτέλεσμα και την κοινωνική αποδοχή αυτού.

Α΄ Στάδιο – Επιλογή Εκπροσώπου

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ απαιτεί ένα σύνολο δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού (διαβουλεύσεων) με τη συμμετοχή και εκπροσώπων της τοπικής κοινωνίας. Οι διαδικασίες συμμετοχής περιγράφονται αναλυτικότερα στο **επισυναπτόμενο Πλάνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού**

Για τη συμμετοχή του στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, **κάθε φορέας θα πρέπει να ορίσει έναν εκπρόσωπο** για τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού, ο οποίος θα πρέπει να έχει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- να είναι διαθέσιμος για το σύνολο των διαβουλεύσεων που θα πραγματοποιηθούν (να μην απαιτείται αντικαταστάτης)
- να είναι διαθέσιμος στο να συνεργάζεται με την Ομάδα Έργου του Δήμου
- να έχει γνώση των λειτουργιών του φορέα και των αναγκών του σε σχέση

| | |
|--|--------------------------------|
| με το σύστημα μεταφορών της πόλης | |
| Ο εκπρόσωπος που θα οριστεί από κάθε φορέα θα εκπαιδευτεί πάνω στις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και στις διαδικασίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ και θα ενημερωθεί για την κατάσταση του συστήματος μεταφορών. | |
| Για το πρώτο στάδιο, λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω καλείσθε να επιλέξετε έναν εκπρόσωπο για τον Φορέα σας. | |
| Εκπρόσωπος (όνομα & επώνυμο): | ΝΙΚΗΤΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ |
| Θέση / ρόλος στον φορέα: | IT SUPPORT, PROJECT MANAGEMENT |
| Τηλέφωνο επικοινωνίας: | 2831306180 |
| E-Mail Επικοινωνίας: | it@e-ktel.com |
| Β' Στάδιο – Παρουσίαση Δραστηριοτήτων Φορέα | |
| Τόσο η ομάδα έργου όσο και το σύνολο του δικτύου των εμπλεκόμενων φορέων, θα πρέπει να γνωρίζει το ρόλο και τη λειτουργία του φορέα σας καθώς και τις δραστηριότητες του που επηρεάζουν ή επηρεάζονται από το σύστημα μεταφορέων. | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ποια είναι η κύρια αποστολή (ρόλος, σκοπός) του φορέα σας; | |
| ΚΤΕΛ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ποιες δραστηριότητες του φορέα σας σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της πόλης; | |
| ΤΟ ΚΥΡΙΟ ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΑΜΕΣΑ ΜΕ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΑΣ. | |
| Γ' Στάδιο – Εμπειρία του Φορέα | |
| Από τη δραστηριότητα του στην πόλη, ο φορέας σας έχει πιθανόν αποκτήσει μια σημαντική εξοικείωση με ορισμένα μέσα μεταφοράς και δίκτυα. Αυτή η εμπειρία είναι χρήσιμο να αποτυπωθεί και να αξιοποιηθεί στο πλαίσιο της εκπόνησης του | |

ΣΒΑΚ.

- **Με ποια ή ποιες από τις παρακάτω 8 κατηγορίες κινητικότητας σχετίζεται, επηρεάζει ή επηρεάζεται περισσότερο ο φορέας σας;**

Μηχανοκίνητη
Κυκλοφορία
(Ι.Χ., Ταξί)

Στάθμευση

Δημόσιες
συγκοινωνίες

Ποδήλατο

Διαμόρφωση
τοπιού, οδών &
ήπια
κυκλοφορίαΠεζή
μετακίνησηΤεχνολογίες
διαχείρισης
κινητικότηταςΕμπορευματικές
μεταφορές

Απάντηση:

ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ.

Έχοντας υπόψη τις κατηγορίες κινητικότητας, που επιλέξατε στην προηγούμενη ερώτηση, (και για τις οποίες έχετε μεγαλύτερη εμπειρία), παρακαλώ απαντήστε στις παρακάτω 3 ερωτήσεις:

- **Ποιες αδυναμίες του δικτύου μεταφορών δημιουργούν πρόβλημα στις δραστηριότητες του φορέα;**

Παράνομη στάση και στάθμευση οχημάτων στους κεντρικούς δρόμους της πόλης, έχουν ως αποτέλεσμα αυξημένη κίνηση και καθυστέρηση των προγραμματισμένων αστικών δρομολογίων.

- **Που και πότε παρατηρούνται συνήθως αυτά τα προβλήματα;**

Καθόλη τη διάρκεια της ημέρας εντός της πόλης

- **Ποια είναι τα περισσότερο "δυνατά" (λειτουργικά, αξιόπιστα) χαρακτηριστικά του δικτύου μεταφορών της πόλης;**

Εσοχές λεωφορείων οι οποίες έχουν προβλεφθεί σε κάποιες από τις στάσεις εντός πόλης, βοηθάνε στο να μη διακόπτεται η κυκλοφορία κατά τη στάση του λεωφορείου.

Δ' Στάδιο – Δεδομένα & Πληροφορίες Φορέα

Από τη μέχρι τώρα λειτουργία του στην πόλη, ο φορέας σας ενδέχεται να έχει

συγκεντρώσει ένα σύνολο δεδομένων και πληροφοριών που μπορούν να αξιοποιηθούν στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Παραδείγματα δεδομένων και πληροφοριών που μπορεί να διαθέτει ένας φορέας είναι:

- ✓ Σχεδιαστικό Υπόβαθρό της πόλης, με τις διαδρομές, τις θέσεις ή/και τις περιοχές, όπου ο φορέας δραστηριοποιείται
- ✓ Συχνότητες δρομολογίων, σημεία στάθμευσης και άλλα χαρακτηριστικά του έργου ή/και του στόλου του φορέα
- ✓ Χαρακτηριστικά μετακινήσεων των μελών που εκπροσωπεί
- ✓ Έρευνες που έχει πραγματοποιήσει στην πόλη (και σχετίζονται με μεταφορές)
- ✓ Μελλοντικά σχέδια – πλάνα που να αφορούν τον φορέα και το σύστημα μεταφορών

- **Ποια δεδομένα και πληροφορίες μπορεί να συνεισφέρει ο φορέας για να αξιοποιηθούν στο ΣΒΑΚ;**


Συχνότητες δρομολογίων, στάσεις.

Ε' Στάδιο – Ανάγκες & Στόχοι του Φορέα

Αναλόγως με την δραστηριότητα του, κάθε φορέας έχει ένα σύνολο αναγκών που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών. Οι ανάγκες αυτές ενδέχεται να αφορούν στη λειτουργία του, στα χαρακτηριστικά του ή/και στα μέλη που εκπροσωπεί. Ο φορέας καλείται να αναδείξει τους στόχους του σχετικά με το σύστημα μεταφορών, προκειμένου να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

- **Έχοντας υπόψη τις ανάγκες του φορέα σας, ποιες θεωρείτε ότι είναι οι σημαντικότερες προτεραιότητες που πρέπει να αναληφθούν για τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών στην πόλη;**

Καλύτερη ρύθμιση κυκλοφορίας, στέγαστρα στάσεων και έξυπνες στάσεις τα οποία είναι ήδη σε εξέλιξη.

| | | |
|--|---|---|
| <p>ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ</p> | <p>Συμμετοχή Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ</p> |  |
| <p>Εισαγωγή</p> | | |
| <p>Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), η Ομάδα έργου του Δήμου έχει εντοπίσει ένα δίκτυο φορέων και κοινωνικών ομάδων, που επηρεάζει ή/και επηρεάζεται από το σύστημα μεταφορών της πόλης.</p> <p>Η ομάδα έργου αναγνωρίζοντας τη συμβολή της τοπικής κοινωνίας στο στρατηγικό σχεδιασμό, επιθυμεί τη συμμετοχή του δικτύου εμπλεκομένων στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.</p> <p>Στόχος του παρόντος έντυπου είναι να ενημερώσει τους φορείς σχετικά με τη συμμετοχή τους στο ΣΒΑΚ και να υποστηρίξει την τοποθέτησή τους στο πλαίσιο της πρώτης συνάντησης του δικτύου.</p> <p>Οι απαντήσεις που θα δοθούν στο παρόν έντυπο πρέπει να αντιπροσωπεύουν το σύνολο του φορέα και να μην επηρεάζονται από τυχόν προσωπικές γνώμες και απόψεις των μελών του.</p> <p>Παρακαλώ συμπληρώστε το παρόν έντυπο και παραδώστε το στην Ομάδα Έργου του Δήμου την ημέρα της πρώτης διαβούλευσης</p> | | |
| <p>Βασικές Έννοιες</p> | | |
| <p>Σύστημα Μεταφορών/ Σύστημα Μετακινήσεων / Σύστημα Αστικής Κινητικότητας:</p> | | |

Αποτελεί το σύνολο των μορφών μετακίνησης, των μέσων μετακίνησης (ΙΧ, ταξί, Αστική Συγκοινωνία, ποδήλατα κ.ά.), της υποδομής (οδόστρωμα, πεζοδρόμιο, στάσεις Δ.Σ., χώροι στάθμευσης κ.ά.) καθώς και των τρόπων οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας (σήμανση, πληροφόρηση, τιμολόγηση κ.ά.) σε μια πόλη.

Συμμετοχικός Σχεδιασμός: Η μορφή σχεδιασμού που, εκτός της βασικής/κύριας ειδικότητας, περιλαμβάνει στις διαδικασίες της την συμμετοχή επιπλέον μελών (άλλες ειδικότητες, εμπλεκόμενους φορείς με το αντικείμενο ή/και την τοπική κοινωνία), με στόχο το καλύτερο αποτέλεσμα και την κοινωνική αποδοχή αυτού.

Α' Στάδιο – Επιλογή Εκπροσώπου

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ απαιτεί ένα σύνολο δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού (διαβουλεύσεων) με τη συμμετοχή και εκπροσώπων της τοπικής κοινωνίας. Οι διαδικασίες συμμετοχής περιγράφονται αναλυτικότερα στο **επισυναπτόμενο Πλάνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού**

Για τη συμμετοχή του στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, **κάθε φορέας θα πρέπει να ορίσει έναν εκπρόσωπο** για τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού, ο οποίος θα πρέπει να έχει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- να είναι διαθέσιμος για το σύνολο των διαβουλεύσεων που θα πραγματοποιηθούν (να μην απαιτείται αντικαταστάτης)
- να είναι διαθέσιμος στο να συνεργάζεται με την Ομάδα Έργου του Δήμου
- να έχει γνώση των λειτουργιών του φορέα και των αναγκών του σε σχέση με το σύστημα μεταφορών της πόλης

Ο εκπρόσωπος που θα οριστεί από κάθε φορέα θα εκπαιδευτεί πάνω στις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και στις διαδικασίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ και θα ενημερωθεί για την κατάσταση του συστήματος μεταφορών.

Για το πρώτο στάδιο, λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω καλείσθε να επιλέξετε έναν εκπρόσωπο για τον Φορέα σας.

| | |
|-------------------------------|---|
| Εκπρόσωπος (όνομα & επώνυμο): | ΣΠΥΡΟΣ ΚΑΛΗΣΠΕΡΑΚΗΣ |
| Θέση / ρόλος στον φορέα: | ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΝΟΜΑΡΧΙΚΗΣ ΡΕΘΥΜΝΟΥ ΤΕΕ ΤΔΚ |

| | | | | | | | | | |
|--|-----------------|---|-----------------------------|--------------------------|----------|--|-----------------|---|-----------------------------|
| Τηλέφωνο επικοινωνίας: | 6944189937 | | | | | | | | |
| E-Mail Επικοινωνίας: | info@anysma.gr | | | | | | | | |
| Β' Στάδιο – Παρουσίαση Δραστηριοτήτων Φορέα | | | | | | | | | |
| <p>Τόσο η ομάδα έργου όσο και το σύνολο του δικτύου των εμπλεκόμενων φορέων, θα πρέπει να γνωρίζει το ρόλο και τη λειτουργία του φορέα σας καθώς και τις δραστηριότητες του που επηρεάζουν ή επηρεάζονται από το σύστημα μεταφορέων.</p> | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Παρέχει τη συνδρομή του για την άρτια κατάρτιση και εφαρμογή των αναπτυξιακών προγραμμάτων, την αξιοποίηση των φυσικών πόρων, την βελτίωση της ποιότητας ζωής, την προστασία του περιβάλλοντος, εκπονεί μόνο ή σε συνεργασία με άλλους φορείς σχετικές μελέτες και έρευνες, σχέδια προδιαγραφών, κανονισμών, συμβάσεων έργων και μελετών | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ποιες δραστηριότητες του φορέα σας σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της πόλης; <p>-</p> | | | | | | | | | |
| Γ' Στάδιο – Εμπειρία του Φορέα | | | | | | | | | |
| <p>Από τη δραστηριότητα του στην πόλη, ο φορέας σας έχει πιθανόν αποκτήσει μια σημαντική εξοικείωση με ορισμένα μέσα μεταφοράς και δίκτυα. Αυτή η εμπειρία είναι χρήσιμο να αποτυπωθεί και να αξιοποιηθεί στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ.</p> | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Με ποια ή ποιες από τις παρακάτω 8 κατηγορίες κινητικότητας σχετίζεται, επηρεάζει ή επηρεάζεται περισσότερο ο φορέας σας; | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td style="background-color: #f4a460; text-align: center;">Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία (Ι.Χ., Ταξί)</td> <td style="background-color: #d62728; text-align: center;">Στάθμευση</td> <td style="background-color: #1f77b4; text-align: center;">Δημόσιες συγκοινωνίες</td> <td style="background-color: #2ca02c; text-align: center;">Ποδήλατο</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #cccccc; text-align: center;">Διαμόρφωση τοπιού, οδών & ήπια κυκλοφορία</td> <td style="background-color: #2ca02c; text-align: center;">Πεζή μετακίνηση</td> <td style="background-color: #555555; text-align: center;">Τεχνολογίες διαχείρισης κινητικότητας</td> <td style="background-color: #8c564b; text-align: center;">Εμπορευματικές μεταφορές</td> </tr> </table> | | Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία (Ι.Χ., Ταξί) | Στάθμευση | Δημόσιες συγκοινωνίες | Ποδήλατο | Διαμόρφωση τοπιού, οδών & ήπια κυκλοφορία | Πεζή μετακίνηση | Τεχνολογίες διαχείρισης κινητικότητας | Εμπορευματικές μεταφορές |
| Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία (Ι.Χ., Ταξί) | Στάθμευση | Δημόσιες συγκοινωνίες | Ποδήλατο | | | | | | |
| Διαμόρφωση τοπιού, οδών & ήπια κυκλοφορία | Πεζή μετακίνηση | Τεχνολογίες διαχείρισης κινητικότητας | Εμπορευματικές μεταφορές | | | | | | |
| Απάντηση: - | | | | | | | | | |
| Έχοντας υπόψη τις κατηγορίες κινητικότητας, που επιλέξατε στην προηγούμενη | | | | | | | | | |

ερώτηση, (και για τις οποίες έχετε μεγαλύτερη εμπειρία), παρακαλώ απαντήστε στις παρακάτω 3 ερωτήσεις:

- Ποιες αδυναμίες του δικτύου μεταφορών δημιουργούν πρόβλημα στις δραστηριότητες του φορέα;

-

- Που και πότε παρατηρούνται συνήθως αυτά τα προβλήματα;

-

- Ποια είναι τα περισσότερα "δυνατά" (λειτουργικά, αξιόπιστα) χαρακτηριστικά του δικτύου μεταφορών της πόλης;

-

Δ' Στάδιο – Δεδομένα & Πληροφορίες Φορέα

Από τη μέχρι τώρα λειτουργία του στην πόλη, ο φορέας σας ενδέχεται να έχει συγκεντρώσει ένα σύνολο δεδομένων και πληροφοριών που μπορούν να αξιοποιηθούν στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Παραδείγματα δεδομένων και πληροφοριών που μπορεί να διαθέτει ένας φορέας είναι:

- ✓ Σχεδιαστικό Υπόβαθρό της πόλης, με τις διαδρομές, τις θέσεις ή/και τις περιοχές, όπου ο φορέας δραστηριοποιείται
- ✓ Συχνότητες δρομολογίων, σημεία στάθμευσης και άλλα χαρακτηριστικά του έργου ή/και του στόλου του φορέα
- ✓ Χαρακτηριστικά μετακινήσεων των μελών που εκπροσωπεί
- ✓ Έρευνες που έχει πραγματοποιήσει στην πόλη (και σχετίζονται με μεταφορές)

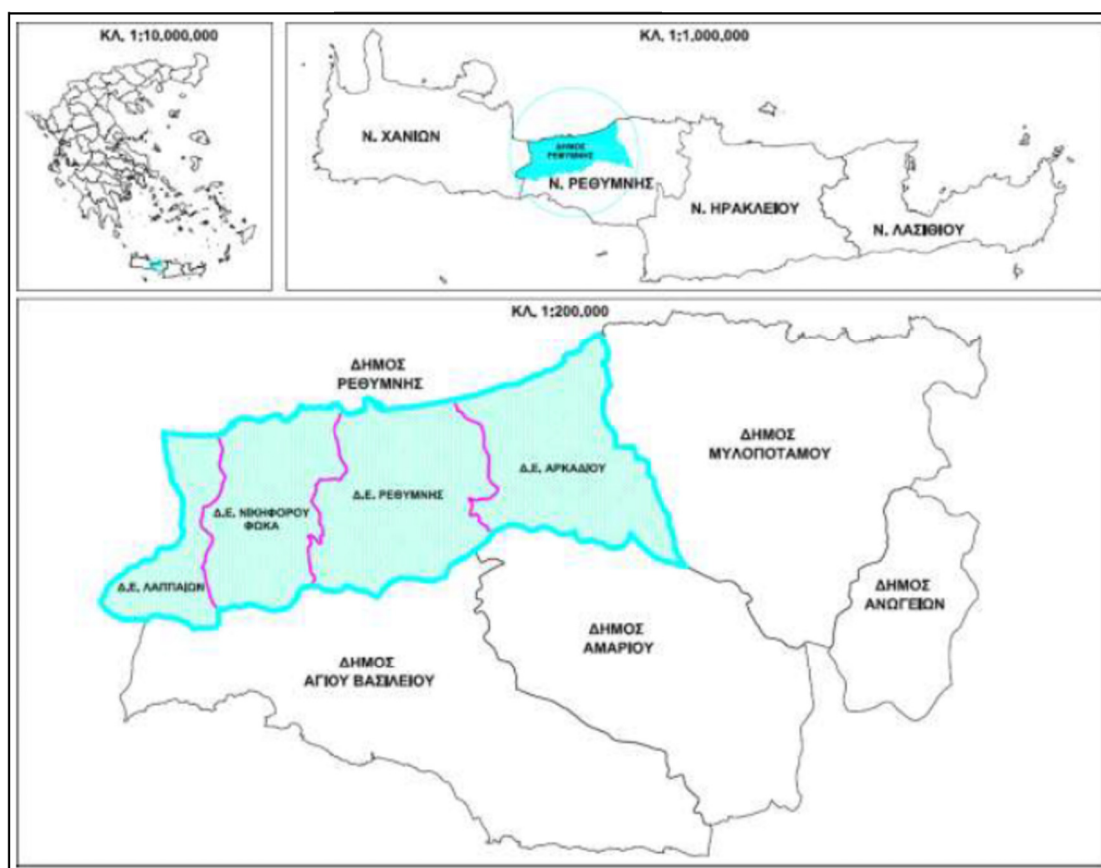
| |
|---|
| ✓ Μελλοντικά σχέδια – πλάνα που να αφορούν τον φορέα και το σύστημα μεταφορών |
| • Ποια δεδομένα και πληροφορίες μπορεί να συνεισφέρει ο φορέας για να αξιοποιηθούν στο ΣΒΑΚ; |
| - |
| Ε' Στάδιο – Ανάγκες & Στόχοι του Φορέα |
| Αναλόγως με την δραστηριότητα του, κάθε φορέας έχει ένα σύνολο αναγκών που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών. Οι ανάγκες αυτές ενδέχεται να αφορούν στη λειτουργία του, στα χαρακτηριστικά του ή/και στα μέλη που εκπροσωπεί. Ο φορέας καλείται να αναδείξει τους στόχους του σχετικά με το σύστημα μεταφορών, προκειμένου να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ. |
| • Έχοντας υπόψη τις ανάγκες του φορέα σας, ποιες θεωρείτε ότι είναι οι σημαντικότερες προτεραιότητες που πρέπει να αναληφθούν για τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών στην πόλη; |
| - |

2. ΕΚΘΕΣΗ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

2.1 Έκθεση Ανάλυσης Υφιστάμενης Κατάστασης

2.1.1 Φυσιογνωμία περιοχής παρέμβασης

Ο Δήμος Ρεθύμνου αποτελεί τον μεγαλύτερο Δήμο που εντάσσεται στην Περιφερειακή Ενότητα (Π.Ε.) Ρεθύμνης. Προέκυψε με την εφαρμογή του Προγράμματος "Καλλικράτης" - Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης (Ν. 3852/2010 - ΦΕΚ 87/Α/2010), μέσα από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Καποδιστριακών Δήμων Αρκαδίου, Λαππαίων, Νικηφόρου Φωκά και Ρεθύμνης (βλ. Χάρτη 1). Η συνολική του έκταση κυμαίνεται στα 397,48 τετραγωνικά χιλιόμετρα και ο μόνιμος πληθυσμός του, σύμφωνα με την επίσημη απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ του 2011, υπολογίζεται σε 55.525 κατοίκους (πρόκειται για το τρίτο μεγαλύτερο -σε πληθυσμό- αστικό κέντρο της Κρήτης μετά την πόλη του Ηρακλείου και των Χανίων). Έδρα του Δήμου είναι η πόλη του Ρεθύμνου που βρίσκεται στη Δημοτική Ενότητα (Δ.Ε.) Ρεθύμνης και αποτελεί το σημαντικότερο αστικό, εμπορικό και διοικητικό κέντρο ολόκληρης της ευρύτερης περιοχής.



Εικόνα 2-1: Χάρτης 1: Θέση Δήμου Ρεθύμνου στον Ελλαδικό Χώρο, στην Περιφέρεια Κρήτης και Διοικητική Διαίρεσή του (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ρεθύμνου 2012-2014)

Ο Καλλικρατικός Δήμος Ρεθύμνου εκτείνεται στο βορειοδυτικό τμήμα της Περιφέρειας Κρήτης και πιο συγκεκριμένα συγκροτεί το βορειοδυτικό παραλιακό τμήμα της Π.Ε. Ρεθύμνης (αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παράκτιας τουριστικά αναπτυσσόμενης βόρειας ζώνης του νησιού της Κρήτης) (βλ. Χάρτη 1). Συνορεύει με τον Δήμο Μυλοποτάμου στα ανατολικά, με τους Δήμους Αμαρίου και Αγίου Βασιλείου στα νότια και με τους Δήμους Αποκωρώνου και Σφακίων της Π.Ε. Χανίων στα ανατολικά.

Διοικητικά, σύμφωνα με το Άρθρο 1 του Ν. 3852/2010 "Πρόγραμμα Καλλικράτης", ο Δήμος Ρεθύμνου διαιρείται σε 4 Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.) οι οποίες αντιστοιχούν στους καταργηθέντες Δήμους (Αρκαδίου, Λατππαίων, Νικηφόρου Φωκά και Ρεθύμνου), σε 2 Δημοτικές Κοινότητες (Δ.Κ.) (πρώην Δημοτικά Διαμερίσματα) και σε 45 Τοπικές Κοινότητες (Τ.Κ.) (πρώην Τοπικά Διαμερίσματα).

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται αναλυτικά η διοικητική διαίρεση του Δήμου Ρεθύμνου σε Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.), Δημοτικές Κοινότητες (Δ.Κ.) και Τοπικές Κοινότητες (Τ.Κ.).

Πίνακας 2-2: Διοικητική Διαίρεση του Δήμου Ρεθύμνου

| Δημοτική (Δ.Ε.) | Ενότητα | Δημοτική (Δ.Κ.) | Κοινότητα | Τοπική Κοινότητα (Τ.Κ.) |
|-----------------|---------|-----------------|-----------|-------------------------|
| Λατππαίων | | | | Αργυρουπόλεως |
| | | | | Αρχοντικής |
| | | | | Βιλανδρέδου |
| | | | | Επισκοπής |
| | | | | Καρωτής |
| | | | | Κάτω Πόρου |
| | | | | Κούφης |
| | | | | Μυριοκεφάλων |
| Νικηφόρου Φωκά | | Ατσιποπούλου | | Αγίου Κωνσταντίνου |
| | | | | Άνω Βαλσαμονέρου |
| | | | | Γερανίου |
| | | | | Γωνιάς |
| | | | | Ζουριδίου |
| | | | | Καλονύκτου |
| | | | | Κάτω Βαλσαμονέρου |
| | | | | Μαλακίων |
| | | | | Μούντρου |
| | | | | Πρινέ |
| | | | | Ρουστίκων |
| | | | | Σαΐτουρών |
| | | | | Φραντζεσκιανών Μετοχίων |
| Ρεθύμνου | | Ρεθύμνου | | Αρμένων |
| | | | | Γουλεδιανών |
| | | | | Καρές |

| | | |
|----------|--|--------------------|
| | | |
| | | Καστέλλου |
| | | Κούμων |
| | | Μαρουλά |
| | | Όρους |
| | | Πρασιών |
| | | Ρουσσοσπιτίου |
| | | Σελλίου |
| | | Χρωμοναστηρίου |
| | | Άδελε |
| | | Αμνάτου |
| | | Αρχαίας Ελεύθερνας |
| | | Ελευθέρνης |
| | | Έρφων |
| | | Κυριάννας |
| | | Μέσης |
| | | Παγκαλοχωρίου |
| | | Πηγής |
| | | Πρίνου |
| | | Σκουλουφίων |
| | | Χαμαλευρίου |
| | | Χαρκίων |
| Αρκαδίου | | |

Γεωγραφικά, οι Δ.Ε. Λαππαίων (πρώην Καποδιστριακός Δήμος Λαππαίων) και Νικηφόρου Φωκά (πρώην Καποδιστριακός Δήμος Νικηφόρου Φωκά) εκτείνονται στο δυτικό τμήμα της Π.Ε. Ρεθύμνης, η Δ.Ε. Ρεθύμνης (πρώην Καποδιστριακός Δήμος Ρεθύμνου) βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα της Π.Ε. Ρεθύμνης, ενώ η Δ.Ε. Αρκαδίου (πρώην Καποδιστριακός Δήμος Αρκαδίου) βρίσκεται ανατολικά της Δ.Ε. Ρεθύμνου.

Τα πλέον κυρίαρχα χαρακτηριστικά του Δήμου Ρεθύμνου συνοψίζονται στα εξής:

- Αποτελεί σημαντικότατο τουριστικό κέντρο παγκόσμιας εμβέλειας.
- Αποτελεί μείζον εκπαιδευτικό και ερευνητικό κέντρο εθνικής και υπερεθνικής εμβέλειας (έδρα ΑΕΙ, ΤΕΙ, Σχολής Αστυφυλάκων, Ερευνητικού Ινστιτούτου).
- Αποτελεί το διοικητικό κέντρο της Π.Ε. Ρεθύμνης.
- Αποτελεί κέντρο εμπορίου και λοιπών εξυπηρετήσεων του μεγαλύτερου τμήματος της Π.Ε. Ρεθύμνης.

Γενικά, ο Δήμος Ρεθύμνου είναι μια ταχέως αναπτυσσόμενη περιοχή της Περιφέρειας Κρήτης με την πόλη του Ρεθύμνου να διαδραματίζει εξέχοντα ρόλο σε ολόκληρη την Π.Ε. Το Ρέθυμνο βρίσκεται εν τω μέσω του βόρειου άξονα του νησιού της Κρήτης και αποτελεί το διοικητικό, οικονομικό, συγκοινωνιακό, εκπαιδευτικό, πολιτιστικό και τουριστικό κέντρο ολόκληρης της Π.Ε. Ρεθύμνης. Ο βασικός αναπτυξιακός τομέας της πόλης, ο οποίος συμπαρασύρει και το σύνολο της Π.Ε., είναι ο τουρισμός.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το Ρέθυμνο είναι η τρίτη σε μέγεθος πόλη της Κρήτης μετά το Ηράκλειο και τα Χανιά. Η πόλη είναι κτισμένη ανάμεσα σε αυτά τα δύο αστικά κέντρα, με το Ηράκλειο να βρίσκεται στα ανατολικά και να απέχει από αυτή 78 χιλιόμετρα και τα Χανιά να βρίσκονται στα δυτικά και να απέχουν από αυτή 58 χιλιόμετρα. Το Ρέθυμνο εκτείνεται κατά μήκος της βόρειας ακτής της Κρήτης (σχεδόν στο κέντρο του νησιού), στην ανατολική πλευρά του κόλπου του Αλμυρού, ενώ η ανάπτυξή του εντοπίζεται κατά μήκος της παραλίας αυτής (γραμμική ανάπτυξη δραστηριοτήτων κατά μήκος του παραλιακού μετώπου).

Η πόλη του Ρεθύμνου έχει εξελιχθεί σήμερα σε ένα μεγάλο αστικό κέντρο με συνδέσεις και εξαρτήσεις που υπερβαίνουν το περιφερειακό πλαίσιο. Αυτό οφείλεται αφενός στην έντονη πληθυσμιακή συγκέντρωση και αφετέρου στο είδος αλλά και στο φάσμα των υπηρεσιών που παρέχονται από την πόλη. Η ύπαρξη ιδρυμάτων Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης και ο τουρισμός έχουν αναδείξει το Ρέθυμνο τόσο σε εθνικό, όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Παρά την έντονη αστικοποίηση και την μεταμόρφωση του Ρεθύμνου σε ένα σύγχρονο, μεγάλο και δυναμικό αστικό κέντρο, η παράδοση και το πλούσιο πολιτιστικό κεφάλαιο κατέχουν εξέχουσα θέση στην περιοχή. Το Ρέθυμνο αποτελείται από την παλιά και τη νέα πόλη, ο συγκερασμός των οποίων αποτελεί σημαντικότατο πόλο έλξης επισκεπτών (1,5 εκατομμύριο επισκέπτες ετησίως), εφόσον καταφέρνει να συνδυάσει με έναν αρμονικό τρόπο τη γραφικότητα και την λαϊκή παράδοση με τον σύγχρονο τρόπο ζωής. Παρόλα αυτά, η έντονη και απότομη ανάπτυξη που γνώρισε η περιοχή -από το 1970 και έπειτα- δεν συνοδεύτηκε από την υλοποίηση των απαραίτητων υποδομών, με αποτέλεσμα να εντοπίζονται πολλαπλά προβλήματα, πρωτίστως στον αστικό ιστό, πολεοδομικού και συγκοινωνιακού -κυρίως- χαρακτήρα.

Συνοπτικά, το Ρέθυμνο -υπό την έννοια της αστικής ενότητας- συνιστά το επίκεντρο (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ρεθύμνου 2012-2014):

- **των καθημερινών μετακινήσεων** (για εργασία, εξυπηρετήσεις, αναψυχή, κ.λπ.) των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι εν λόγω μετακινήσεις είναι αμφίδρομες, δεδομένου ότι πολλοί άνθρωποι πηγαινοέρχονται στο Ρέθυμνο για λόγους αναψυχής, εργασίας, κ.λπ.
- **των μετακινήσεων για κάλυψη εμπορικών και λοιπών αναγκών / εξυπηρετήσεων των κατοίκων του μεγαλύτερου τμήματος της Π.Ε. Ρεθύμνης.** Παρόλα αυτά, η ζώνη επιρροής της πόλης του Ρεθύμνου εξακολουθεί -παρά τη ραγδαία ανάπτυξή της- να είναι μικρότερη των διοικητικών της ορίων ως μητροπολιτικός Δήμος της Π.Ε. Η ανάπτυξη δυναμικών εμπορικών κέντρων στη Μεσσαρά, σε σχέση με την υποτονικότητα των αντίστοιχων εμπορικών κέντρων του νοτιοανατολικού τμήματος της Π.Ε., οδηγεί αναπόφευκτα στην εμπορική εξάρτηση των οικιστικών ενοτήτων Αγίας Γαλήνης και Φουρφουρά από τα οικιστικά κέντρα Τυμπακίου και Μοιρών της Π.Ε. Ηρακλείου. Αντίστοιχα, η ορεινή ζώνη των Ανωγείων έχει δημιουργήσει ισχυρή και διαχρονική σχέση με την πόλη του Ηρακλείου, όπου πουλά κατά παράδοση τα κτηνοτροφικά της προϊόντα. Σημαντική έλξη ασκεί επίσης

η πόλη του Ηρακλείου και σε περιοχές του ανατολικού Μυλοποτάμου (Σίσσες, Δροσιά, κ.λπ.).

- **των διοικητικών λειτουργιών / εξυπηρετήσεων για όλη την Π.Ε. Ρεθύμνης.**

2.2 Χωροταξική οργάνωση

Σύμφωνα με το ισχύον Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (Π.Χ.Π.) της Περιφέρειας Κρήτης (ΦΕΚ 260/ΑΑΠ/8.11.2017), ισχύουν τα εξής:

- Το αστικό κέντρο του Ρεθύμνου αναμένεται / προβλέπεται να λειτουργήσει ως *δευτερεύοντας εθνικός πόλος Ευρωπαϊκής και διαπεριφερειακής ακτινοβολίας, με άξονα την ιστορία και τον πολιτισμό*. Η πόλη αποτελεί έδρα του Πανεπιστημίου Κρήτης και μεταξύ άλλων σημαντικών Σχολών και Ιδρυμάτων, διαθέτει το Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, το Ινστιτούτο Μεσογειακών Σπουδών με πλούσια ερευνητική δράση στον χώρο της ανατολικής Μεσογείου, καθώς και την έδρα του Διεθνούς Ερευνητικού Κέντρου Φυσικής Πλάσματος και Laser που αποτελεί περιφερειακή Ευρωπαϊκή εγκατάσταση. Γεωγραφικά, βρίσκεται ανάμεσα στους σημαντικούς ορεινούς όγκους των Λευκών Ορέων και της Ίδης, είναι το κέντρο μιας ευρείας χωρικής ενότητας που διαθέτει πλούσιο φυσικό και πολιτιστικό απόθεμα. Μέσα στο πλαίσιο αυτό, ο ρόλος του Ρεθύμνου προσδιορίζεται σαφώς ως κέντρο ανάδειξης των πολλαπλών παρελθόντων, με άξονα την έρευνα (ιστορία & φυσικό-πολιτιστικό περιβάλλον), με τη συνδρομή ωστόσο του Τομέα Φυσικού Περιβάλλοντος του Πανεπιστημίου Κρήτης και του Μουσείου Φυσικής Ιστορίας που λειτουργούν στο Ηράκλειο.
- Η Δ.Ε. Ρεθύμνης (όπως άλλωστε και κάθε περιοχή της Κρήτης) -μέσα από τη συνδυασμένη ανάδειξη των τομέων του πολιτισμού και της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος- αναμένεται να δώσει ιδιαίτερη έμφαση στην πολυπολιτισμικότητα του νησιού, συμβάλλοντας έμπρακτα στην αναβάθμιση του ρόλου της Περιφέρειας στην νοτιοανατολική Μεσόγειο και στη χωρική της ολοκλήρωση. Σε αυτό το πλαίσιο, κρίνεται αναγκαία η οργάνωση των χρήσεων γης και ειδικότερα η ισόρροπη κατανομή των τουριστικών δραστηριοτήτων και ο περιορισμός / έλεγχος της οικιστικής ανάπτυξης εις βάρος των περιοχών αξιόλογου φυσικού περιβάλλοντος.

2.2.1 Πολεοδομική οργάνωση – χρήσεις γης

Η πολεοδομική οργάνωση μιας περιοχής είναι απόλυτα συνυφασμένη με την κινητικότητα της και αποτελεί ένα από τα καίρια σημεία της ανάλυσης της υπάρχουσας κατάστασης. Πιο συγκεκριμένα, οι χρήσεις γης μιας περιοχής (είδη χρήσεων γης και κατανομή τους στον χώρο) διαμορφώνουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τη ζήτηση και τα πρότυπα των μετακινήσεων. Επομένως, η μελέτη τους συνεισφέρει αφενός στη βαθιά κατανόηση των μηχανισμών μετακίνησης στην εν λόγω περιοχή, αφετέρου στην κατανόηση των ευκαιριών και των προβλημάτων (σχετικών με θέματα κινητικότητας) που απορρέουν από αυτές. Στην εν λόγω ενότητα εξετάζονται οι υφιστάμενες χρήσεις γης όπως αυτές χωροθετούνται μέσα στα όρια της πόλης του Ρεθύμνου (μη διαθέσιμότητα στοιχείων για τις υπόλοιπες περιοχές), γίνεται σύγκριση μεταξύ θεσμοθετημένων και υφιστάμενων χρήσεων γης, ενώ παράλληλα εντοπίζονται θύλακες με συγκεκριμένες χρήσεις ή θύλακες οι οποίοι χαρακτηρίζονται από συνδυασμό χρήσεων γης.

Ιστορικά, το πρώτο διάταγμα που αφορούσε στο Ρέθυμνο ήταν αυτό της 5/7/1930, (ΦΕΚ 229/Α/5-7-1930) στο πλαίσιο του οποίου καθορίζονταν ελάχιστα όρια εμβαδού και διαστάσεων οικοπέδων και περιελάμβανε την περιοχή που σήμερα χαρακτηρίζεται ως η παλιά πόλη του Ρεθύμνου (ιστορικό κέντρο). Η παλιά πόλη χαρακτηρίστηκε ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο με τα ΦΕΚ 606/Β/2-10-1967 και ΦΕΚ 700/Β/30-8-1991 και ως παραδοσιακός οικισμός με το Π.Δ. 19-10-1978 (ΦΕΚ 594/Δ/13-11-1978) λόγω των ενετικών, βυζαντινών και τούρκικων στοιχείων που μέχρι και σήμερα διατηρεί. Επίσης, το διάταγμα του 1930 τροποποιήθηκε κάποιες φορές μέχρι την τελική τροποποίησή του που ισχύει έως και σήμερα με το Π.Δ. 25-10-1984 (ΦΕΚ-39/Δ/1985) μέσα από το οποίο καθορίζονται οικοδομικές και ρυμοτομικές γραμμές και κοινόχρηστοι χώροι. Το σχέδιο πόλης αναθεωρήθηκε με το Β.Δ. 22-1-1948, περιλαμβάνοντας το σημερινό κεντρικό τμήμα της πόλης με επέκταση προς τα ανατολικά και δυτικά. Εν συνεχεία, με το ΦΕΚ 51/Δ/29-3-1965 εντάχθηκε στο σχέδιο η περιοχή Μασταμπάς η οποία βρίσκεται νότια της παλιά πόλης. Με μετέπειτα αναθεώρηση, το σχέδιο πόλης επεκτάθηκε με το ΦΕΚ 303/Δ/22-4-1987 και συμπεριλήφθηκε σε αυτό η περιοχή Μασταμπάς - Καλλιθέα. Δυτικά της πόλης, πολεοδομήθηκε ο οικισμός του Αγίου Νικολάου - Κουμπέ και η υπόλοιπη περιοχή του Κουμπέ με τα ΦΕΚ912/Δ/2-10-1986, ΦΕΚ- 492/Δ/7-7-1995 και ΦΕΚ-473/Δ/1988 και ανατολικά ο περιαστικός οικισμός Περιβόλια με τα ΦΕΚ-792/Δ/9-9-1986 και ΦΕΚ-1298/Δ/31-12-1986. Από τις παραπάνω αποφάσεις, καθορίστηκαν -μεταξύ άλλων- και οι δημόσιοι υπαίθριοι χώροι της πόλης του Ρεθύμνου, καθώς και της περιαστικής περιοχής. Η ανάπτυξη της παλιάς πόλης ξεκίνησε το 1997, ενώ οι αναβαθμίσεις των υπόλοιπων δημόσιων ανοικτών χώρων ξεκίνησαν μετά το 2005.

2.2.2 Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης

Σε ότι αφορά στις θεσμοθετημένες χρήσεις γης, σημειώνεται ότι ο Δήμος Ρεθύμνου έχει εκπονήσει Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) για την Δ.Ε. Ρεθύμνου και Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτών Πόλεων (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) για την Δ.Ε. Λαππαίων. Το Γ.Π.Σ. Ρεθύμνου εισήχθη στην πολεοδομική νομοθεσία με τον Ν.1337/83 ο οποίος αρχικά θεωρήθηκε προσωρινός, αλλά χρησιμοποιήθηκε για δεκαπέντε χρόνια και βάσει αυτού κυρώθηκαν τα Γ.Π.Σ. στους περισσότερους οικισμούς της χώρας άνω των 2.000 κατοίκων. Το πολεοδομικό καθεστώς συμπληρώθηκε με τον Ν.2508/1997 προκειμένου να ανταποκριθεί στις σημερινές απαιτήσεις της βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης των πόλεων και των οικισμών της χώρας. Ο Δήμος Ρεθύμνου έχει προβεί σε αναθεώρηση και επέκταση του Γ.Π.Σ. ήδη από το 2008, η οποία κυρώθηκε με την υπ' αριθ. 2198 απόφαση στο ΦΕΚ 348/ΑΑΠ/01-10-2013 *"Επέκταση και Αναθεώρηση του Εγκεκριμένου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δήμου Ρεθύμνης, στα όρια της Δ.Ε. Ρεθύμνου Δήμου Ρεθύμνου"*. Το Γ.Π.Σ. αποτελεί -σύμφωνα με την υπ' αριθ. 9572/1845/06.04.2000 Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ-, το *"πλήρες χωροταξικό σχέδιο του Καποδιστριακού Δήμου"*. Το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. της Δ.Ε. Λαππαίων συντάχθηκε και υλοποιήθηκε αρχικά το 2009 και τροποποιήθηκε τελευταία φορά τον Μάρτιο του 2015. Ωστόσο, τα εν λόγω Γ.Π.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. δεν καλύπτουν το σύνολο της επικράτειας του Καλλικράτειου Δήμου Ρεθύμνης που περιλαμβάνει τις Δ.Ε. Ρεθύμνου, Αρκαδίου, Νικηφόρου Φωκά και Λαππαίων όπως αυτό φαίνεται και στον ακόλουθο Πίνακα 5.2.

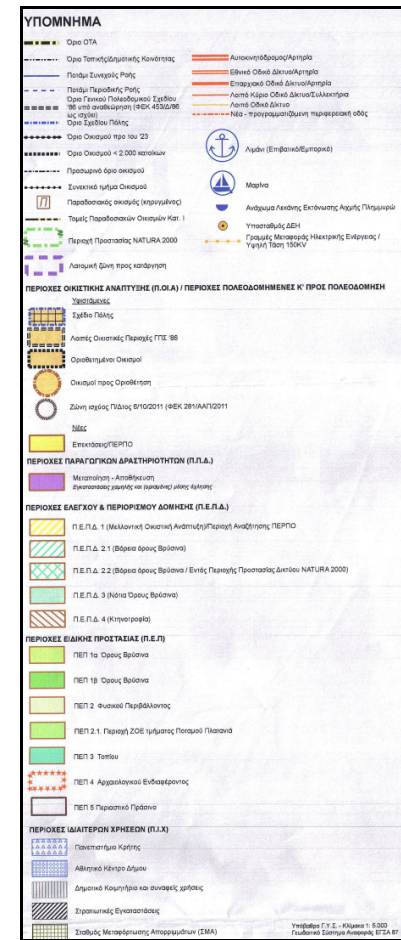
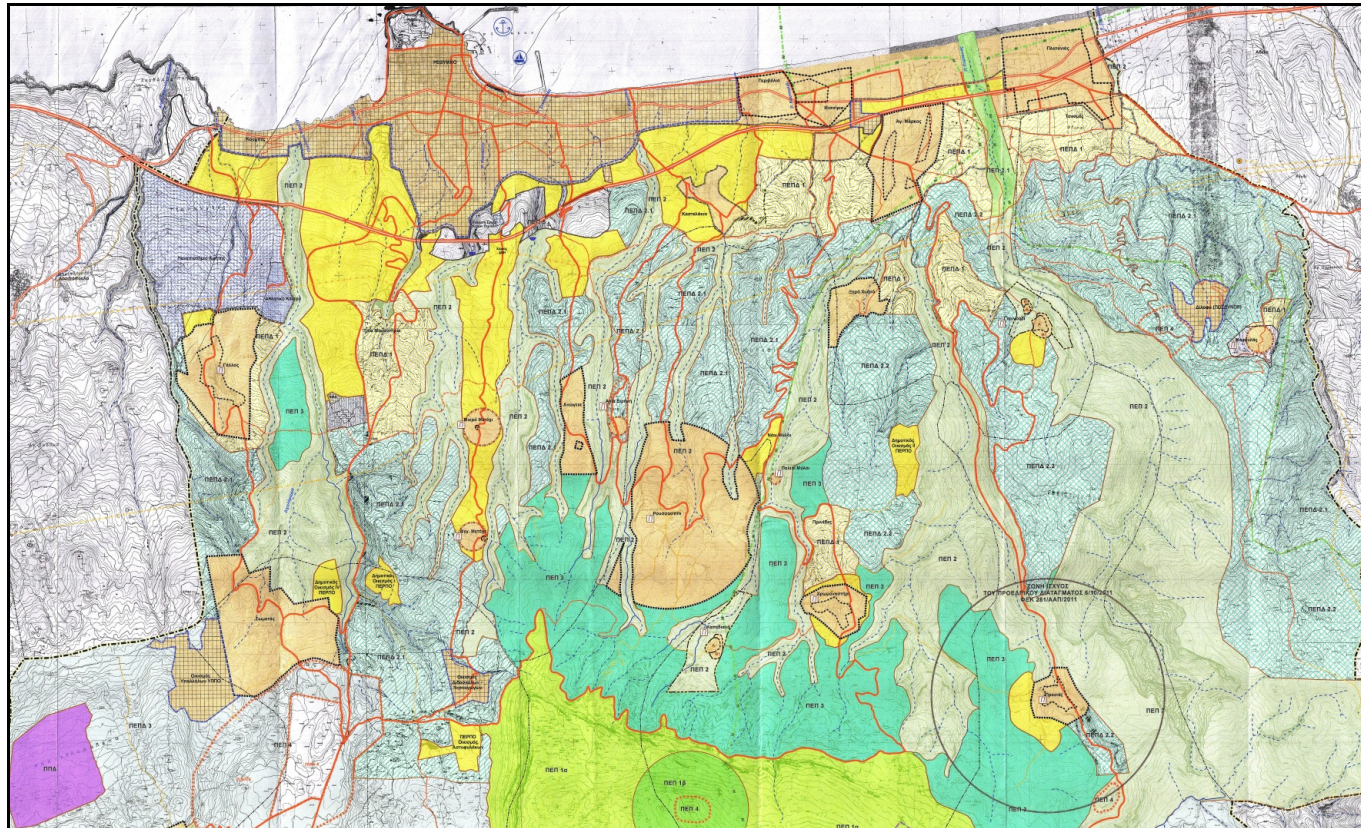
Πίνακας 2-3: Υλοποιημένα ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ στον Δήμο Ρεθύμνης

| Δήμος | Δημοτική Ενότητα | Απόφαση | ΦΕΚ |
|-------|------------------|---------|-----|
|-------|------------------|---------|-----|

| | | | |
|-----------------|----------------|-------------------|--------------------|
| Ρεθύμνης | Ρεθύμνου | 2198/06-08-2013 | 348/ΑΑΠ/01-10-2013 |
| | Αρκαδίου | - | - |
| | Νικηφόρου Φωκά | - | - |
| | Λαππαίων | 7274πε/23/01/2009 | 69/ΑΑΠ/23-02-2009 |
| | | 2204/05-11-2013 | 413/ΑΑΠ/21-11-2013 |
| | | 359/2015 | 49/ΑΑΠ/24-03-2015 |

Από τα προαναφερθέντα συνάγεται το συμπέρασμα ότι ο πολεοδομικός σχεδιασμός κρίνεται ανεπαρκής εφόσον δεν αναφέρεται και δεν υλοποιείται στο σύνολο της επικράτειας του Δήμου Ρεθύμνου, γεγονός που επιτάσσει την άμεση ολοκλήρωσή του. Επιπλέον, προκύπτει ανάγκη για λεπτομερή χωρικό σχεδιασμό, αποφυγή και μετριασμό των συγκρούσεων χρήσεων γης, προστασία και ανάδειξη των αξιόλογων περιοχών, καθώς και χωρική οργάνωση των δραστηριοτήτων. Αξίζει να σημειωθεί ότι τόσο η περιοχή της παλιάς πόλης του Ρεθύμνου, όσο και το εμπορικό κέντρο της πόλης μαζί με τα βασικά προάστια, έχουν κάνει σημαντικά βήματα προόδου στον τομέα του πολεοδομικού σχεδιασμού με σημαντικές - ωστόσο- εκκρεμότητες σε επίπεδο ρυμοτομίας. Η εκπόνηση της Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης (Ο.Χ.Ε.) Ρεθύμνου και Αγίου Βασιλείου, καθώς και η υλοποίηση πληθώρας αναπτυξιακών παρεμβάσεων, έχει δώσει σημαντική ώθηση στην αναβάθμιση του πολεοδομικού καθεστώτος στην ευρύτερη περιοχή του Ρεθύμνου, ενώ σειρά αναπλάσεων (Πλατεία Αγίου Γεωργίου, Βιοκλιματική Αναβάθμιση Μασταμπά, κ.α.) αναδεικνύουν συνεχώς την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος της περιοχής.

Στους Χάρτες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης για τις Δ.Ε. Ρεθύμνου και Λαππαίων, έτσι όπως αυτές προβλέπονται από το αντίστοιχο Γ.Π.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.



Εικόνα 2-2: Χάρτης 2: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης Δ.Ε. Ρεθύμνου (Πηγή: Επέκταση και Αναθεώρηση του Εγκεκριμένου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δήμου Ρεθύμνης, στα όρια της Δ.Ε. Ρεθύμνου Δήμου Ρεθύμνου, 2013)

Σύμφωνα με το ισχύον Γ.Π.Σ της Δ.Ε. Ρεθύμνου και τον αντίστοιχο Χάρτη ισχύει ότι:

- Στον γεωγραφικό χώρο της Δ.Ε. Ρεθύμνου διακρίνονται δυο ευρύτερες χωρικές ενότητες. Η πρώτη βρίσκεται στα βόρεια του όρους Βρύσινα, χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα αστικοποιημένη και αναπτυγμένη και δέχεται στο σύνολό της εντονότερες οικιστικές πιέσεις οι οποίες αναμένεται να ενταθούν περαιτέρω στο εγγύς μέλλον. Η δεύτερη βρίσκεται στα νότια του όρους Βρύσινα, υστερεί σημαντικά σε αναπτυξιακούς όρους και διατηρεί τον παραδοσιακό, αγροτικό της χαρακτήρα με κυρίαρχη έμφαση στην κτηνοτροφία. Στην πρώτη ευρύτερη χωρική ενότητα καθορίζονται σημαντικής έκτασης "Οικιστικές Περιοχές" και "Περιοχές Ειδικής Προστασίας" του φυσικού περιβάλλοντος και του τοπίου. Με αυτόν τον τρόπο επιδιώκεται η απορρόφηση των οικιστικών πιέσεων από πολεοδομικά σχεδιασμένες περιοχές και παράλληλα η προστασία και διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος και του τοπίου. Στην δεύτερη ευρύτερη χωρική ενότητα καθορίζονται ανά οικισμό "Οικιστικές Περιοχές" - σημαντικά διευρυμένες σε σχέση με τα δημογραφικά τους χαρακτηριστικά-, ως πολεοδομικό κίνητρο προσέλκυσης οικιστών / παραθεριστών. Καθορίζεται επίσης μία "Περιοχή Εγκατάστασης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων" ως κίνητρο προσέλκυσης νέων βιομηχανιών, βιοτεχνιών, κ.λπ., καθώς και δύο "Περιοχές Κτηνοτροφίας" για την απρόσκοπτη ανάπτυξη του συγκεκριμένου τομέα. Επιπλέον, στην ευρύτερη περιοχή του Βρύσινα δίνεται η δυνατότητα ανάπτυξης τουριστικών καταλυμάτων μικρής κλίμακας και οικολογικού χαρακτήρα, μέσα από την εφαρμογή ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης.
- Οι χρήσεις γης οι οποίες προβλέπονται από το Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Ρεθύμνου αναφέρονται σε:
 - ✓ **Περιοχές οικιστικής ανάπτυξης / περιοχές πολεοδομημένες και προς πολεοδόμηση** - Περιλαμβάνουν την πόλη του Ρεθύμνου και γενικά όλες εκείνες τις περιοχές οι οποίες είναι ήδη θεσμοθετημένες ως οικιστικές. Επιπλέον, περιλαμβάνονται και οι νέες οικιστικές περιοχές, καθώς και οι Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (Π.Ε.Ρ.ΠΟ).
 - ✓ **Περιοχές Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (Π.Π.Δ.)** - Καθορίζεται μια Π.Π.Δ. μεταποίησης και αποθήκευσης για εγκαταστάσεις χαμηλής και (ορισμένες) μέσης όχλησης στην περιοχή της Καστελλοχαλέπας.
 - ✓ **Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης (Π.Ε.Π.Δ.)** - Καθορίζονται Π.Ε.Π.Δ. οι οποίες διακρίνονται σε: (α) Π.Ε.Π.Δ. 1 - Μελλοντική οικιστική ανάπτυξη / περιοχές αναζήτησης Π.Ε.Ρ.ΠΟ., (β) Π.Ε.Π.Δ. 2.1 - Βόρεια του όρους Βρύσινα, (γ) Π.Ε.Π.Δ. 2.2 - Βόρεια του όρους Βρύσινα - Εντός περιοχής NATURA 2000, (δ) Π.Ε.Π.Δ. 3 - Νότια του όρους Βρύσινα, (ε) Π.Ε.Π.Δ. 4 - Κτηνοτροφία.
 - ✓ **Περιοχές Ειδικής Προστασίας (Π.Ε.Π.)** οι οποίες είναι: (α) Π.Ε.Π 1α και Π.Ε.Π. 1β - Περιοχές Ειδικής Προστασίας όρους Βρύσινα, (β) Π.Ε.Π. 2 - Περιοχές Ειδικής Προστασίας φυσικού περιβάλλοντος, (γ)

Π.Ε.Π. 2.1 - Περιοχή Ζ.Ο.Ε. τμήματος ποταμού "Πλατανιά", (δ)
Π.Ε.Π.3 - Περιοχή Ειδικής Προστασίας τοπίου, (ε) Π.Ε.Π. 4 - Περιοχή
Ειδικής Προστασίας αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, (στ) Π.Ε.Π. 5 -
Περιοχή Ειδικής Προστασίας περιαστικού πρασίνου Ζ.Ο.Ε.
Ρεθύμνου.

- ✓ **Περιοχές Ιδιαίτερων Χρήσεων (Π.Ι.Χ.)** - Διακρίνονται 5 κατηγορίες περιοχών με ιδιαίτερες χρήσεις: (α) Πανεπιστήμιο, (β) Αθλητικό κέντρο, (γ) Στρατιωτικές εγκαταστάσεις, (δ) κοιμητήρια και συναφείς χρήσεις, (ε) Σταθμός Μεταφοράς Απορριμμάτων (ΣΜΑ).
- Οι γενικές χρήσεις γης εντός της έκτασης των οικιστικών υποδοχέων εξειδικεύονται σε:
 - ✓ Αμιγή κατοικία.
 - ✓ Γενική κατοικία.
 - ✓ Πολεοδομικό κέντρο.
 - ✓ Τουρισμό - αναψυχή.
 - ✓ Ελεύθεροι χώροι - αστικό πράσινο.
 - ✓ Βιομηχανικό Πάρκο

Η πόλη του Ρεθύμνου προβλέπεται να ενισχυθεί περαιτέρω παραγωγικά και για τον λόγο αυτό υπάρχει πρόβλεψη του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου (ΦΕΚ 260/ΑΑΠ/8.11.2017) για αύξηση του πληθυσμού της μέσα στα επόμενα χρόνια. Η ορθολογική χωρική οργάνωσή της τόσο πολεοδομικά, όσο και σε επίπεδο οικιστικού δικτύου αναμένεται να διαδραματίσει καίριο ρόλο τα επόμενα χρόνια, γεγονός στο οποίο καλείται να ανταποκριθεί αποτελεσματικά μέσα από την κατάρτιση και υλοποίηση ενός εκτεταμένου και ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού. Ζητήματα προσβασιμότητας και ενίσχυσης οικισμών, διεύρυνσης της παραγωγικής βάσης και συρρίκνωσης της ανεργίας έρχονται στο προσκήνιο, δεδομένης της σημαντικής έκτασής τους σε τοπικό επίπεδο. Επιπλέον, κρίνεται αναγκαία η γεφύρωση του χάσματος μεταξύ βόρειου και νότιου τμήματος της ευρύτερης περιοχής της πόλης του Ρεθύμνου, καθώς ο βορράς είναι περισσότερο ανεπτυγμένος και παρουσιάζει περισσότερες ευκαιρίες και μεγαλύτερη δυναμική σε σχέση με τον νότο.

Σύμφωνα με το ισχύον Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. για την Δ.Ε. Λαππαίων και τον αντίστοιχο Χάρτη, οι βασικότερες χρήσεις γης που προβλέπονται για την περιοχή είναι οι ακόλουθες:

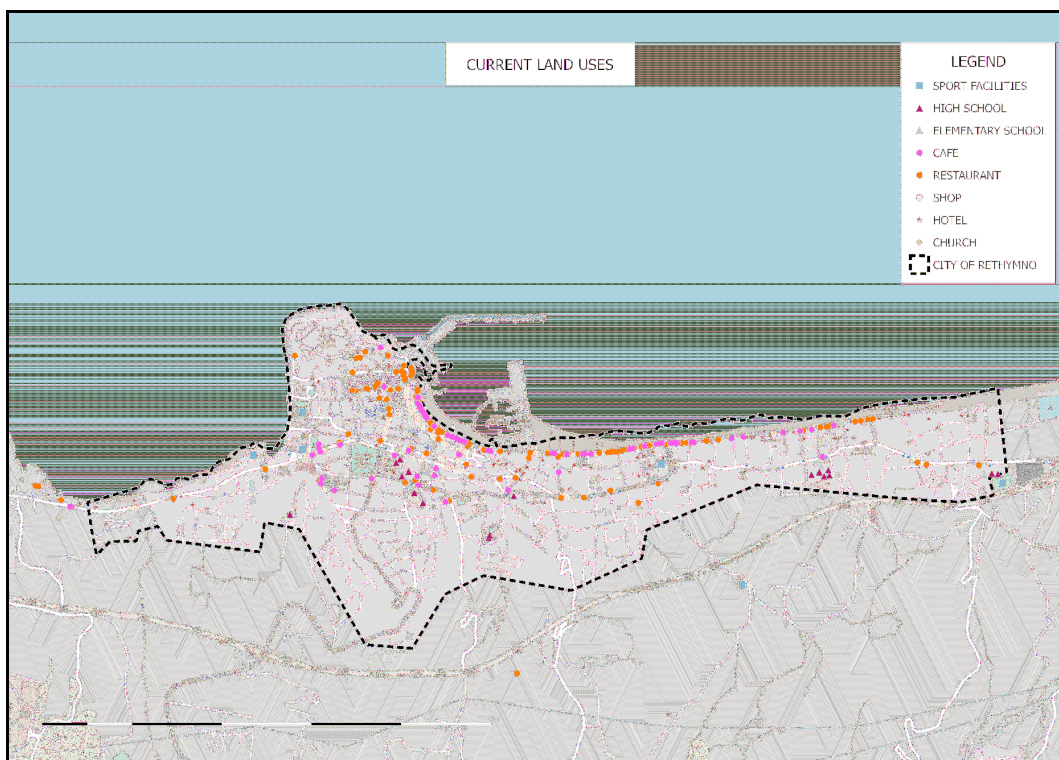
- Περιοχές ανάπτυξης (υποδοχείς παραγωγικών δραστηριοτήτων) οι οποίες εξειδικεύονται σε: (α) περιοχές τουριστικής ανάπτυξης - περιοχές αναζήτησης Π.Ε.Ρ.ΠΟ τουρισμού / β' κατοικίας, (β) περιοχές γεωργικής ανάπτυξης και (γ) περιοχές ανάπτυξης δραστηριοτήτων δευτερογενούς τομέα / επέκτασης οικισμού.
- Περιοχές Ειδικής Προστασίας (Π.Ε.Π.) οι οποίες εξειδικεύονται σε: (α) παραλιακή ζώνη, (β) φαράγγι Πετρέ, (γ) Κολλητα φαράγγια / 5 παρθένας (δ) φαράγγι / δάσος Ασή Γωνιάς, (ε)

πηγές Αργυρούπολης / Π. Μουσέλας, (στ) κουμαρόδασος, Αρχαιολογική ζώνη και (ζ) μικροί νησιωτικοί υγρότοποι.

- Περιοχές επέκτασης οικισμών (μετά από πολεοδομία).
- Αναβίωση παραδοσιακών οικισμών / χρήση β' κατοικίας.
- Περιοχές NATURA 2000.
- Οριοθετημένοι οικισμοί.
- Οικισμοί προς οριοθέτηση.

2.2.3 Υφιστάμενες Χρήσεις Γης

Οι πραγματικές χρήσεις γης της περιοχής μελέτης, έτσι όπως αυτές προέκυψαν μέσα από επιτόπια καταγραφή, διαδικτυακή αναζήτηση για συγκεκριμένες χρήσεις γης (όπως χώροι στάθμευσης, δημόσιες ή δημοτικές υπηρεσίες, θρησκευτικοί χώροι, κ.λπ.), αλλά και από συλλογή ανοιχτών δεδομένων, απεικονίζονται στη συνέχεια. Σημειώνεται ότι οι χρήσεις γης που κυριαρχούν στην επικράτεια της πόλης του Ρεθύμνου (βλ. αντίστοιχο Πίνακα) είναι αυτές της κατοικίας (38,4%), του τουρισμού (21%) και του εμπορίου (8,1%). Στο αστικό περιβάλλον του Ρεθύμνου απαντώνται όλες οι κύριες βασικές υποδομές, καθώς επίσης και υπερτοπικές χρήσεις / δραστηριότητες, κατά βάση τουριστικές, εμπορικές, εστίασης, αναψυχής και παροχής υπηρεσιών (βλ. αντίστοιχο Χάρτη). Οι περισσότερες κεντρικές λειτουργίες και χρήσεις εμπορίου, αναψυχής και παροχής υπηρεσιών εντοπίζονται σε πολύ μεγαλύτερη συγκέντρωση κατά μήκος του παραλιακού μετώπου και περιορίζονται σταδιακά και σημαντικά όσο κανείς απομακρύνεται από αυτό.



Εικόνα 2-4: Χάρτης 4: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης της Πόλης του Ρεθύμνου

Αναλυτικότερα, οι υφιστάμενες χρήσεις γης που απαντώνται στην πόλη του Ρεθύμνου διακρίνονται στις κατηγορίες που παρουσιάζονται στον ακόλουθο Πίνακα.

Πίνακας 2-4: Καταγραφή Υφιστάμενων Χρήσεων Γης της Πόλης του Ρεθύμνου (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ρεθύμνου 2012-2014)

| Χρήσεις Γης | Ισόγεια | | Όροφοι | |
|---|--|------------|--|---------------|
| | Χωρίς αδόμητα οικόπεδα & αδι- αμόρφωτους χώρους | Στο σύνολο | Χωρίς αδόμητα οικόπεδα & αδι- αμόρφωτους χώρους | Στο σύνολο |
| Κατοικία | 38,4% | 25,6% | 54,4% | 52,6% |
| Εμπόριο | 8,1% | 5,4% | 1,3% | 1,2% |
| Τουρισμός | 21,0% | 14,1% | 22,6% | 21,8% |
| Ανάμειξη εμπορίου & κατοικίας | 1,7% | 1,2% | 0,8% | 0,8% |
| Ανάμειξη εμπορίου, κατοικίας & τουρισμού | 0,5% | 0,4% | 0,5% | 0,4% |
| Ανάμειξη εμπορίου & τουρισμού | 1,3% | 0,9% | 0,7% | 0,7% |
| Ανάμειξη τουρισμού & κατοικίας | 1,6% | 1,1% | 3,2% | 3,1% |
| Διοίκηση | 1,0% | 0,6% | 1,4% | 1,3% |
| Πολιτισμός | 0,7% | 0,5% | 0,8% | 0,8% |
| Εκκλησίες | 2,7% | 1,8% | 0,0% | 0,0% |
| Αθλητισμός | 1,8% | 1,2% | 0,8% | 0,8% |
| Κτίρια Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης | 2,9% | 1,9% | 3,3% | 3,2% |
| Κτίρια Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης | 2,2% | 1,5% | 2,5% | 2,5% |
| Κτίρια Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης | 1,5% | 1,0% | 1,7% | 1,7% |
| Δημόσιοι παιδικοί σταθμοί | 0,3% | 0,2% | 0,0% | 0,0% |

| | | | | |
|---|--------|--------------|--------|--------|
| Φροντιστήρια | 0,2% | 0,1% | 0,2% | 0,2% |
| Υγεία | 1,1% | 0,7% | 1,3% | 1,2% |
| Βιομηχανία - Αποθήκες | 3,5% | 2,3% | 3,0% | 2,9% |
| Γεωργικές χρήσεις | 1,7% | 1,2% | 0,0% | 0,0% |
| Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης | 2,9% | 1,9% | 1,3% | 1,2% |
| Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικών Μεταφορών | 0,3% | 0,2% | 0,4% | 0,4% |
| Ελεύθεροι χώροι & αστικό πράσινο | 4,4% | 2,9% | 0,0% | 0,0% |
| Τεχνική υποδομή | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Ραδιοφωνικοί - Τηλεοπτικοί Σταθμοί | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Μεγάλα αδόμητα οικόπεδα | - | 31,1% | - | 0,9% |
| Μεγάλα εγκαταλειμμένα κτίρια | - | 0,5% | - | 0,0% |
| Γιαπιά | - | 1,5% | - | 2,3% |
| Σύνολο χωρίς αδόμητους χώρους, κ.λπ. | 100,0% | - | 100,0% | - |
| Σύνολο | - | 100,0% | - | 100,0% |

Τα κυριότερα συμπεράσματα αναφορικά με τις υφιστάμενες χρήσεις γης του Ρεθύμνου συνοψίζονται στα εξής (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ρεθύμνου 2012-2014 χωρίς ιδιαίτερες διαφοροποιήσεις στο σήμερα):

- Ο τομέας του εμπορίου αναφέρεται κυρίως στο λιανικό εμπόριο, πολύ λιγότερο στα επαγγελματικά γραφεία και στις προσωπικές υπηρεσίες, αρκετά περιορισμένα στο χονδρικό εμπόριο, ενώ τέλος περιλαμβάνει τις μικρές βιοτεχνικές μονάδες οι οποίες έχουν ταυτόχρονα και εμπορικό σκέλος. Σε γενικές γραμμές, η εν λόγω χρήση αντιστοιχεί στον όρο "κεντρικές λειτουργίες" του Γ.Π.Σ. Η χωρική διάρθρωση του εμπορίου διέπεται από το τυπικό μοντέλο χωροθέτησης της χρήσης αυτής που παρατηρείται στις περισσότερες μεσαιές ελληνικές πόλεις, με συγκέντρωση (σε επίπεδο ισογείων) σε ένα παλαιότερο πυρήνα και μεταγενέστερες γραμμικές

αναπτύξεις κατά μήκος βασικών οδικών αξόνων. Στην περίπτωση του Ρεθύμνου, ο πυρήνας αυτός είναι περιορισμένος και συμπαγής και οριοθετείται με μεγάλη σαφήνεια προς τα δυτικά από την οδό Εθνικής Αντιστάσεως και προς τα βόρεια από την πρώτη παράλληλο του παραλιακού δρόμου. Νότια και ανατολικά ο χωρικός πυρήνας του εμπορίου ορίζεται πιο ασαφώς, στην πρώτη περίπτωση από την Παλαιά Εθνική Οδό και στη δεύτερη συγκλίνοντας προς τη θέση της παλιάς κλινικής Δασκαλάκη.

- Ο τουρισμός περιλαμβάνει ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, ξενώνες, αλλά και το σύνολο των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται γύρω από τους επισκέπτες (εστίαση, αναψυχή, κ.λπ.) και αποτελεί το κύριο φάσμα οικονομικών χρήσεων της πόλης, καταλαμβάνοντας το 21% των ισογείων και το 22,6% στο σύνολο των ορόφων. Επιπλέον, έχει παρουσία σε μεικτές χρήσεις στο 3,4% των ισογείων και στο 4,4% των ορόφων. Χαρακτηρίζεται από ένα μοντέλο χωροθέτησης που είναι σαφώς διακριτό από αυτό του εμπορίου και ξεκάθαρα παράκτιο, με έναν πολύ συμπαγή πυρήνα που ταυτίζεται με το πιο παλαιό τμήμα της ιστορικής πόλης του Ρεθύμνου. Η γραμμική αυτή ανάπτυξη εκτείνεται μέχρι τα όρια του Δήμου και συνεχίζεται πέραν αυτών, έχοντας ουσιαστικά αποτελέσει το όχημα για τη διαμόρφωση - κατά την τελευταία 20ετία- μιας συνεχούς αστικοποιημένης ζώνης που συμπεριέλαβε σταδιακά διάφορους διακριτούς -αρχικά αγροτικούς- οικισμούς οι οποίοι μετασημάτισαν ριζικά την οικονομική τους βάση.
- Η βιομηχανία κατέχει ένα πολύ μικρό μερίδιο των χρήσεων γης (3,5% των ισογείων και το 3% των ορόφων μαζί με τις αποθήκες) και εμφανίζει ήπιες πτωτικές τάσεις κατά τα τελευταία χρόνια. Οι λιγοστές ενεργές βιομηχανικές μονάδες είναι χωροθετημένες στο ανατολικό άκρο της πόλης, ενώ στη δυτική πλευρά οι παλαιότερες βιομηχανικές εγκαταστάσεις έχουν πλέον παύσει τη λειτουργία τους.
- Η κατοικία αποτελεί την κυρίαρχη χρήση γης καταλαμβάνοντας το 38,4% των ισογείων και το 54,4% των ορόφων. Στα ποσοστά αυτά πρέπει να προστεθούν και οι περιπτώσεις παρουσίας της κατοικίας με τη μορφή μεικτών χρήσεων (5% επιπλέον περίπου).
- Η διοίκηση καταγράφει μεν μικρό ποσοστό στο σύνολο των χρήσεων γης (1,0-1,5%), παρόλα αυτά η παρουσία της είναι στρατηγικής σημασίας. Το σύνολο των διοικητικών δραστηριοτήτων είναι διάσπαρτο στην παλιά πόλη και στον κεντρικό οδικό άξονα / ΠΕΟ, με κάποια τάση διάχυσης προς τα νότια -στην κεντρική περιοχή-, ενώ συγκέντρωση διοικητικών χρήσεων παρατηρείται και στο δυτικό τμήμα της χερσονήσου της παλιάς πόλης, σε ανάμειξη με ορισμένες άλλες χρήσεις (μεταφορές, αθλητισμός, κ.λπ.) που παρεμβάλλονται μεταξύ του θαλάσσιου μετώπου και της κυρίως πόλης.

Αναφορικά με τη σύγκριση ανάμεσα στις θεσμοθετημένες και τις υφιστάμενες χρήσεις γης του Ρεθύμνου, αξίζει να αναφερθεί ότι δεν παρατηρούνται σημαντικές αποκλίσεις. Βασικές τοπικές δραστηριότητες όπως εμπόριο, εστίαση και παροχή υπηρεσιών οι οποίες καταγράφονται στην έκταση της πόλης (υφιστάμενες χρήσεις γης), λαμβάνουν χώρα στις περιοχές εκείνες όπου οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης προβλέπουν την ανάπτυξή τους. Παρόλα αυτά, κρίνεται αναγκαία η εκπόνηση και στη συνέχεια η έγκριση και εφαρμογή μιας πολεοδομικής μελέτης η οποία θα

αντιμετωπίσει τον Δήμο Ρεθύμνης στην ολότητά του και όχι εντελώς αποσπασματικά όπως γίνεται σήμερα.

Στη συνέχεια ακολουθεί μια συνοπτική παρουσίαση των κύριων εγκαταστάσεων και υπηρεσιών του Δήμου Ρεθύμνης. Αναφέρονται εγκαταστάσεις εκπαίδευσης, πολιτισμού και αθλητισμού, δημόσιες υπηρεσίες, κ.λπ.

Υποδομές Εκπαίδευσης: Στον Δήμο Ρεθύμνης λειτουργούν σχολικές υποδομές για όλες τις εκπαιδευτικές βαθμίδες. Συνολικά, για το σχολικό έτος 2016-2017 -σύμφωνα με στοιχεία των Διευθύνσεων Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Π.Ε. Ρεθύμνης-, λειτουργούν 96 εκπαιδευτικές μονάδες, η πλειονότητα των οποίων αφορά σε υποδομές πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης (δημοτικά σχολεία και νηπιαγωγεία). Επιπλέον, στην πόλη του Ρεθύμνου λειτουργούν ακόμη 2 δομές ειδικής αγωγής (1^ο Ειδικό Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνης, Εργαστήριο Ειδικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης Ρεθύμνης), εσπερινό Γενικό Λύκειο και εσπερινό ΕΠΑΛ, Πειραματικό Λύκειο, Μουσικό και Πειραματικό Γυμνάσιο, καθώς και Κέντρο Δημιουργικής Απασχόλησης (ΚΔΑΠ). Επίσης, λειτουργεί το ΙΕΚ Ρεθύμνης, το ΤΕΙ Κρήτης (τμήμα Μηχανικών Μουσικής Τεχνολογίας & Ακουστικής Τ.Ε.) και τμήμα του Πανεπιστημίου Κρήτης.

Υποδομές αθλητισμού: Αθλητικές υποδομές (γήπεδα ποδοσφαίρου, τένις, μπάσκετ, κ.ά.) λειτουργούν σε όλη την επικράτεια του Δήμου με τις μεγαλύτερες και πιο σύγχρονες εγκαταστάσεις (όπως είναι το Δημοτικό στάδιο της Σοχώρας, το κλειστό Δημοτικό γυμναστήριο "Μελίνα Μερκούρη", εγκαταστάσεις βαρέων αθλημάτων, κολυμβητήριο, κ.λπ.) να είναι χωροθετημένες στο κέντρο της πόλης του Ρεθύμνου.

Υποδομές Υγείας και Κοινωνικής Πρόνοιας: Σύμφωνα με στοιχεία της 7^{ης} Υγειονομικής Περιφέρειας Κρήτης, στον Δήμο Ρεθύμνης λειτουργεί Γενικό Νοσοκομείο (στο αστικό κέντρο της πόλης του Ρεθύμνου) από το οποίο εξυπηρετείται το σύνολο των οικισμών της Π.Ε. Ρεθύμνης. Επιπλέον, λειτουργούν 7 Περιφερειακά Ιατρεία και αρκετές μονάδες ψυχικής υγείας.

Μουσεία: Στην πόλη του Ρεθύμνου υπάρχει Ιστορικό - Λαογραφικό Μουσείο, Αρχαιολογικό Μουσείο, Στρατιωτικό Μουσείο, Σχολικό Μουσείο και Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης.

Πολιτιστικοί Πόλοι: Ο Δήμος Ρεθύμνου χαρακτηρίζεται από μακράιωνη ιστορία και πλούσιο πολιτιστικό κεφάλαιο που συνιστά βασικό παράγοντα προσέλκυσης μεγάλων τουριστικών ροών. Η παλιά πόλη του Ρεθύμνου διατηρεί έντονο μεσαιωνικό και αναγεννησιακό χαρακτήρα και ουσιαστικά αποτελεί ένα ανοικτό πολιτιστικό πάρκο με διάσπαρτα μνημεία εκ των οποίων ξεχωρίζουν: η Φορτέτζα, η Λότζια, η κρήνη Ριμόντι, η πύλη Guoga (Μεγάλη πόρτα) - η κεντρική είσοδος του χερσαίου τείχους των Ενετών, ο μεγαλοπρεπής ναός του Αγίου Φραγκίσκου, η εκκλησία της Κυρίας των Αγγέλων, τα τζαμιά του Καρά Μουσά Πασά, της Νερατζέ και της Βαλιδέ Σουλτάνας.

Αναψυχή: Στον τομέα της αναψυχής συμβάλλει η λειτουργία του Δημοτικού Θεάτρου Ρεθύμνου και 3 κινηματογράφων (ένας εκ των οποίων είναι θερινός).

Κλείνοντας την εν λόγω ενότητα, μέσα από τη μελέτη της χωρικής διάρθρωσης των χρήσεων γης στους βασικότερους και μεγαλύτερους οικισμούς της περιοχής παρέμβασης συμπεραίνεται μια έντονη ανομοιομορφία των χωρικών καταστάσεων μεταξύ παράκτιου μετώπου και ενδοχώρας. Η διαφοροποίηση αυτή αφορά στην ανάπτυξη των οικισμών, η οποία ωστόσο επηρεάζει και επηρεάζεται από τις παραγωγικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στη χωρική ενότητά τους. Στην παράκτια ζώνη παρατηρείται μια αστική διάχυση με διάσπαρτη -και πολλές φορές άναρχη- δόμηση και τεράστια έλλειψη κοινόχρηστων χώρων. Η οικιστική δομή στην ενδοχώρα ωστόσο καθορίζεται από το ιεραρχημένο δίκτυο των οικισμών, που ιστορικά αναπτύσσονται στην ίδια θέση. Το δίκτυο των οικισμών της ενδοχώρας εντάσσεται και λειτουργεί αρμονικά στην ιδιαίτερη μορφολογία του φυσικού χώρου και διασυνδέεται με ένα δίκτυο δημοτικών και επαρχιακών δρόμων.

2.2.4 Δημόσιοι Ανοιχτοί Χώροι της Πόλης του Ρεθύμνου

Το Ρέθυμνο αποτελεί μια "ζωντανή" πόλη η οποία παρουσιάζει έντονη αναπτυξιακή δυναμική. Την τελευταία 15ετία έχει υλοποιηθεί ένας ικανοποιητικός αριθμός έργων και αναπλάσεων δημόσιων ανοιχτών χώρων προς την κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών. Στη συνέχεια αναφέρονται και περιγράφονται συνοπτικά οι σημαντικότεροι δημόσιοι ανοιχτοί χώροι της πόλης του Ρεθύμνου (βλ. επίσης αντίστοιχο Χάρτη).

Δημοτικός Κήπος Ρεθύμνου: είναι ο κυριότερος δημόσιος ανοιχτός χώρος και ο πλέον σημαντικός πνεύμονας πρασίνου της πόλης του Ρεθύμνου. Διαθέτει παιδική χαρά, βρύσες με τρεχούμενο νερό, σιντριβάνι και καφενείο. Το εν λόγω πάρκο αποτελεί εδώ και δεκαετίες σημείο αναφοράς για την πόλη, στέκι δροσιάς και αναψυχής. Θεωρείται ιδιαίτερα ξεχωριστός χώρος έως και σήμερα, αφού φιλοξενεί σπάνια είδη φυτών, ενώ χρησιμοποιείται ως τόπος καθημερινής άθλησης, αλλά και πολιτικών και πολιτιστικών εκδηλώσεων (π.χ. γιορτή Κρητικής διατροφής).

Παλιά Πόλη Ρεθύμνου: αποτελεί μία διατηρητέα αναγεννησιακή πόλη. Εκτείνεται στο βορειοδυτικό τμήμα της πόλης του Ρεθύμνου και διαθέτει στοιχεία τόσο από την Ενετοκρατία όσο και από την Τουρκοκρατία. Οι πλατείες και οι οδοί της παλιάς πόλης έχουν ιδιαίτερη ιστορική και πολιτιστική σημασία για την πόλη του Ρεθύμνου και αποτελούν φυσικά δημόσιους ανοιχτούς χώρους.

Πλατεία 25^{ης} Μαρτίου: πρόκειται για μια μικρή πλατεία που είναι χωροθετημένη εντός της παλιάς πόλης και διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στις γύρω κατοικίες.

Ενετικό Λιμάνι Ρεθύμνου - Περιοχή Κιουλούμπαση: το μικρό ενετικό λιμάνι στο Ρέθυμνο είναι τμήμα της παλιάς πόλης και κατασκευάστηκε από τους Ενετούς τον 13^ο αιώνα.

Πλατεία Μητροπόλεως: βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της παλιάς πόλης και είναι ο ελεύθερος κοινόχρηστος χώρος που βρίσκεται γύρω από τον μητροπολιτικό ναό των Εισοδίων της Θεοτόκου.

Πλατεία Μικρασιατών: βρίσκεται στην καρδιά της παλιάς πόλης του Ρεθύμνου. Περιβάλλεται από αξιόλογα μνημεία και κτίρια με πολιτιστικές χρήσεις και παίζει σημαντικό ρόλο στην λειτουργία της παλιάς πόλης ως οικιστικού συνόλου αναβαθμίζοντας -μεταξύ άλλων- την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Πλατεία Τίτου Πετυχάκη - Κρήνη Rimondi: βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της παλιάς πόλης.

Πλατεία Αγνώστου Στρατιώτη: βρίσκεται στο παραλιακό μέτωπο της πόλης και στο όριο της παλιάς πόλης με τη νέα.

Πλατεία Ιερολοχιτών και οδοί Γερακάρη - Δημακοπούλου: οι εν λόγω οδοί θεωρούνται σημαντικές καθώς από αυτές ξεκινούν όλοι οι δρόμοι που συνδέουν την παλιά πόλη με τη νέα από τα νότια.

Πλατεία Τεσσάρων Μαρτύρων: είναι χωροθετημένη σε ένα από τα κεντρικότερα σημεία της πόλης, λίγο πριν τη Μεγάλη Πόρτα και την είσοδο στην παλιά πόλη.

Πλατεία Κώστα Μουντάκη: βρίσκεται στη συμβολή των οδών Μοάτσου και Ζυμβρακάκη.

Πλατεία Αυστραλιανών Πολεμιστών: βρίσκεται στη δυτική πλευρά του Ρεθύμνου, δίπλα στο στάδιο Μελίνα Μερκούρη με πρόσωπο στην οδό Σταμαθίουδάκη (Παλαιά Εθνική οδός). Παρά το γεγονός ότι είναι χωροθετημένη σε κεντρικό σημείο, πολύ λίγοι πολίτες την χρησιμοποιούν. Ωστόσο, αποτελεί έναν αξιοσημείωτο πνεύμονα πρασίνου για την πόλη.

Πλατεία γύρω από το Παλαιοντολογικό Μουσείο.

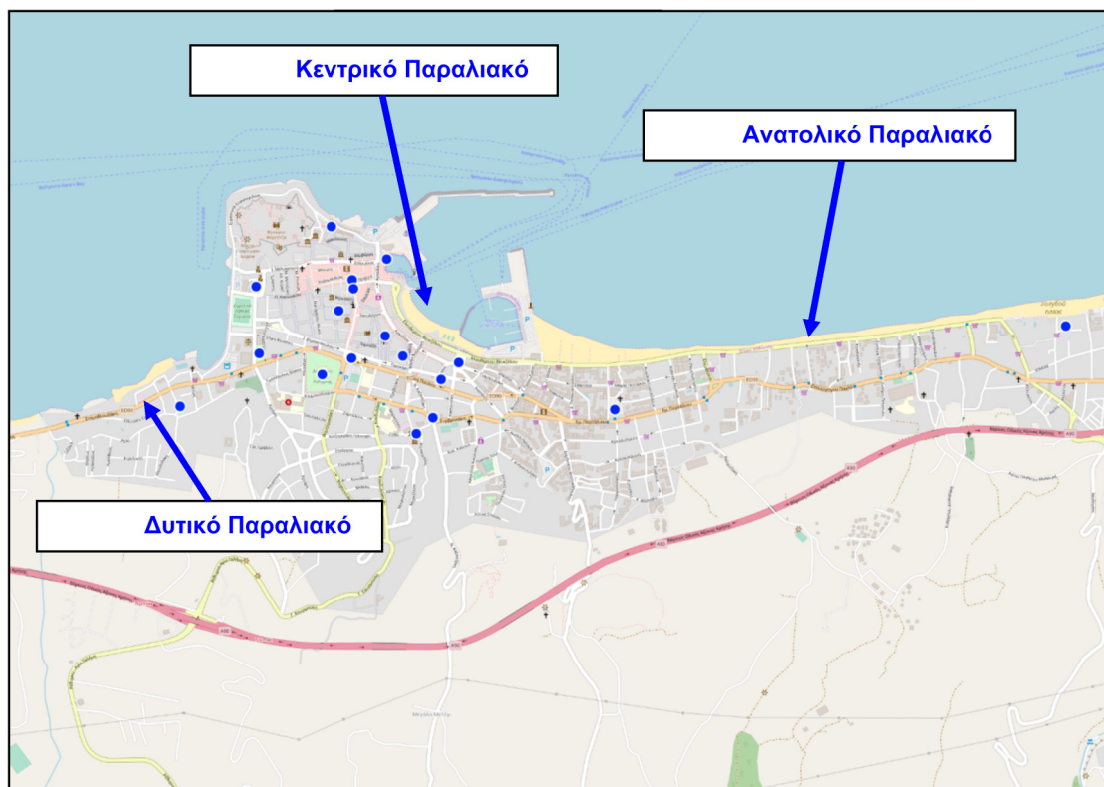
Πλατεία Αποστολάκη: βρίσκεται στη δυτική πλευρά του Ρεθύμνου.

Πλατεία Αγίου Γεωργίου: βρίσκεται στην περιοχή της Καλλιθέας, μία περιοχή πυκνοδομημένη η οποία έχει έντονη ανάγκη από κοινόχρηστους χώρους.

Πλατεία 110 Μαρτύρων: βρίσκεται στον περιαστικό οικισμό Μυσσίρια, μια μη πολεοδομημένη περιοχή στην οποία παρατηρείται σοβαρή έλλειψη κοινόχρηστων χώρων.

Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου: βρίσκεται στη δυτική πλευρά της πόλης, στην περιοχή της Σοχώρας, μπροστά από την αστυνομική διεύθυνση.

Παραλιακό Μέτωπο Ρεθύμνου (δυτικό, κεντρικό και ανατολικό): ολόκληρη η βόρεια πλευρά της πόλης του Ρεθύμνου είναι παραλιακή, ενώ σε μεγάλο μέρος του παραλιακού μετώπου έχουν υλοποιηθεί και ολοκληρωθεί έργα ανάπλασης.



Εικόνα 2-5: Χάρτης 5: Σημαντικότεροι Ελεύθεροι Χώροι της Πόλης του Ρεθύμνου

Στον παραπάνω Χάρτη παρουσιάζεται το σύνολο των πιο σημαντικών κοινόχρηστων - ελεύθερων χώρων που βρίσκονται εντός της επικράτειας της πόλης του Ρεθύμνου. Οι χώροι αυτοί χαρακτηρίζονται από μεγάλη ποικιλία ως προς τα χαρακτηριστικά τους και τη συμμετοχή τους στη διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος, ενώ βρίσκονται διασκορπισμένοι στην έκταση της πόλης χωρίς να αποτελούν ένα ολοκληρωμένο και συνεκτικό δίκτυο που διατρέχει ισόρροπα ολόκληρη την περιοχή (ανισορροπία ως προς την χωρική κατανομή). Επιπλέον, η συνολική έκταση των ελεύθερων χώρων αποτελεί το 4,4% της συνολικής έκτασης της πόλης του Ρεθύμνου, ποσοστό το οποίο είναι αρκετά χαμηλό, αποκαλύπτοντας με αυτόν τον τρόπο το έντονο πρόβλημα απουσίας των ανοιχτών δημόσιων χώρων που υπάρχει στην περιοχή.

2.3 Σημεία ενδιαφέροντος και σημαντικοί πόλοι έλξης της περιοχής παρέμβασης

Στην παρούσα ενότητα γίνεται μια συνοπτική αναφορά στα σημεία ενδιαφέροντος και στους σημαντικούς πόλους έλξης ολόκληρης της περιοχής παρέμβασης.

Αρχαιολογικοί - Ιστορικοί Χώροι: οι αρχαιολογικοί και ιστορικοί χώροι αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του Δήμου Ρεθύμνου και είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι με την ιστορική μνήμη των κατοίκων του. Οι πλέον εξέχοντες αρχαιολογικοί χώροι είναι: η αρχαία Ρίθυμνα, οι συστάδες θαλαμωτών τάφων που βρέθηκαν στην πόλη του Ρεθύμνου, το φρούριο της Φορτέτζας (καθώς και ολόκληρη η παλιά πόλη του Ρεθύμνου), το Ιερό κορυφής, η θέση "Ονιθέ" κοντά στο χωριό Γουλεδιανά, η περιοχή Μαρουλάς, η νεκρόπολη (υστερομινωικό νεκροταφείο) που βρέθηκε στον οικισμό των Αρμένων, η αρχαία Ελεύθερνα, το Ιδαίον Άντρον κοντά στα Ανώγεια, η αρχαία

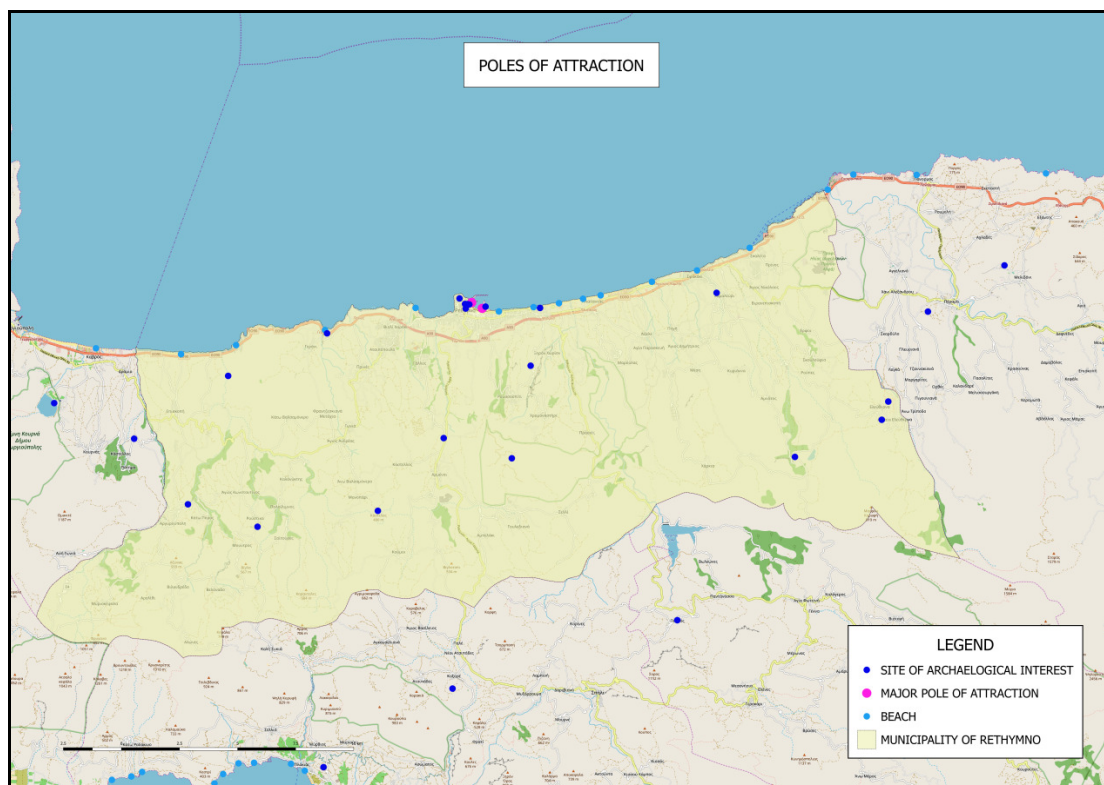
Λάππα κοντά στην Αργυρούπολη, η μονή Αρκαδίου, η Μονή Πρέβελης, το Σπήλαιο του Μελιδονίου, κ.α.

Λιμάνι Ρεθύμνου: βρίσκεται εντός του ομώνυμου κόλπου και αποτελεί λιμάνι μικτής χρήσης (εμπορευματική και επιβατική - τουριστική χρήση).

Μαρίνα Ρεθύμνου: βρίσκεται εντός του λιμένα Ρεθύμνου (στο ανατολικό του τμήμα), διαθέτει 174 θέσεις σκαφών και μπορεί να ανταποκριθεί σε κάθε ανάγκη σκάφους αναψυχής. Βρίσκεται εντός του αστικού ιστού έτσι ώστε όλες οι παροχές οι οποίες είναι χρήσιμες στους επισκέπτες να είναι διαθέσιμες μέσα σε μια ακτίνα λίγων μέτρων.

Ενετικό Λιμάνι Ρεθύμνου: χρησιμοποιείται για την πρόσδεση αλιευτικών σκαφών και σκαφών αναψυχής, ενώ περιμετρικά των κρηπιδωμάτων υπάρχουν φαροταβέρνες που λειτουργούν καθ' όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού, προσελκύοντας πλήθος επισκεπτών.

Παραλίες: Ο Δήμος Ρεθύμνου διαθέτει μια πληθώρα από αξιόλογες παραλίες (βραβευμένες στην πλειοψηφία τους με γαλάζια σημαία), κάποιες από τις οποίες συγκαταλέγονται ανάμεσα στις καλύτερες της χώρας. Αξίζει να σημειωθεί ότι στα ανατολικά της πόλης του Ρεθύμνου εκτείνεται μια από τις μεγαλύτερες παραλίες άμμου σε ολόκληρη την Κρήτη (12 χιλιόμετρα μήκος), ενώ στα δυτικά υπάρχει μια ακόμη παραλία άμμου συνολικού μήκους 10 χιλιομέτρων.

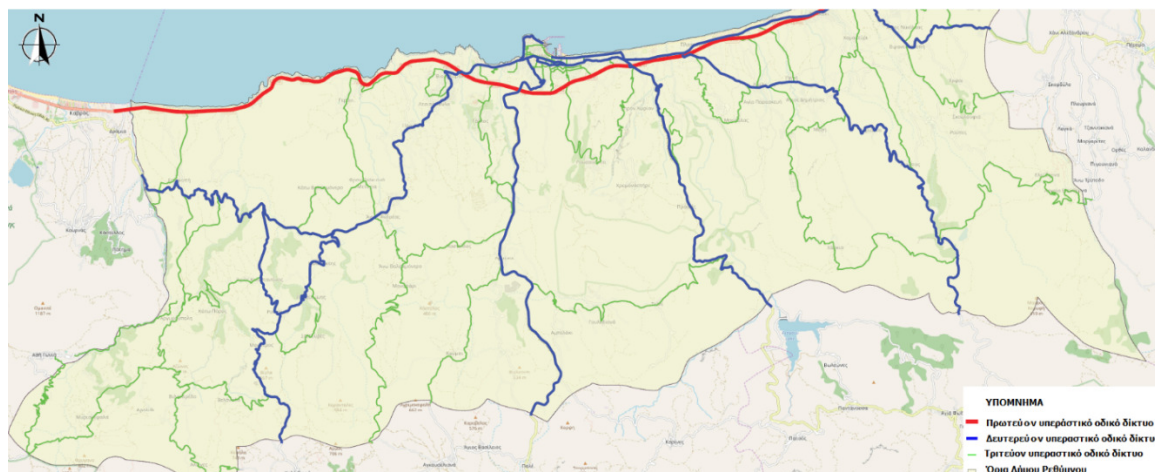


Εικόνα 2-6: Χάρτης 6: Πόλοι Έλξης του Δήμου Ρεθύμνου

2.4 Οδικό δίκτυο

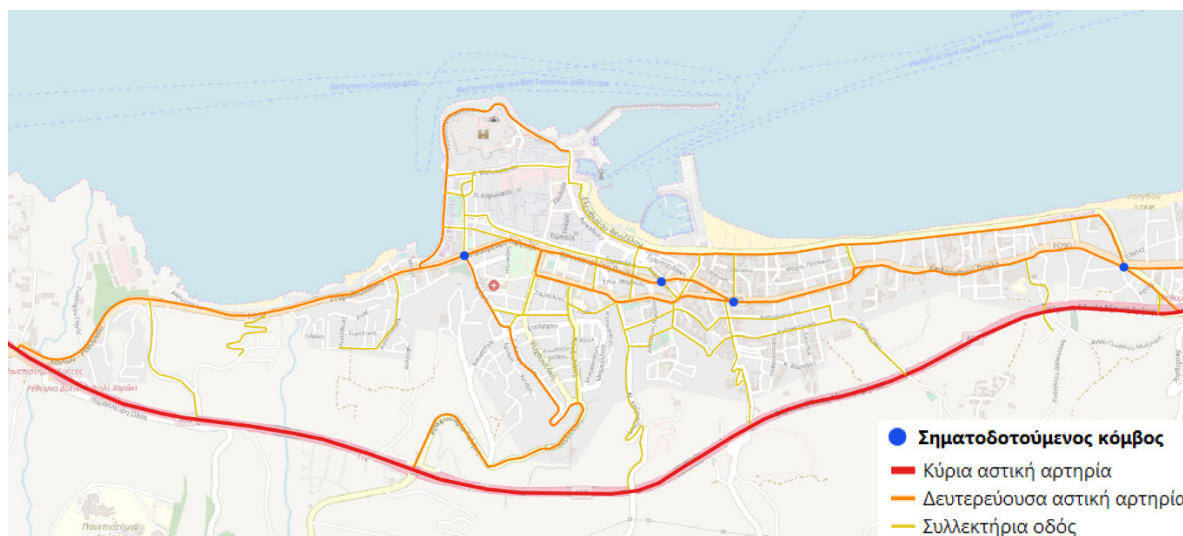
2.4.1 Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Το υπεραστικό δίκτυο του Δήμου Ρεθύμνης μπορεί ιεραρχηθεί σε 3 κατηγορίες. Στην πρώτη κατηγορία βρίσκεται ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης, ο οποίος συνδέει τα 4 μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Κρήτης, δηλαδή το Ρέθυμνο, τα Χανιά, το Ηράκλειο και τον Αγ. Νικόλαο. Στο δευτερεύον οδικό δίκτυο ανήκουν οι Εθνικές Οδοί που διασχίζουν την περιοχή, όπως: η ΕΟ90 Χανιά-Ρέθυμνο (δυτικά) και Ρέθυμνο-Ηράκλειο (ανατολικά). Στο ίδιο επίπεδο ανήκουν και σημαντικές Επαρχιακές οδοί, όπως η Ρέθυμνο-Αγ. Γαλάνη και Ρέθυμνο-Αγ. Φωτεινή. Οι δρόμοι που συνδέουν τους διάφορους οικισμούς του Δήμου Ρεθύμνου ανήκουν στο τριτεύον υπεραστικό οδικό δίκτυο.



Εικόνα 2-7: Χάρτης 7: Ιεράρχηση υπεραστικού οδικού δικτύου

Εστιάζοντας τώρα **στον αστικό χώρο**, είναι δυνατό να διακριθούν και πάλι 3 βασικές κατηγορίες. Ως κύρια αστική αρτηρία λογίζεται ο ΒΟΑΚ και συγκεκριμένο το τμήμα του μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων Ρέθυμνο Δυτική Είσοδος και Ρέθυμνο Ανατολική Είσοδος/Εξοδος λειτουργεί ως περιφερειακή οδός και συμβάλει ώστε ένα μεγάλο μέρος διαμπερών ροών να μην περνά από το κέντρο της πόλης. Δευτερεύουσες αστικές αρτηρίες είναι οι οδοί: Σταμαθιουδάκη, Κουντουριώτη, Ζυμβρακάκη, Λουκάρεως, Πορτάλιου, Οπλαρχηγού Πάχλα, Εμ. Κεφαλογιάννη, Ελ. Βενιζέλου, Δημητρακάκη και Κουρμούλη. Στον Σφάλμα: Δεν βρέθηκε η πηγή παραπομπής με κίτρινο χρώμα απεικονίζονται οι συλλεκτήριες οδοί, μερικές από τις πιο βασικές είναι οι οδοί: Κονδυλάκη, Μελισσήνου, Σαλαμίνος, Ν. Καζαντζάκη.

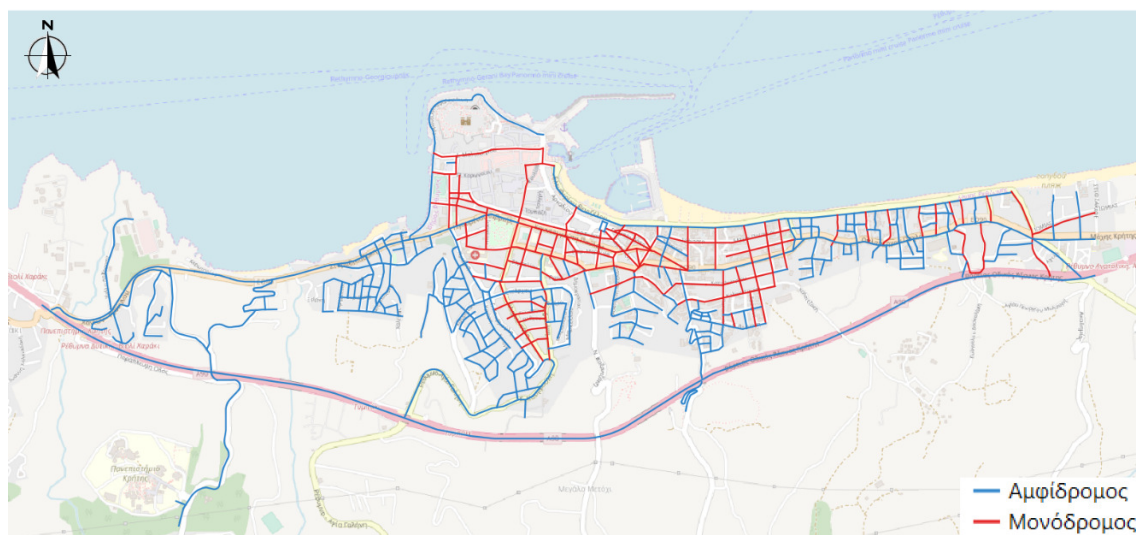


Εικόνα 2-8: Χάρτης 8: Ιεράρχηση αστικού οδικού δικτύου

Το συνολικό μήκος των συλλεκτήριων οδών είναι 14030.13 m. Το μήκος του δευτερεύοντος οδικού δικτύου είναι 14990.78 m, ενώ το τμήμα του ΒΟΑΚ που αποτελεί μέρος του αστικού δικτύου του Ρεθύμνου είναι 6491.32 m.

2.4.2 Κατευθύνσεις κυκλοφορίας

Στην πόλη του Ρεθύμνου το μήκος των αμφίδρομων οδών είναι μεγαλύτερο από το μήκος των μονόδρομων. Ειδικότερα, το 71.78% (49635 m) του συνολικού μήκους οδικού δικτύου αποτελείται από αμφίδρομους και το 28.21% (19508 m) αποτελείται από μονόδρομους. Στην Εικόνα 5.9, παρουσιάζονται με μπλε οι αμφίδρομοι οδοί και με κόκκινο οι μονόδρομοι οδοί, ενώ ο Σφάλμα: Δεν βρέθηκε η πηγή παραπομπής δίνει ορισμένα σημαντικά στατιστικά στοιχεία.



Εικόνα 2-9: Χάρτης 9: Οδοί μονής διπλής κατεύθυνσης

Το δίκτυο μονόδρομων αναπτύσσεται ουσιαστικά στην περιοχή του εμπορικού κέντρου της πόλης, στις παρυφές του δικτύου πεζοδρόμου που υπάρχει στο ιστορικό κέντρο. Το δίκτυο μονόδρομων βοηθά και αυτό στην μείωση των διαμπερών ροών από τα ανατολικά προς τα δυτικά και αντίστροφα.

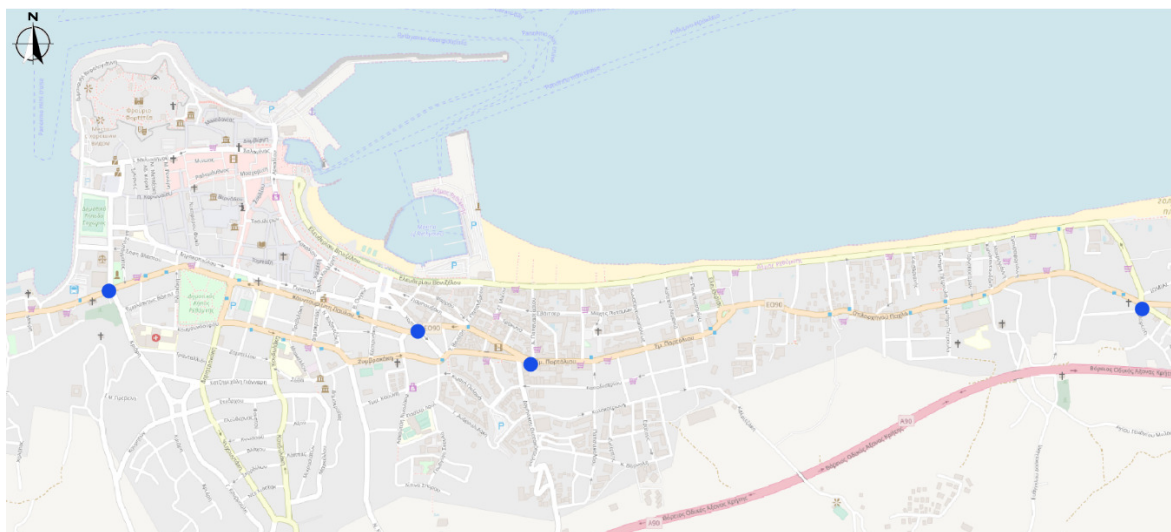
Πίνακας 2-5 Ποσοστό αμφίδρομων-μονόδρομων

| | Αριθμός τμημάτων | Συνολικό μήκος (m) | Ποσοστό (%) |
|-------------------|---------------------|--------------------------|----------------|
| Μονόδρομοι | 106 | 19508 | 28.21% |
| Αμφίδρομοι | 222 | 49635 | 71.78% |

2.4.3 Κόμβοι με φωτεινούς σηματοδότες

Στον αστικό χώρο του Ρεθύμνου υπάρχουν 4 συνολικά κόμβοι που ελέγχονται από φωτεινούς σηματοδότες.

Οι κόμβοι αυτοί είναι: 1) Μάχης Κρήτης-Οπλαρχηγού Πάχλα-Αθηναγόρα-Αυστραλών Πολεμιστών, 2) Πορτάλιου-Βασιλάκη-Κουντουριώτη, 3) Χαράτζη-Κουντουριώτη και 4) Κριάρη-Ηγ. Γαβριήλ. Επίσης στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι φωτεινοί σηματοδότες υπάρχουν και στους κλάδους του ανισόπεδου κόμβου στη Δυτική Είσοδο Ρεθύμνου. Η Εικόνα 5.10 παρουσιάζει την ακριβή θέση των κόμβων με φωτεινούς σηματοδότες.



Εικόνα 2-10: Χάρτης 10: Θέσεις κόμβων με φωτεινού σηματοδότες

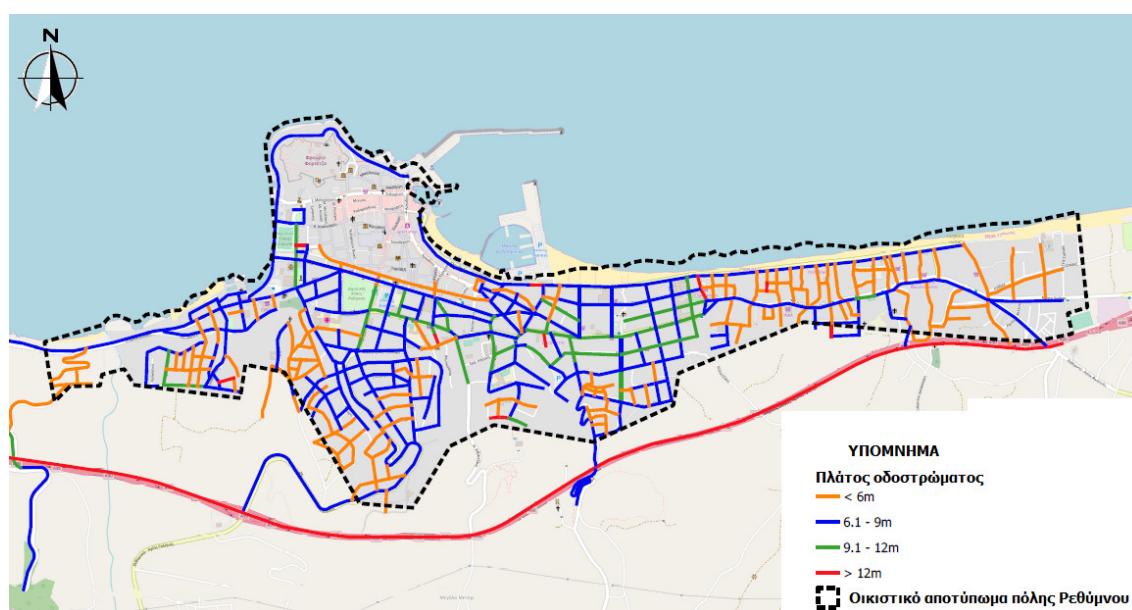
2.4.4 Πλάτος οδοστρώματος

Κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης πραγματοποιήθηκε χαρτογράφηση του πλάτους των δρόμων. Ειδικότερα μετρήθηκε το πλάτος της επιφάνειας του οδοστρώματος και εισάχθηκε στη συνέχεια στο γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών (GIS). Από αυτό δημιουργήθηκε ο Εικόνα 2 -11: Χάρτης, ο οποίος απεικονίζει με χρωματική διαβάθμιση τα πλάτη οδοστρώματος.

Πίνακας 1.2-6: Ποσοστό αμφίδρομων-μονόδρομων

| Πλάτος οδοστρώματος (m) | Μήκος (m) | Ποσοστό (%) | Αθροιστικό ποσοστό (%) |
|-------------------------------|--------------|----------------|------------------------------|
| | | | |

| | | | |
|----------|-------|--------|---------|
| < 6.0 | 21476 | 31.06% | 31.06% |
| 6.1-9.0 | 33087 | 47.85% | 78.91% |
| 9.1-12.0 | 7201 | 10.41% | 89.33% |
| > 12.0 | 7379 | 10.67% | 100.00% |



Εικόνα 2-11: Χάρτης 11: Πλάτος οδοστρώματος

Το 31.06% των αστικών δρόμων του Ρεθύμνου, που παραλαμβάνουν μηχανοκίνητη κυκλοφορία έχει πλάτος μικρότερο από 6.0 m. Από την άλλη, το 21.09% των δρόμων έχει πλάτος μεγαλύτερο από 9.1 m. Οι δρόμοι αυτοί εντοπίζονται κυρίως στο κέντρο της πόλης του Ρεθύμνου. Οι πιο στενοί δρόμοι βρίσκονται στο ανατολικό και βόρειο τμήμα της πόλης, δηλαδή στις περιοχές κατοικίας. Στους υπολογισμούς αυτούς δεν λήφθηκαν υπόψη, οι δρόμοι της Παλιάς Πόλης, καθώς στους περισσότερους η κυκλοφορία αυτοκινήτων είτε απαγορεύεται είτε περιορίζεται σημαντικά.

2.4.5 Δημόσια συγκοινωνία

Στο πλαίσιο του ερευνητικού προγράμματος CIVITAS – DESTINATIONS: έγινε ανάλυση του δείκτη «Εξυπηρέτηση δημόσιας συγκοινωνίας ανά κάτοικο» (Public transport service per head of population). Ο δείκτης αυτός προκύπτει από το άθροισμα των αναχωρήσεων ανά ημέρα από όλες τις στάσεις διαιρούμενο με το συνολικό πληθυσμό της πόλης. Τα δεδομένα που απαιτήθηκαν για την καταγραφή της υφιστάμενης λειτουργίας της δημόσιας συγκοινωνίας είναι ο συνολικός πληθυσμός της πόλης, τα χρονοδιαγράμματα όλων των δρομολογίων με αναχώρηση το Ρέθυμνο και οι στάσεις των λεωφορείων.

Να τονιστεί ότι τα δρομολόγια χαρακτηρίζονται από εποχικότητα, καθώς το καλοκαίρι λόγω της αύξησης των αναγκών μετακίνησης από επισκέπτες και τουρίστες υπάρχει αυξημένη ζήτηση. Έτσι, για το 2017 υπολογίστηκαν τρεις τιμές δείκτη ανάλογα με τη χρονική περίοδο με τιμή πληθυσμού ίση με 90.000 καθώς οι μήνες εμπίπτουν στην

τουριστική περίοδο. Συγκεκριμένα, οι περίοδοι εξέτασης της εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας είναι:

- Μάιος 2017: τιμή δείκτη 0,035
- Ιούλιος 2017: τιμή δείκτη 0,039
- Οκτώβριος 2017: τιμή δείκτη 0,044

Η εμφανής διαφορά για την τιμή του Οκτωβρίου οφείλεται στο γεγονός της εισαγωγής δύο νέων δρομολογίων με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων των νότιων προαστίων. Τα νέα αυτά δρομολόγια είναι η διαδρομή Ρέθυμνο – Ρισβάν Μετόχι και Ρέθυμνο – Τρία Μοναστήρια με αφητηρία το Δημοτικό Κήπο.

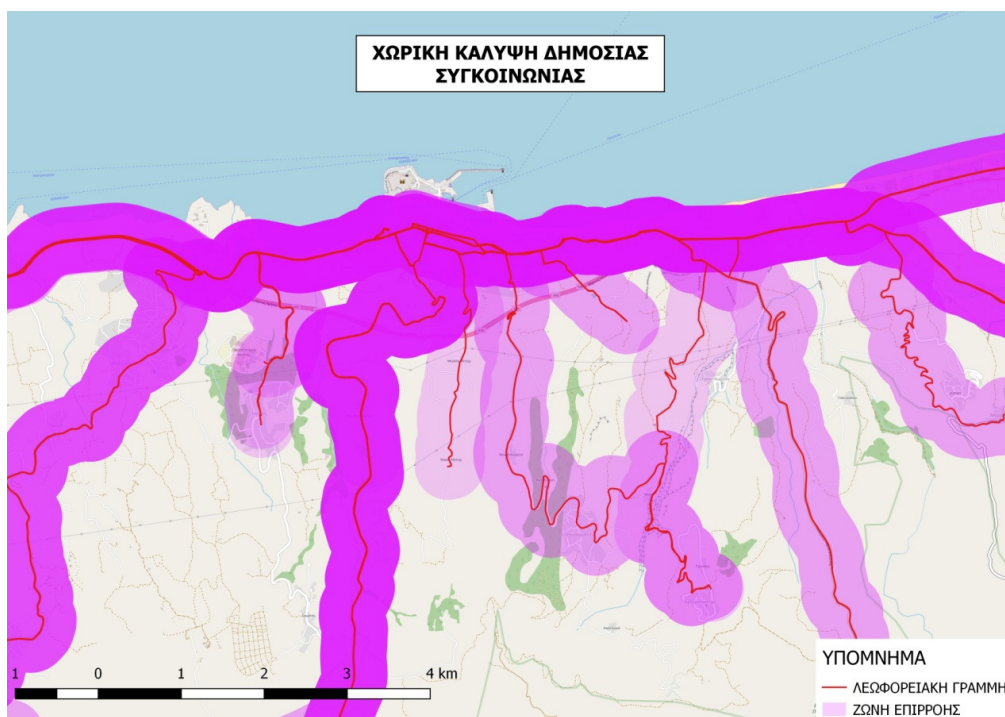
Το 2018 πραγματοποιήθηκε εκ νέου καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας με γνώμονα τα χειμερινά δρομολόγια του Ιανουαρίου του 2018, οπότε η τιμή του δείκτη είναι ίση με **0,12**. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τις στάσεις και τα δρομολόγια ανά διαδρομή.

Πίνακας 2-7: Απογραφή στάσεων και δρομολογίων στην περιοχή μελέτης

| α/α | Γραμμές | Δρομολό για/ημέρα (1) | Στάσεις (εντός περιοχής μελέτης) (2) | Γινόμενο για τη κατεύθυνση (3)= (1) x (2) | Γινόμενο (δύο κατευθύνσεις) (4)= (3) x 2 |
|-----|---|-----------------------|--------------------------------------|---|--|
| 1 | Χανιά-Ρέθυμνο-Ηράκλειο | 17 | 15 | 255 | 510 |
| 2 | Ρέθυμνο - Χανιά | 1 | 8 | 8 | 16 |
| 3 | Ρέθυμνο-Αγία Γαλήνη | 5 | 11 | 55 | 110 |
| 4 | Ρέθυμνο-Πλακιάς | 2 | 10 | 20 | 40 |
| 5 | Ρέθυμνο-Αρκάδι-Αρχ. Ελεύθερνα-Μαργαρίτες-Πέραμα-Πάνορμο | 2 | 40 | 80 | 160 |
| 6 | Ρέθυμνο - Αρκάδι - Χάρκια | 2 | 25 | 50 | 100 |
| 7 | Ρέθυμνο-Ξενοδοχεία-Πάνορμο | 25 | 36 | 900 | 1800 |
| 8 | Ρέθυμνο-Μαργαρίτες | 2 | 33 | 66 | 132 |
| | Ρέθυμνο-Κάτω Βαλσαμόνερο | 13 | 18 | 234 | 468 |
| 10 | Ρέθυμνο-Αμνάτος | 2 | 1 | 2 | 4 |

| | | | | | |
|----|---------------------------------|----|----|----------------------------|-------------|
| 11 | Ρέθυμνο-Κυριάνα | 13 | 26 | 338 | 676 |
| 12 | Ρέθυμνο-Γεράνι | 9 | 10 | 90 | 180 |
| 13 | Ρέθυμνο-Χρωμοναστήρι | 7 | 10 | 70 | 140 |
| 14 | Ρέθυμνο-Μαρουλάς | 2 | 19 | 38 | 76 |
| 15 | Ρέθυμνο-Άνω Μέρος | 2 | 15 | 30 | 60 |
| 16 | Ρέθυμνο -Κούμοι | 2 | 7 | 14 | 28 |
| 17 | Ρέθυμνο-Πέραμα | 5 | 31 | 155 | 310 |
| 18 | Ρέθυμνο-Κέραμε | 2 | 11 | 22 | 44 |
| 19 | Ρέθυμνο-Ροδάκινο | 2 | 10 | 20 | 40 |
| 20 | Ρέθυμνο-Αλόιδες | 1 | 33 | 33 | 66 |
| 21 | Ρέθυμνο-Αργυρούπολη-Μυριοκέφαλα | 2 | 11 | 22 | 44 |
| 22 | Ρέθυμνο-Μούντρος-Σαϊτούρες | 2 | 9 | 18 | 36 |
| 23 | Ρέθυμνο-Μαλάκι | 2 | 8 | 16 | 32 |
| 24 | Ρέθυμνο-Αποδούλου | 1 | 15 | 15 | 30 |
| 25 | Ρέθυμνο-Αμάρι-Λοχριά | 1 | 15 | 15 | 30 |
| 26 | Ρέθυμνο-Παγκαλοχώρι | 2 | 21 | 42 | 84 |
| 27 | Ρέθυμνο - Καστελλάκια | 2 | 12 | 24 | 48 |
| 28 | Ρέθυμνο-Τρία Μοναστήρια | 6 | 4 | 24 | 48 |
| 29 | Ρέθυμνο-Ρισβάν Μετόχι | 5 | 6 | 30 | 60 |
| 30 | Περιβόλια-Γάλλου Χωριό | 6 | 1 | 6 | 12 |
| 31 | Περιβόλια-Πανεπιστήμιο Γάλλου | 33 | 19 | 627 | 1254 |
| | | | | Άθροισμα Γινομένων: | 6638 |

Λόγω όμως της έντονης τουριστικής δραστηριότητας, ο πραγματικός πληθυσμός ανέρχεται σε περίπου 90.000 οπότε η τιμή του δείκτη κατά την καλοκαιρινή περίοδο είναι ίση με **0,074**. Η χωρική κάλυψη, όπως φαίνεται από τη παρακάτω εικόνα, είναι επαρκής ακόμα και σε πιο απομακρυσμένες περιοχές όπως αυτές που εξυπηρετούν τα νέα δρομολόγια προς Τρία Μοναστήρια και Ρισβάν Μετόχι. Οι μόνοι οικισμοί που δεν εξυπηρετούνται είναι οι ορεινές κατοικίες στο Κουμπέ και στο Πανόραμα. Εντός της πόλης του Ρεθύμνου, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι το τμήμα του Λιμανιού της πόλης, βόρεια της Αποστολάκη, δεν καλύπτεται από τη δημόσια συγκοινωνία.



Εικόνα 2-12: Χάρτης 12: Χωρική κάλυψη λεωφορειακών γραμμών

Πάρα τη σχετικά καλή χωρική κάλυψή της, η εικόνα για τις συχνότητες των δρομολογίων δεν είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντική. Συγκεκριμένα, η περιοχή Ατσιπόπουλου – Πρινέ συγκεντρώνει πάνω από 10% των κατοίκων του Ρεθύμνου και εξυπηρετείται από αραιά δρομολόγια με αποτέλεσμα να προκαλούνται έντονα φαινόμενα ζήτησης, κυρίως στις ώρες αιχμής υποβαθμίζοντας την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Επίσης σημαντικό πρόβλημα εντοπίζονται κατά τις διαδρομές για τουριστικούς πόλους έλξης, η συχνότητα των οποίων δεν καλύπτει τις ανάγκες των επισκεπτών.

Ως προς την αίσθηση ασφάλειας, ύστερα από έρευνα ερωτηματολογίου, προέκυψε ότι οι χρήστες της δημόσιας συγκοινωνίας αισθάνονται γενικά ασφαλείς μέσα στα οχήματα, ενώ η ασφάλεια μειώνεται όταν περιμένουν στη στάση ή όταν περπατούν για να φθάσουν στη στάση κυρίως κατά τις νυχτερινές ώρες. Ως προς τη χωρική της υπόσταση, φαίνεται ότι η αίσθηση ασφάλειας αυξάνεται όταν η δημόσια συγκοινωνία διασχίζει εμπορικές περιοχές και μειώνεται στις πιο αραιοκατοικημένες. Έτσι ο δείκτης για την ασφάλεια (Personal security) υπολογίστηκε ως ο μέσος όρος των απαντήσεων που αναφέρονται στην ασφάλεια και η τιμή του ήταν ίση με **3,71**.

Για την αξιοπιστία του δικτύου της δημόσιας συγκοινωνίας υπολογίστηκε ο δείκτης «Τήρηση δρομολογίων» (Accuracy of time keeping) ο οποίος λαμβάνει υπόψη τον αριθμό και το ποσοστό των υπηρεσιών που φθάνουν σε μια αποδεκτή απόκλιση γύρω από την προγραμματισμένη ώρα που προβλέπεται από τους πίνακες των δρομολογίων. Ύστερα από την επιτόπια έρευνα τυχαίων διαδρομών, προέκυψε ότι η Δημόσια Συγκοινωνία τηρεί τα δρομολογία της σε ποσοστό **41.2%**. Ο σημαντικότερος παράγοντας που επηρεάζει αυτό το ποσοστό είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση που επικρατεί εντός της πόλης του Ρεθύμνου επηρεάζοντας αρνητικά το χρόνο μετακίνησης.

Ένας σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει τη δημόσια συγκοινωνία είναι η πληρότητα, για την οποία υπολογίστηκε ο δείκτης «Μέση πληρότητα» (Average occupancy) με βάση τον αριθμό επιβατών ανά όχημα. Ακολουθώντας την ίδια μεθοδολογία με τον προηγούμενο δείκτη, ο μέσος όρος που προέκυψε είναι ίσος με **15.83** επιβάτες την ημέρα, η τιμή του οποίου κρίνεται ιδιαίτερα ικανοποιητική.

Για την προσβασιμότητα των στάσεων της Δημόσιας Συγκοινωνίας, δημιουργήθηκε ο δείκτης «Αντίληψη για την ποιότητα προσβασιμότητας» (Perception of Accessibility Level of Service). Ο δείκτης υπολογίστηκε βάσει έρευνας ερωτηματολογίου και υπολογίστηκε ο μέσος όρος των απαντήσεων σε κλίμακα από 1 έως 5 όπου 1= οι στάσεις δεν εξυπηρετούν καθόλου και οι συνθήκες περπατήματος δεν είναι καθόλου ικανοποιητικές και 5 = οι στάσεις με εξυπηρετούν πάρα πολύ και οι συνθήκες περπατήματος είναι πολύ ικανοποιητικές. Έτσι η τιμή του δείκτη είναι ίση με **3,51**.

Ως προς την προσβασιμότητα των οχημάτων της δημόσιας συγκοινωνίας, ο δείκτης που αναφέρεται είναι «Αίσθηση για το επίπεδο προσβασιμότητας του οχήματος» (Perception of accessibility level of transport vehicle). Μέσω των ερωτηματολογίων διαπιστώθηκε ότι υπάρχει πρόβλημα πρόσβασης ειδικά από άτομα με ειδικές ανάγκες ή από ευάλωτες κοινωνικές ομάδες. Η τιμή του δείκτη είναι ίση με **2,77**.

Ως προς τον δείκτη για την παροχή πληροφόρησης που δίνεται από το φορέα της δημόσιας συγκοινωνίας κρίνεται ιδιαίτερα ικανοποιητική από τους ερωτηθέντες του ερωτηματολογίου καθώς ο μέσος όρος των απαντήσεων ισούται με **3,53** ενώ ως προς την οδική συμπεριφορά των οδηγών η τιμή του δείκτη είναι **3,64** σε κλίμακα από 1 έως 5 όπου 1= καθόλου ικανοποιητική και 5= πολύ ικανοποιητική.

Τέλος σε σχέση με την καθαριότητα, αυτή κρίθηκε ικανοποιητική μέσα στα λεωφορεία με τιμή δείκτη ίση με **3,49** αλλά όχι το ίδιο ικανοποιητική στις στάσεις καθώς ο μέσος όρος των απαντήσεων ήταν **3,19**.

Συμπερασματικά, η δημόσια συγκοινωνία προσελκύει αυτή τη στιγμή τον αριθμό επιβατών που την καθιστούν οικονομικά βιώσιμη. Το πρόβλημα εντοπίζεται στο ότι η βιωσιμότητα στη λειτουργία της στηρίζεται στον υψηλό αριθμό κατοίκων και επισκεπτών που δε διαθέτουν δικό τους μηχανοκίνητο μέσο μετακίνησης. Το μεγάλο στοίχημα είναι να αποτελέσει η δημόσια συγκοινωνία επιλογή και όχι ανάγκη. Τα θέματα που εντοπίστηκαν από την αξιολόγηση και αφορούν το φορέα λειτουργίας:

- ελλιπής κάλυψη της περιοχής της Φορτέτζας και του λιμανιού

- ανεπαρκείς συχνότητες σε όλες τις αστικές γραμμές που κατευθύνονται στα προάστια, πλην των δύο βασικών (γραμμή 10 και γραμμή 20) που έχουν ικανοποιητικές συχνότητες και εξυπηρετούν ένα μεγάλο μέρος της πόλης και τους παραλιακούς περιαστικούς οικισμούς μέχρι τον Πάνορμο
- ανεπαρκείς συχνότητες στις γραμμές στην ενδοχώρα με τουριστικό ενδιαφέρον πλην της βασικής γραμμής για μονή Αρκαδίου - Αρχαία Ελεύθερνα - Μαργαρίτες και της γραμμής για Πρέβελη - Πλακιά που έχουν ικανοποιητικές συχνότητες
- μέτρια αξιολόγηση της συμπεριφοράς/ ευγένειας των οδηγών
- μέτρια αξιολόγηση της προσβασιμότητας των οχημάτων σε ειδικές περιπτώσεις (ΑΜΕΑ, μεταφορά παιδιών ή ογκωδών αντικειμένων).

Ωστόσο πολλά θέματα που σχετίζονται με την ελκυστικότητα της δημόσιας συγκοινωνίας σχετίζονται με ενέργειες του δήμου. Τέτοια θέματα που εντοπίστηκαν από την αξιολόγηση περιλαμβάνουν:

- έλλειψη αξιοπιστίας της δημόσιας συγκοινωνίας εξαιτίας της εμπλοκής της με την υπόλοιπη κυκλοφορία
- μέτρια αξιολόγηση της προσβασιμότητας των στάσεων με έμφαση στην ανάγκη δημιουργίας ελκυστικών υποδομών για τους πεζούς
- μέτρια αξιολόγηση της καθαριότητας των στάσεων
- αυξημένη αίσθηση ανασφάλειας κατά την παραμονή στη στάση ή πηγαίνοντας προς τη στάση τις βραδινές ώρες, σε προαστιακές περιοχές χωρίς έντονη παρουσία ανθρώπων

Ταξί

Οι πιάτσες ταξί που λειτουργούν εντός του Δήμου Ρεθύμνου με τους αντίστοιχους αριθμούς αδειοδοτημένων ταξί είναι:

Πίνακας 2-8: Πιάτσες ταξί και αριθμός αδειοδοτημένων ταξί

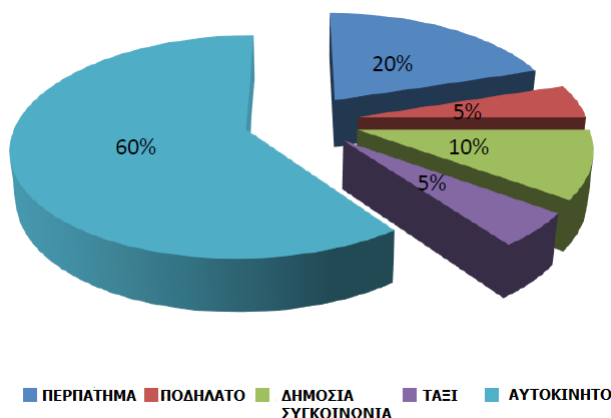
| Πιάτσα | Αρ. Αδειοδοτημένων Ταξί |
|--|-------------------------|
| Πιάτσα 1 – Έβερεστ (Λύκειο Ελληνίδων) | 5 |
| Πιάτσα 2 – Δημητρακάκη (Κήπος) | 10 |
| Πιάτσα 3 – 4 Μαρτύρων | 6 |
| Πιάτσα 4 – Άρη Βελουχιώτη (Τέρμα Παραλίας) | 5 |
| Πιάτσα 5 – Πλατεία Αγνώστου Στρατιώτη | 9 |
| Πιάτσα 6 – Μοάτσου | 3 |
| Πιάτσα 7 - ΚΤΕΛ | 4 |
| Πιάτσα 8 – Μάχης Κρήτης (Πλατανιάς) | 7 |

Συνολικά, ο αριθμός των ταξί στην πόλη του Ρεθύμνου είναι **77**.

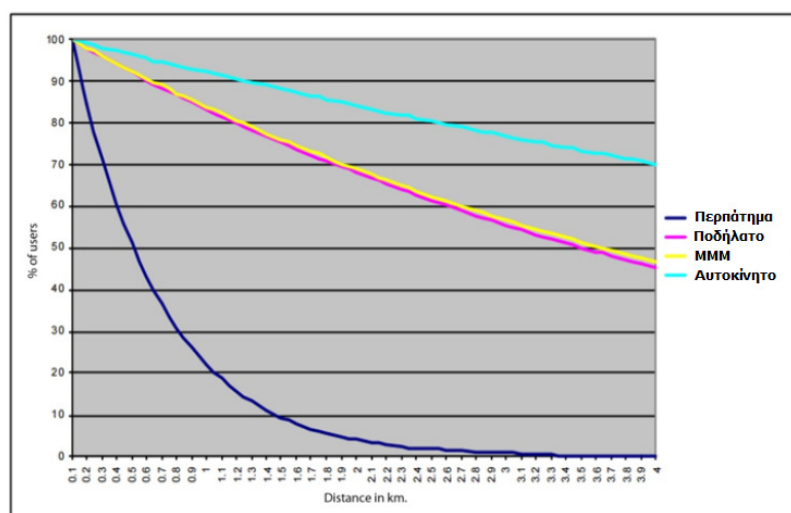
2.5 Κυκλοφοριακοί φόρτοι και προτιμήσεις μετακίνησης

Στοιχεία σχετικά με τους κυκλοφοριακούς φόρτους και τις προτιμήσεις μετακίνησης εντός της πόλης του Δήμου Ρεθύμνου προέκυψαν από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα CIVITAS Destinations, στον οποίο ο Δήμος Ρεθύμνου συμμετείχε. Επίσης αξιοποιήθηκαν τα στοιχεία από την κυκλοφοριακή μελέτη (Πετράκη) που έγινε το 2010.

Όπως φαίνεται στο Σφάλμα: Δεν βρέθηκε η πηγή παραπομπής, το 60% των μετακινούμενων στο Ρέθυμνο χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο για τις καθημερινές μετακινήσεις. Το 20% επιλέγει να περπατήσει εντός της πόλης του Ρεθύμνου, ενώ το 10% επιλέγει τη Δημόσια Συγκοινωνία. Το ποσοστό των ποδηλάτων και των ταξί είναι περίπου 5%. **Ακόμα όπως είναι φανερό στο Σφάλμα: Δεν βρέθηκε η πηγή παραπομπής, το αυτοκίνητο χρησιμοποιείται για τις μεγαλύτερες σε μήκος μετακινήσεις. Από την άλλη, πολύ λίγοι επιλέγουν να περπατήσουν περισσότερο από 1.5 km σε μια μετακίνηση. Το ποδήλατο χρησιμοποιείται για περίπου το ίδιο μήκος αποστάσεων σε σχέση με το Λεωφορείο, που είναι το μοναδικό μέσο Δημόσιας Συγκοινωνίας.** Τέλος ο αριθμός των επιβατών ανά όχημα είναι ίσος με 1.386, όπως έχει υπολογιστεί σε μετρήσεις εντός του προγράμματος Destinations.



Εικόνα 2-13: : Διανοσόμενη απόσταση ανά μέσο, Πηγή: Δήμος Ρεθύμνου, 2015- CIVITAS Destinations, 2017.



Εικόνα 2-14: Διανοσόμενη απόσταση ανά μέσο, Πηγή: Πετράκης, 2010.

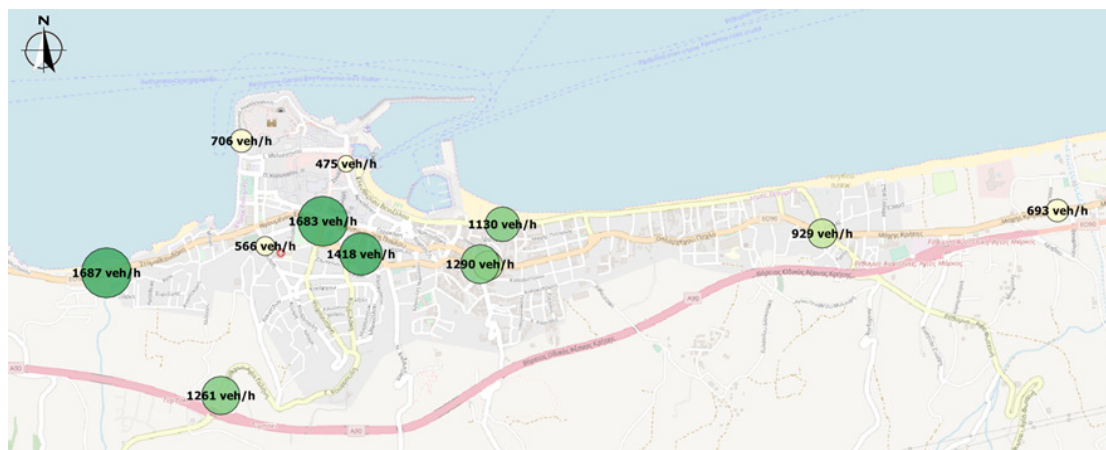
Ο Δήμος Ρεθύμνης αποτελεί μια περιοχή με υψηλή εποχικότητα όσο αφορά τον όγκο των μετακινήσεων. Ειδικότερα από τον Απρίλιο έως τον Οκτώβριο κάθε χρόνο, οι αφίξεις στο λιμάνι και στο αεροδρόμιο των Χανίων και του Ηρακλείου αυξάνονται δραματικά. Οι εισροές από το Ηράκλειο είναι σαφώς μεγαλύτερα σε σχέση με τις εισροές από τα Χανιά.

Για τον κυκλοφοριακό φόρτο, η χρονική περίοδο αιχμής (peak hours) ορίζεται τα χρονικά διαστήματα 10:30-11:30 και 18:00-19:00. Για τη διατύπωση του παραπάνω συμπεράσματος, στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος CIVITAS πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου σε 12 σημεία του αστικού δικτύου. Τα σημεία αυτά είναι: 1) Λεωφ. Μάχης Κρήτης – Πατρ. Αθηνάγορα – Οπλαρχηγού Παχλά, 2) Επ. Οδός Ρεθύμνου – Αγ. Γαλήνης, 3) Σταμαθιουδάκη (Γαλλιανός), 4) Πορταλίου – Παπαναστασίου, 5) Αντισμηνάρχου Βασιλάκη – Δομ. Θεοτοκόπουλου, 6) Ηγ. Γαβριήλ – Κουντουριώτου – Εθν. Αντιστάσεως, 7) Αρκαδίου (Ενετικό Λιμάνι), 8) Λεωφ. Εμ. Κεφαλογιάννη, 9) Κριάρη, 10) Μοάτσου, 11) Σοφοκλή Βενιζέλου και 12) Λεωφ. Μάχης Κρήτης (Πλατανιάς). Οι μετρήσεις αυτές πραγματοποιήθηκαν το καλοκαίρι κατά το μήνα Αύγουστο.



Εικόνα 2-15:Χάρτης 13: Θέσεις σημείων καταγραφής κυκλοφοριακού φόρτου

Από την ανάλυση των μετρήσεων, προέκυψαν οι μέγιστοι ωριαίοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά σημείο· ο Εικόνα 2-16: Χάρτης 1 παρουσιάζει τις μέγιστες αυτές τιμές. Παρατηρείται ότι ο φόρτος στην δυτική είσοδο/εξοδο της πόλης είναι ο μεγαλύτερος, δηλαδή στην οδό Σταμαθιουδάκη. Υψηλός παρατηρήθηκε και ο φόρτος στο Σημείο 6 που βρίσκεται δίπλα στο Δημοτικό Πάρκο. Από το σημείο αυτό, ο φόρτος διαχέεται είτε προς τα σημεία στα ανατολικά είτε προς τις νότιες περιοχές. Όπως φαίνεται, το ιστορικό κέντρο της πόλης δεν παραλαμβάνει ιδιαίτερα υψηλούς φόρτους, λόγω των περιορισμών εισόδου που ισχύουν.

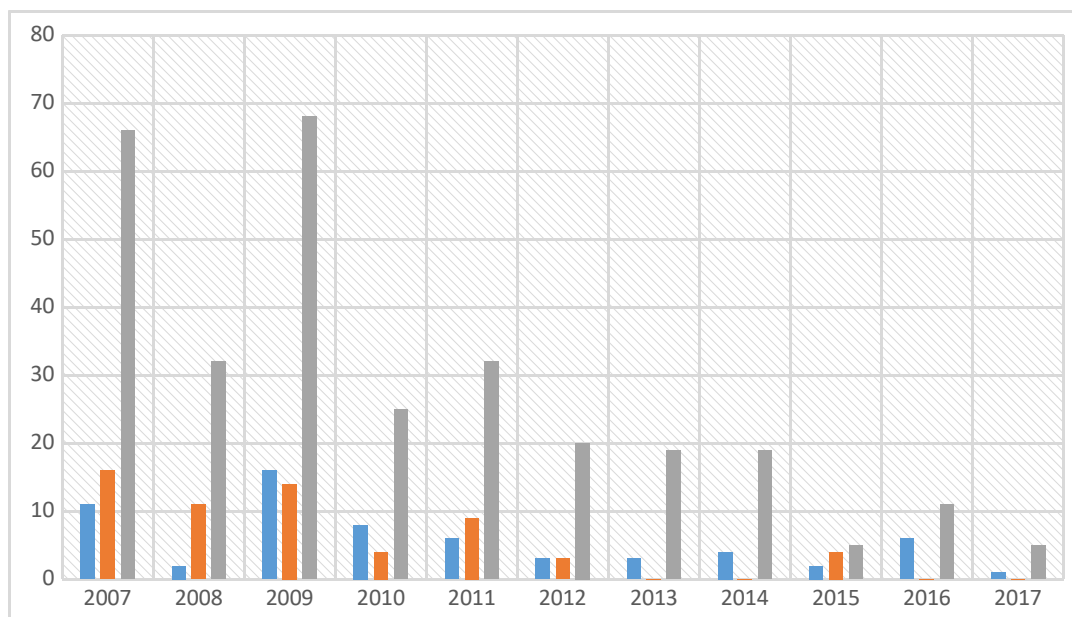


Εικόνα 2-16: Χάρτης 1: Μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος ανά σημείο

2.6 Ανάλυση τροχαίων συμβάντων

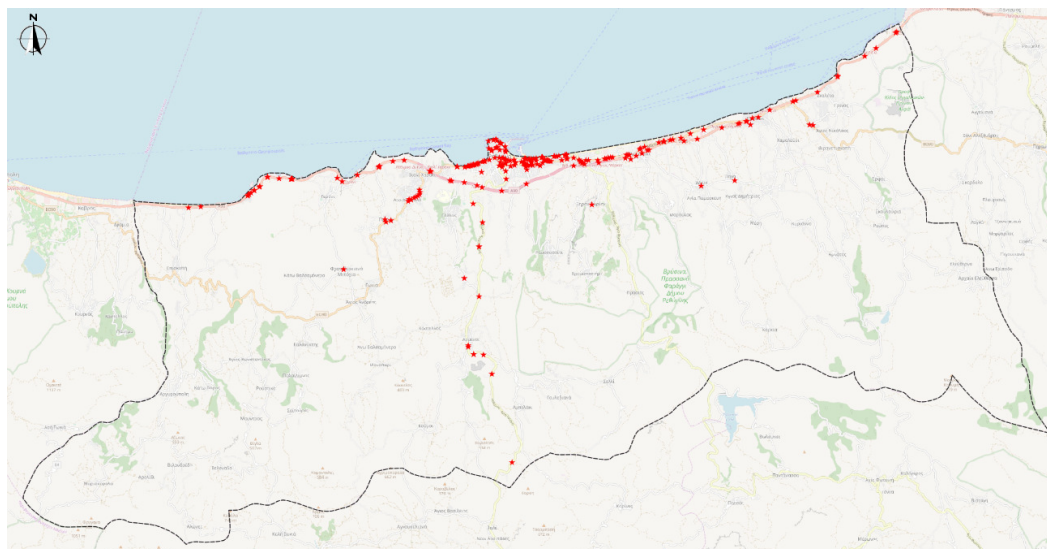
Η ανάλυση της πραγματικής οδικής ασφάλειας (actual road safety) στηρίχθηκε σε καταγραφές τροχαίων συμβάντων όπως πραγματοποιήθηκαν από την Τροχαία και επεξεργάστηκαν εντός του προγράμματος Destinations. Τα δεδομένα αυτά αφορούσαν την περίοδο όπως ορίζεται από τα έτη 2007-2017. Η επιλογή των πιο πρόσφατων στοιχείων σχετίζεται με το γεγονός ότι κατά την περίοδο αυτή δεν έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές αλλαγές στο οδικό δίκτυο· συνεπώς, με τη χρήση στους είναι εφικτή η εύρεση των επικίνδυνων σημείων. Επίσης τόσο στη στατιστική όσο και στη χωρική ανάλυση λαμβάνονται υπόψη τα τροχαία συμβάντα που υπήρξαν τραυματισμοί ή θάνατοι και όχι αυτά στα οποία προκλήθηκαν μόνο υλικές ζημιές. Άλλωστε, η Αστυνομία δεν καλείται από τους εμπλεκόμενους σε ένα μεγάλο μέρος τέτοιων (μη σοβαρών) περιπτώσεων.

Έχει παρατηρηθεί μια πολύ σημαντική μείωση των τροχαίων συμβάντων από το 2007 έως το 2017. Ειδικότερα, το 2007 ο αριθμός των τροχαίων συμβάντων ήταν 93, ενώ το 2017 καταγράφηκαν μόλις 6 τροχαία συμβάντα (μείωση 93.54%) στην ίδια περιοχή ανάλυσης. Σε σύνολο 469 παθόντων την τελευταία δεκαετία, το 17,91% κατέληξε, το 13,86% υπέστησαν σοβαρό τραυματισμό, ενώ το 68,23% είχε μόνο ελαφρείς τραυματισμούς. Το ποσοστό των θανατηφόρων τροχαίων συμβάντων είναι ιδιαίτερα υψηλό σε σύγκριση με άλλους Δήμους της Ελλάδας.



Εικόνα 2-17: Καταγραφές τροχαίων συμβάντων ανά έτος και σοβαρότητα στο Ρέθυμνο

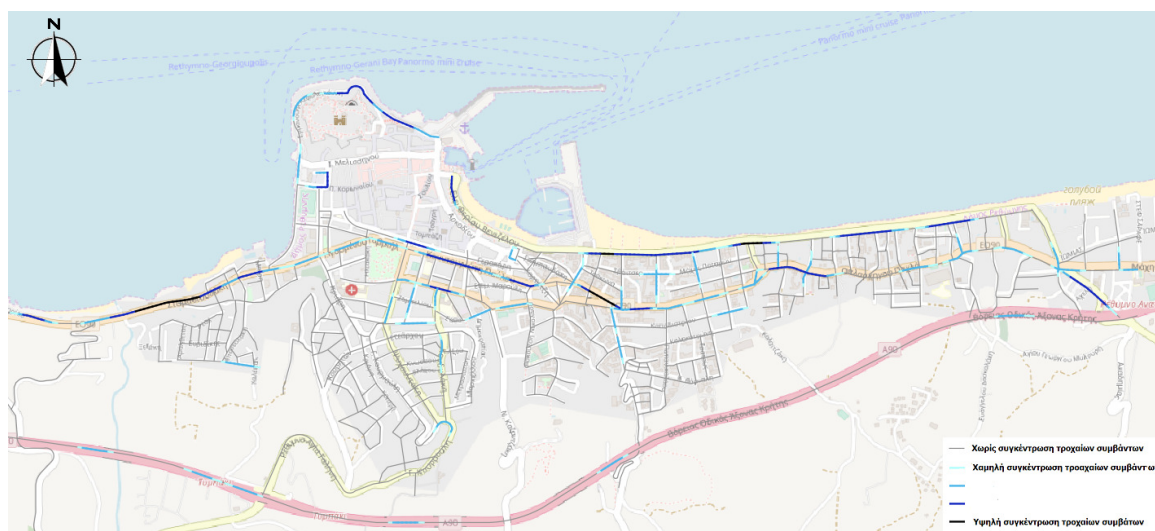
Αν εξεταστεί το σύνολο του Δήμου τότε παρατηρείται ότι στην αστική περιοχή του Δήμου Ρεθύμνου υπάρχει υψηλότερη συγκέντρωση τροχαίων συμβάντων σε σύγκριση με περιοχές που βρίσκονται στα νότια. Επίσης αρκετά τροχαία συμβάντα παρατηρούνται σε βασικούς υπεραστικούς οδικούς άξονες, ένας από αυτούς είναι ο ΒΟΑΚ. Βέβαια θα πρέπει να αναφερθεί ότι οι Εθνικές Οδοί Ρεθύμνου-Ηρακλείου και Ρεθύμνου-Χανίων συγκεντρώνουν περισσότερα τροχαία συμβάντα.



Εικόνα 2-18: Χάρτης 2: Θέσεις τροχαίων συμβάντων στο σύνολο του Δήμου Ρεθύμνου (2007-2017)

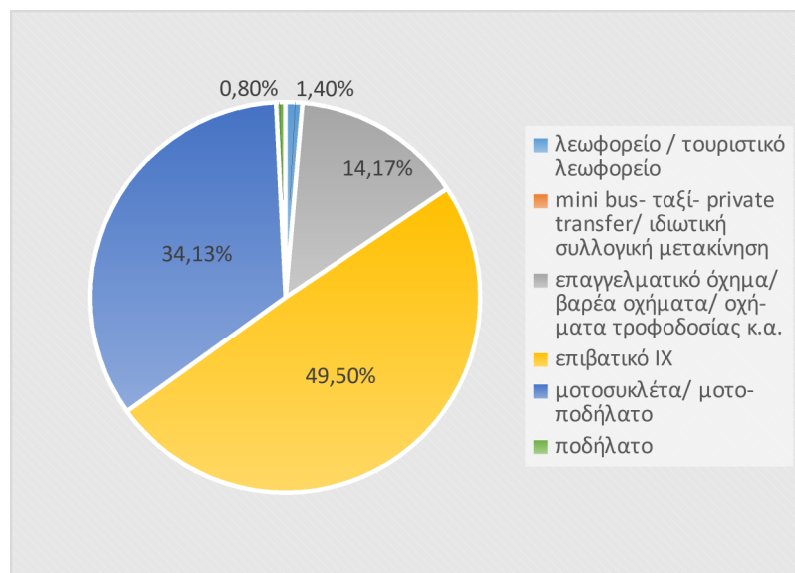
Ο Χάρτης 16 παρουσιάζει τα σημεία στο αστικό δίκτυο της πόλης που παρατηρήθηκε υψηλότερη συγκέντρωση τροχαίων συμβάντων. Η οδός Σταμαθίουδάκη εμφανίζει υψηλότερη συγκέντρωση τροχαίων συμβάντων σε σύγκριση με άλλες οδούς. Το ίδιο υψηλή είναι η πυκνότητα στις οδούς: Σοφοκλή Βενιζέλου, Κουντουριώτη και Οπλαρχηγού Πάχλα. Ειδικότερα ο κόμβος Βασιλάκη-Κουντουριώτη-Πορτάλιου είναι ιδιαίτερα επικίνδυνος σύμφωνα με την ανάλυση αυτή. Συνολικά παρατηρείται ότι τα

μελανά σημεία εμφανίζονται κατά μήκος των βασικών αστικών αξόνων του Ρεθύμνου.



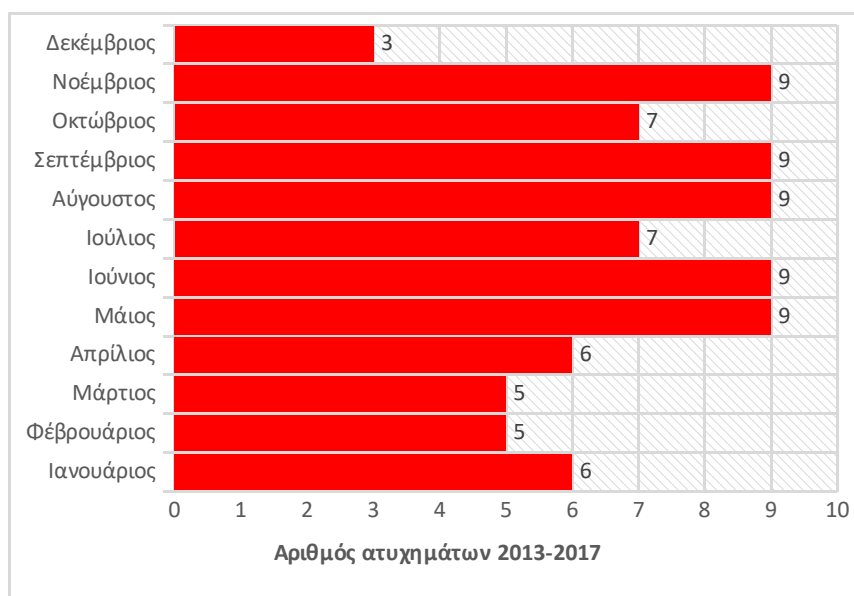
Εικόνα 2-19: Χάρτης 3: Σημεία συγκέντρωσης τροχαίων συμβάντων στην πόλη του Ρεθύμνου (2007-2017)

Στο 49.5% των περιπτώσεων, τουλάχιστον ένα αυτοκίνητο ενεπλάκει στο τροχαίο συμβάν. Το ποσοστό των τροχαίων συμβάντων με εμπλοκή ενός τουλάχιστον μηχανοκίνητου δίκυκλου μετρήθηκε πολύ υψηλό ίσο με 34.13% σε σύγκριση με άλλες πόλεις. Παράλληλα τουλάχιστον ένα Β.Ο. εμπλέκεται στον 14.17% των περιπτώσεων αυτών. Στον Δήμο Ρεθύμνης, δεν έχουν παρουσιαστεί πολλά τροχαία συμβάντα με εμπλοκή ποδηλάτη. Βέβαια το χαμηλό αυτό ποσοστό δικαιολογείται εν μέρει από το σχετικά χαμηλό ποσοστό χρήσης ποδηλάτου για τις καθημερινές μετακινήσεις.



Εικόνα 2-20: Ποσοστό τροχαίων συμβάντων (2007-2017) ανά κατηγορία οχήματος εμπλεκόμενων

Όπως φαίνεται στο Σφάλμα: Δεν βρέθηκε η πηγή παραπομπής, δεν παρατηρείται και ιδιαίτερα υψηλή εποχικότητα στην εμφάνιση των τροχαίων συμβάντων. Ειδικότερα, στην περίοδο 2013-2017, τόσο το μήνα Νοέμβριο όσο και το μήνα Αύγουστο, ο συνολικός αριθμός των τροχαίων συμβάντων είναι ο ίδιος ίσος με 9.



Εικόνα 2-21: Αριθμός τροχαίων συμβάντων (2013-2017) ανά μήνα

3. ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΥΚΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

3.1 Συμπεράσματα της ανάλυσης των προβλημάτων και των ευκαιριών

Ο Δήμος Ρεθύμνου έχει σημαντικό αναπτυξιακό ρόλο τόσο λόγω του έντονου τουριστικού ενδιαφέροντος όσο και της παρουσίας του Πανεπιστημίου. Η πόλη έχει αναπτύξει συνδέσεις και εξαρτήσεις οι οποίες έχουν ξεπεράσει το περιφερειακό πλαίσιο. Σημαντικό γεγονός είναι ότι, παρά τη μεγάλη ανάπτυξη που έχει γνωρίσει, έχει διατηρήσει αναλλοίωτο το παραδοσιακό χαρακτήρα της. Επίσης, έχουν παρατηρηθεί φαινόμενα διάχυσης οικισμών λόγω της τουριστικής ανάπτυξης του Δήμου.

Ως προς το φυσικό περιβάλλον, ο Δήμος Ρεθύμνου διαθέτει εκτεταμένη αμμώδη παραλία η οποία προσελκύει τουριστικές ροές αλλά και φυσικό πλούτο καθώς τμήματα αυτού εντάσσονται στο δίκτυο Natura 2000, με αποτέλεσμα να αποτελεί πλεονέκτημα για την περαιτέρω προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως είναι ο περιπατητικός και ο φυσιολατρικός. Παρόλα αυτά, εντός αστικού περιβάλλοντος στη πόλη του Ρεθύμνου, παρατηρούνται φαινόμενα θορύβου και εκπομπής αερίων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Θετικό είναι ότι έχει εκπονηθεί στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ σχέδιο δράσης για τη μείωση της χρήσης των συμβατικών ΙΧ

όπως είναι η Ζώνη Χαμηλών Εκπομπών και η μελέτη για τη διαχείριση των φορτοεκφορτώσεων (SULP).

Πέρα από το περιβάλλον, ο Δήμος Ρεθύμνου και συγκεκριμένα η πόλη του Ρεθύμνου διαθέτει πλούσιο πολιτιστικό απόθεμα το οποίο περιλαμβάνει χώρους πολιτισμούς ενώ πραγματοποιούνται συχνά σημαντικές πολιτιστικές δραστηριότητες. Εκτός από το κέντρο του Δήμου, διάφοροι οικισμοί έχουν ενεργούς πολιτιστικούς συλλόγους.

Ο τουριστικός χαρακτήρας του Δήμου είναι εμφανής από την ποικιλία πόλων έλξεων σε όλη την έκταση του, ενώ η κοντινή του απόσταση από τα Χανιά και το Ηράκλειο επηρεάζει τις συνδέσεις με όμορους Δήμους. Ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης έχει συμβάλλει ιδιαίτερα στην ανάπτυξη του βόρειου τμήματος του νησιού και στη διάχυση των τουριστικών ροών εντός και εκτός Δήμου. Πέρα όμως από αυτόν τον οδικό άξονα, η ποιότητα του οδικού δικτύου είναι μέτρια, καθώς δεν έχουν συντηρηθεί επαρχιακοί οδοί προς άλλους οικισμούς με αποτέλεσμα την εμφάνιση τροχαίων συμβάντων. Προφανώς ο αυξημένος αριθμός τροχαίων οφείλεται και στην αυξημένη χρήση ΙΧ από τους επισκέπτες κατά τη θερινή περίοδο.

Ο παρακάτω πίνακας απεικονίζει την ανάλυση S.W.O.T για το Δήμο Ρεθύμνης

| S STRENGTHS/ Δυνατά Σημεία | W WEAKNESSES/ Αδυναμίες | O OPPORTUNITIES/ Ευκαιρίες | T THREATS/ Απειλές |
|---|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ο Σημαντικοί πολιτιστικοί χώροι και πλούσιο πολιτιστικό περιβάλλον ο Όμορφο και ελκυστικό φυσικό περιβάλλον ο Εντυπωσιακό τοπίο ο Διατήρηση παραδοσιακών χαρακτηριστικών στους οικισμούς και στη πόλη του Ρεθύμνου ο Πλούσιο, συντηρημένο και σημασμένο δίκτυο μονοπατιών | <ul style="list-style-type: none"> ο Αραιή συχνότητα δρομολογίων ο Μικρό ποσοστό χρήσης ποδηλάτου, αν και υψηλότερο ποσοστό συγκριτικά με άλλες ελληνικές πόλεις ο Ύπαρξη υποδομών ΑμεΑ μόνο σε κεντρικές οδούς ο Κεντρικοί άξονες τέμνουν το εσωτερικό πολλών οικισμών ο Αρκετά σημεία επικινδυνότητας στο οδικό δίκτυο ο Σημαντική αύξηση του πληθυσμού κατά τους | <ul style="list-style-type: none"> ο Ευρωπαϊκή και κρατική χρηματοδότηση για την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στην πόλη ο Ευκαιρία χρηματοδότησης από την Περιφέρεια μέσω ΠΕΠ ο Έμφαση σε εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (π.χ Λεωφορεία – On Demand, συλλογικά ταξί και κοινόχρηστα μέσα) | <ul style="list-style-type: none"> ο Έλλειψη κρατικών πόρων λόγω οικονομικής κρίσης ο Παγκόσμια οικονομική κρίση που επηρεάζει όλους τους τομείς της ανάπτυξης ο Απουσία ουσιαστικής επιθυμίας του κοινού στη λήψη αποφάσεων στο σχεδιασμό |

| | | | |
|---|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ο Σημαντική απασχόληση στον πρωτογενή τομέα ο Διασύνδεση με τα αστικά κέντρα των Χανίων και του Ηρακλείου μέσω ΒΟΑΚ ο Λειτουργία κοινόχρηστων μέσων ο Εκτεταμένο δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας στη πόλη του Ρεθύμνου ο Ακτοπλοϊκή και εναέρια σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους έλξης ο Ύπαρξη ποδηλατοδρόμων ο Σημαντική εμπειρία σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας | <p>θερινούς μήνες</p> <ul style="list-style-type: none"> ο Αυξημένος αριθμός τροχαίων συμβάντων ο Μη ισορροπη ανάπτυξη του Δήμου (βόρειο – νότιο τμήμα) | <ul style="list-style-type: none"> ο Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για έργα που αφορούν βιώσιμες και καινοτόμες μετακινήσεις ο Διεθνής αναγνώριση στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας ο Εκπόνηση Ο.Χ.Ε | |
|---|---|---|--|

Πίνακας 3-9: Ανάλυση SWOT

3.2 Mobility Status

Αναφορικά με το προφίλ κινητικότητας στο Ρέθυμνο, το ποσοστό χρήσης ΙΧ είναι αρκετά υψηλό ενώ η ενοικίαση οχημάτων από τους επισκέπτες κατά τη θερινή περίοδο οδηγεί στην αύξηση της χρήσης του ΙΧ. Η χρήση αυτή προκαλεί σημαντικά ζητήματα στάθμευσης ιδίως κοντά σε χρήσεις εμπορίου, αναψυχής και τουριστικούς πόλους έλξης κατά τους θερινούς μήνες. Επίσης, εκείνη την περίοδο αυξάνονται ακόμα περισσότερο τα φαινόμενα της παράνομης στάθμευσης λόγω της έντονης ζήτησης για στάθμευση.

Για τη δημόσια συγκοινωνία, το δίκτυο καλύπτει μεγάλο μέρος της πόλης του Ρεθύμνου και των βασικών πόλων έλξης. Αντίθετα με την κάλυψη του δικτύου, υπάρχει σημαντικό πρόβλημα ως προς τη συχνότητα καθώς μερικές διαδρομές έχουν δρομολόγιο ανά μισή ή μια ώρα γεγονός που αποθαρρύνει τους χρήστες. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι σε τέτοιους τουριστικούς Δήμους θα πρέπει να ενισχυθούν και να προωθηθούν οι συλλογικές μετακινήσεις ή οι υπηρεσίες On –Demand έτσι ώστε να μειωθεί η χρήση των ιδιωτικών οχημάτων.

Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι ο Δήμος Ρεθύμνης έχει προωθήσει την χρήση κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης, καθώς στη πόλη του Ρεθύμνου λειτουργούν

κοινόχρηστα συστήματα dockless ποδηλάτων και πατίνια από ιδιωτικούς παρόχους. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι ζώνες στάθμευσης των κοινόχρηστων ποδηλάτων είναι χωροθετημένοι σε κεντρικά σημεία της πόλης στα οποία υπάρχει η δυνατότητα διασύνδεσης με τη δημόσια συγκοινωνία. Ωστόσο, υπάρχει ανάγκη για ενίσχυση της χρήσης τόσο των κοινόχρηστων μέσων όσο και της δημόσιας συγκοινωνίας έτσι ώστε να περιοριστεί περαιτέρω η χρήση του ΙΧ.

Ως προς τους ήπιους τρόπους μετακίνησης, το ποδήλατο καταλαμβάνει μικρό ποσοστό παρά το γεγονός ότι ο Δήμος διαθέτει ένα γραφικό ιστορικό κέντρο το οποίο συνδέεται με το παραλιακό μέτωπο. Να τονιστεί, ωστόσο, ότι το ποσοστό αυτό (5%) είναι μεγαλύτερο από άλλες ελληνικές πόλεις. Υπάρχει έλλειψη υποδομών ως προς τη χρήση του ποδηλάτου, καθώς ποδηλατόδρομους διαθέτει το κέντρο του Ρεθύμνου και το παραλιακό μέτωπο. Ως προς το περπάτημα, το ποσοστό είναι αρκετά υψηλό γεγονός που ενθαρρύνει τις παρεμβάσεις για βιώσιμες μετακινήσεις. Παρόλα αυτά υπάρχουν περιθώρια ανάπτυξης καθώς οι υποδομές εμφανίζουν ελλείψεις τόσο ως προς την ποιότητά τους όσο και ως προς την προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρία.

Ως προς τα τροχαία συμβάντα, παρατηρείται αύξηση κατά τους θερινούς μήνες και συγκεκριμένα Ιούλιο και Αύγουστο αλλά και κατά τη διάρκεια των μηνών του Σεπτεμβρίου και του Οκτωβρίου. **Οι λόγοι που τα περισσότερα τροχαία συμβαίνουν κατά τη θερινή περίοδο σχετίζονται με την τουριστική περίοδο,** καθώς ο αυξημένος όγκος τουριστών οδηγεί και στην αύξηση της κυκλοφορίας, καθώς και στη φύση των νέων χρηστών του δικτύου που δεν είναι εξοικειωμένοι με το χώρο, τις συνθήκες του οδικού δικτύου και της ευρύτερης νοοτροπίας οδήγησης. Η δε καλοκαιρία αυξάνει την κυκλοφορία των δικυκλιστών, η οποία είναι από τις πλέον ευάλωτες ομάδες.

Η συμμετοχή του κοινού τόσο για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν, όσο και για την ενημέρωση πάνω σε θέματα της κινητικότητας είναι πολύ μικρή ωστόσο οι φορείς συμμετέχουν ενεργά σε κάθε δημόσια συζήτηση. Κρίνεται όμως απαραίτητη η κινητοποίηση των πολιτών για ζητήματα που αφορούν τον τόπο τους, καθώς και η συμμετοχή σε επίπεδα σχεδιασμού.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται ο πίνακας ανάλυσης MOBILITY STATUS ανά τομέα κινητικότητας

Πίνακας 3-10: Ανάλυση Mobility Status ανά τομέα Κινητικότητα

| | Κατανομή μέσου μετακίνησης | Ποιότητα υποδομών | Ασφάλεια και ζωτικότητα | Περιβάλλον και Υγεία | Ισότιμη προσβασιμότητα | Κατάσταση εφαρμογών των μέτρων | Συμπέρασμα |
|----------------------------|----------------------------|-----------------------------------|---|---|---|--|---|
| Περπάτημα | 20% | Μέτρια | Το ιστορικό κέντρο της πόλης αποτελεί μια εκτεταμένη πεζοδρομημένη περιοχή που συνδέεται με το παραλιακό μέτωπο | Σημαντικό ποσοστό περπατήματος το οποίο επιδρά θετικά στη δημόσια υγεία και στη ποιότητα του αέρα εντός της πόλης | Υπάρχουν υποδομές για ΑμεΑ κατά μήκος <u>κεντρικών</u> οδικών αξόνων | συστηματική αύξηση των οδών υπό ανάπλαση – διαρκείς αναβαθμίσεις δικτύων | Απαιτείται επέκταση των πεζοδρομήσεων και υποδομών για ΑμεΑ καθώς και προσθήκη πεζοδρομίων στο δίκτυο γειτονιάς |
| Ποδήλατο | 5% | Μέτρια | Οι ποδηλάτες αισθάνονται ασφαλείς στα υφιστάμενα τμήματα ποδηλατοδρόμων | Χαμηλή χρήση ώστε να επιφέρει ωφέλιμα αποτελέσματα στο αστικό περιβάλλον | Το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων αναπτύσσεται κυρίως στο κέντρο της πόλης του Ρεθύμνου και στο παραλιακό μέτωπο | Καμία δραστηριότητα ενίσχυσης των υφιστάμενων υποδομών (αποκλειστικών). Οι νέες οδοί υπό ανάπλαση στα διάφορα προγράμματα ενσωματώνουν το ποδήλατο με μικτή χρήση | Προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου σε συνδυασμό με τον τουρισμό |
| Δημόσια συγκοινωνία | 10% | Ανεπάρκεια συχνότητας δρομολογίων | Τα αραιά δρομολόγια αποθαρρύνουν τη χρήση της δημόσιας | Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από την αυξανόμενη χρήση του ΙΧ και | Δεν υπάρχουν υποδομές για τη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας από | Καμία δραστηριότητα | Ανάγκη δημιουργίας δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας για όλες τις κοινωνικές ομάδες με επέκταση |

| | | | | | | | |
|---|-----------------|--|---|--|--|--|--|
| | | | συγκοινωνίας | την αναξιοπιστία των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας | ΑμεΑ | | των δρομολογίων κατά τη θερινή περίοδο και υπηρεσία On-Demand |
| Κοινόχρηστα οχήματα (ΙΧ, ποδήλατο, πατίνι) | χωρίς καταγραφή | Λειτουργία κοινόχρηστων πατινιών και ποδηλάτων στη πόλη του Ρεθύμνου | Δεν υπάρχουν οριοθετημένες γραμμές για τα υπόλοιπα μέσα μετακίνησης. Τα κοινόχρηστα μέσα κινούνται στο οδόστρωμα ή στον ποδηλατόδρομο | Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τη χρήση του ΙΧ αλλά υπάρχουν σημαντικές προϋποθέσεις ανάπτυξης | Οι χωροθετημένοι σταθμοί είναι στο κέντρο της πόλης. Ωστόσο, το σύστημα dockless βοηθά στη διασπορά των μέσων σε όλη την πόλη. | Καμία δραστηριότητα | Ενημέρωση και δημιουργία υποδομών για την ενίσχυση της χρήσης κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης |
| Ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα (ΙΧ, μοτοποδήλατο) | 60% | Καλή | Κατά κανόνα ασφαλές δίκτυο με χαμηλές ταχύτητες και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας. Η κατάσταση του οδικού δικτύου του Δήμου αποτελεί έναν παράγοντα που επιφέρει τροχαία συμβάντα | Η εξάρτηση από το ΙΧ επιφέρει προβλήματα μικροκλίματος και θορύβου ιδίως κατά τη θερινή περίοδο όπου οι επισκέπτες ενοικιάζουν οχήματα | Η παράνομη στάση και στάθμευση εμποδίζουν την κίνηση των διαφόρων ομάδων, ευάλωτων και μη | Έχει εκπονηθεί μελέτη για τη δημιουργία Ζώνης Χαμηλών Εκπομπών στο κέντρο της πόλης του Ρεθύμνου έτσι ώστε να μειωθεί ο θόρυβος και η ατμοσφαιρική ρύπανση | Εφαρμογή μέτρων για τη μείωση της χρήσης των ΙΧ |
| Διασύνδεση μέσων | χωρίς καταγραφή | Δεν υπάρχει ειδική υποδομή ωστόσο | Η απουσία υποδομών οδηγεί στην αύξηση της | Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τη χρήση του ΙΧ αλλά | Οι χωροθετημένοι σταθμοί είναι στο κέντρο της πόλης. Ωστόσο, το | Καμία δραστηριότητα | Πρωώθηση και ενίσχυση των κοινόχρηστων μέσων και των |

| | | | | | | | |
|--------------------|------------------------|--|---|--|--|---|---|
| μετακίνησης | | εντοπίζεται ορθή χωροθέτηση κοινοχρήστων πλησίον του ΚΤΕΛ και του λιμένα | χρήσης των ΙΧ γεγονός που οδηγεί σε αύξηση της πιθανότητας των τροχαίων συμβάντων | υπάρχουν σημαντικές προϋποθέσεις ανάπτυξης | σύστημα dockless βοηθά στη διασπορά των μέσων σε όλη την πόλη. | | συνδυασμένων μετακινήσεων |
| Ταξί | 5% | Υπάρχουν αρκετές πιάτσες ταξί με συνολικό αριθμό στόλου 77 ταξί | Η αύξηση των ΙΧ επηρεάζει την κινητικότητα και την ασφάλεια των πεζών | Οι μεμονωμένες μετακινήσεις επιβαρύνουν το αστικό περιβάλλον | Οικισμοί πέρα από τη πόλη του Ρεθύμνου και που δεν εξυπηρετούνται με τις διαδρομές του ΚΤΕΛ, μετακινούνται αποκλειστικά με ΙΧ | Καμία δραστηριότητα – μη ορθή κατανομή | Ανάγκη για δημιουργία συλλογικών μετακινήσεων και υπηρεσιών On-Demand |
| Φορτηγά | 5% | Μέτρια | Τα φορτηγά τροφοδοσίας επιβαρύνουν τον οικιστικό ιστό | Τα φορτηγά στην οικιστικό ιστό επιβαρύνουν το μικροκλίμα και αυξάνουν τα επίπεδα θορύβου | Οι χρήσεις εμπορίου και αναψυχής συγκεντρώνονται κατά μήκος κεντρικών οδικών αξόνων και του ιστορικού κέντρου, δηλ. περιοχές που επιβαρύνονται περισσότερο | Έχει εκπονηθεί SUMP – Sustainable Urban Logistics Plan έτσι ώστε να μην εμποδίζεται η κυκλοφορία από τη τροφοδοσία και να εξυπηρετείται καλύτερα κοινό και επιχειρήσεις | Εφαρμογή του SUMP |
| Ανάλυση | Σημαντική εξάρτηση από | Βελτίωση των υποδομών για | Βελτίωση της οδικής | Ανάγκη δημιουργίας | Ανάγκη δημιουργίας | Ανάγκη για δράση | |

| | | | | | | | |
|--|---|---------------------------|-----------|---|---------------------------|--------------------------------|--|
| | ιδιωτικά οχήματα, κυρίως ΙΧ, με σημαντική αύξηση κατά τη θερινή περίοδο | τις βιώσιμες μετακινήσεις | ασφάλειας | συστήματος συνδυασμένων και συλλογικών μετακινήσεων | εναλλακτικών μετακινήσεων | κινητοποίησης και των κατοίκων | |
|--|---|---------------------------|-----------|---|---------------------------|--------------------------------|--|

4. Δόμηση Μελλοντικών Σεναρίων Κινητικότητας

4.1 Γενικά

Τα σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για το Ρέθυμνο περιλαμβάνουν συγκεκριμένα μέτρα ή/ και δέσμες μέτρων διαχείρισης της κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταξύ τους συνέργειες με στόχο τη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών του δικτύου (πεζών, ποδηλατών, ΑΜΕΑ, κ.ά.), καθώς και της λειτουργίας και εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας, σύμφωνα πάντα με τις αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας.

Προσδιορίζονται και σχεδιάζονται εναλλακτικά σενάρια μέτρων, με έμφαση στην αύξηση της χρήσης της Δημόσιας Συγκοινωνίας, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με προτεραιότητα τις ευαίσθητες περιοχές, στη διαχείριση της στάθμευσης στο σύνολο της περιοχής παρέμβασης, με ιδιαίτερη έμφαση στην πόλη του Ρεθύμνου.

Τα εναλλακτικά Σενάρια αφορούν και στους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, ενώ περιλαμβάνουν τις τάσεις και τις προοπτικές περιβαλλοντικής και αειφόρου ανάπτυξης του Δήμου.

Προτείνονται τέσσερα (4) Σενάρια ως εξής:

- Σενάριο Τάσεων (DO NOTHING)
- **Σενάριο που δίνει έμφαση στο ποδήλατο και την πεζή μετακίνηση και στον έλεγχο της στάθμευσης και τον περιορισμό της κυκλοφορίας των οχημάτων**
- **Σενάριο που δίνει έμφαση στην ενίσχυση της Δημόσιας Συγκοινωνίας και στα κοινόχρηστα μέσα μετακίνησης**
- **Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο (DO EVERYTHING)**

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ήτοι 5ετία, 10ετία και 15+ετία.

4.2 Τάσεις εξέλιξης

4.2.1 Πληθυσμιακή εξέλιξη

Σύμφωνα με το επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου Ρεθύμνης, η πληθυσμιακή μεγέθυνση της πόλης του Ρεθύμνου κατά την τελευταία 50ετία (αύξηση 119%) αποτελεί σαφή ένδειξη της αναπτυξιακής δυναμικής και των προοπτικών αυτής της πόλης (λειτουργία Πανεπιστημίου, τουριστική ανάπτυξη, αξιοποίηση του ιδιαίτερα σημαντικού ιστορικού παρελθόντος και περιβάλλοντος, κ.λπ.). Στοιχείο αυτής της δυναμικής είναι και η συνεχής βελτίωση του σχετικού βάρους της πόλης στην Περιφερειακή Ενότητα..

Η πληθυσμιακή ενίσχυση που παρατηρήθηκε τα τελευταία χρόνια σε αρκετούς οικισμούς του Δήμου σχετίζεται άμεσα με τη γεωγραφική τους θέση (πρόκειται δηλ. στο σύνολό τους για οικισμούς που βρίσκονται έμπροσθεν του Όρους Βρύσινα και λειτουργούν ως περιοχές

β'/παραθεριστικής κατοικίας λόγω της απρόσκοπτης θέας προς τη θάλασσα), την εγγύτητα/πρόσβαση προς το Ρέθυμνο και τον παραγωγικό τους χαρακτήρα (μικρή εξάρτηση από την κτηνοτροφία). Ειδικότερα, με ιδιαίτερα μεγάλη αύξηση πληθυσμού σημειώνονται η πόλη του Ρεθύμνου και οι οικισμοί: Γάλλος, Τρία Μοναστήρια, Ανώγεια, Ρουσσοσπίτι, Πρινέδες, Ξηρό Χωριό, Σωματάς και Κάστελλος. Με μεγάλη αύξηση σημειώνονται οι οικισμοί: Αγία Ειρήνη, Χρωμοναστήρι, Γιαννούδι, Σελλί και με μικρή αύξηση οι οικισμοί: Άγιος Γεώργιος και Φωτεινός.

Αντίστοιχα, με μεγάλη μείωση πληθυσμού σημειώνονται οι οικισμοί: Πρασιές, Μύρθιος, Όρος, Γουλεδιανά, Καρέ, Κούμοι και με μικρή μείωση πληθυσμού οι οικισμοί: Γενή και Αμπελάκι. Πρόκειται, δηλ. για αγροτικούς οικισμούς που βρίσκονται νότια του όρους Βρύσινα και ως εκ τούτου στερούνται άμεσης οπτικής επαφής με τη θάλασσα και πρόσβασης με την πόλη.

Τέλος, πληθυσμιακή στασιμότητα εμφανίζουν οι οικισμοί: Μαρουλάς, Μύλοι, Καπεδιανά και Αρμένιοι.

Συμπερασματικά όσον αφορά στους οικισμούς του πρώην Δήμου προκύπτει ότι οι περισσότεροι οικισμοί διατήρησαν το πληθυσμιακό μέγεθός τους, όσοι είναι σε εγγύτητα με την πόλη του Ρεθύμνου το αύξησαν σημαντικά, ενώ για τους οικισμούς νότια του όρους Βρύσινα παρατηρείται πληθυσμιακή συρρίκνωση που μπορεί να είναι δύσκολα αναστρέψιμη.

4.2.2 Οικονομία

Σχετικά με τις εξελίξεις των βασικών οικονομικών μεγεθών στην ελληνική οικονομία, εκτιμήσεις για το ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ πριν την επιδημία του Covid-19 έδειχναν μεγέθυνση το 2020 κατά 2,3% και το 2021 κατά 2.0%. Οι συνθήκες που διαμορφώνονται από τον Μάρτιο του 2020 και έπειτα υποδεικνύουν σημαντική ύφεση για το έτος 2020.

Η ανεργία αναμένεται να ανέλθει στο 15,4% το 2020, ενώ η πρόβλεψη για το 2021 δείχνει 14,0%.

Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2016 και τα αναθεωρημένα για το 2015, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ στη χώρα το 2016 ανήλθε στις 16.378 ευρώ, οριακά μειωμένο (0,02%) σε σύγκριση με τις 16.381 ευρώ το 2015.

Στην Κρήτη το κατά κεφαλήν ΑΕΠ είναι 13.811 ευρώ, σημειώνοντας μείωση κατά 1,8% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

4.2.3 Δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ

Στην Ελλάδα σήμερα, κυκλοφορούν 5.282.695 επιβατικά οχήματα (ΕΛΣΤΑΤ, 2018). Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε 476 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους σε όλη τη χώρα και περίπου σε **412 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους στην Κρήτη**. Σημειώνεται ότι ο συνολικός στόλος οχημάτων στους ελληνικούς δρόμους, παρουσίασε μείωση κατά την περίοδο της κρίσης

(μείωση 2,1% την περίοδο 2010- 2015), γεγονός που οφειλόταν και στη μεγάλη μείωση της αγοράς του αυτοκινήτου (συνολική μείωση 46% την περίοδο 2010-2015).

Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ανάκαμψη στην αγορά του αυτοκινήτου, καθώς οι πωλήσεις ξεπέρασαν τις 100.000 το 2018, γεγονός που είχε να συμβεί από το 2008, ενώ αναμένεται να ακολουθήσει ανοδική πορεία. Ενδεικτικά, σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ, την περίοδο Ιανουαρίου-Μαΐου 2019 κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά 97.061 αυτοκίνητα (καινούρια ή μεταχειρισμένα εξωτερικού) έναντι 88.488 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2018, παρουσιάζοντας αύξηση 9,7%. Αύξηση 28,9% είχε παρουσιάσει η αγορά αυτοκινήτου και το πεντάμηνο Ιανουαρίου - Μαΐου του 2018 σε σχέση με το αντίστοιχο του 2017. Τα καινούρια αυτοκίνητα που κυκλοφόρησαν την περίοδο Ιανουαρίου - Μαΐου 2019 ανέρχονται σε 56.026 έναντι 52.940 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2018, παρουσιάζοντας αύξηση 5,8%.

4.2.4 Κατανάλωση Ενέργειας

Ο Δήμος Ρεθύμνης το Μάιο του 2011 υπέγραψε το Σύμφωνο των Δημάρχων και προσχώρησε στη μεγάλη αυτή ευρωπαϊκή οικογένεια των Τοπικών Αυτοδιοικήσεων της Ευρώπης που στοχεύουν στη μείωση των εκπομπών CO₂ σε ποσοστό μεγαλύτερο του 20% σε σχέση με το έτος βάσης που θα ορίσουν και δεσμεύονται να το επιτύχουν μέσα από τη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας στα δημοτικά κτήρια και μέσω της χρήσης ΑΠΕ για την κάλυψη των τοπικών αναγκών του ΟΤΑ ως οργανισμού και ως χωρική οντότητα.

Μέσα από την εισδοχή του αυτή στο Σύμφωνο, ο Δήμος Ρεθύμνης μεταξύ άλλων

δεσμεύτηκε:

- Να προετοιμάσει τη «Βασική Απογραφή Εκπομπών CO₂»,
- Να υποβάλλει το δικό του Σχέδιο Δράσης για τη βιώσιμη Ενέργεια, το οποίο θα εγκρίνει μέσα από το δημοτικό συμβούλιο, ένα χρόνο μετά την απόφαση προσχώρησης στην πρωτοβουλία «ΣΥΜΦΩΝΟ ΤΩΝ ΔΗΜΑΡΧΩΝ» και μέσα στο οποίο θα αποτυπώνονται τα μέτρα και οι πολιτικές για την επίτευξη των τοπικών ενεργειακών στόχων,
- να δημοσιοποιεί κάθε 2 χρόνια, εκθέσεις αξιολόγησης της πορείας υλοποίησης των περιβαλλοντικών δεσμεύσεων που θα αναλάβει,
- Να προωθήσει τη δραστηριότητα του και να εμπλέξει τους κατοίκους της περιοχής, αλλά και τους τοπικά δρώντες φορείς ή συλλόγους, μέσα από δράσεις όπως είναι τα Local Energy Days.
- Να διαδώσει το μήνυμα του Συμφώνου των Δημάρχων, που δεν είναι από άλλο από την πρόθεση και δέσμευση των τοπικών κοινωνιών για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και την ανάγκη υιοθέτησης βιώσιμης ενεργειακής κουλτούρας στην κατανάλωση και χρήση των ΑΠΕ.

Οι μεταφορές (Δημοτικός Στόλος) στο Δήμο Ρεθύμνης συμμετέχουν κατά 0,56% στη συνολική εκπομπή CO₂.

4.2.5 Ηλεκτρικά Αυτοκίνητα – Νέες Τεχνολογίες

Η αυτοκινητοβιομηχανία κινείται πλέον ταχύτατα προς τη μαζική υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης, λόγω του ανερχόμενου ενδιαφέροντος των καταναλωτών, αλλά και λόγω της αυστηροποίησης του κανονιστικού πλαισίου για τις εκπομπές ρύπων και του περιορισμού των ντιζελοκίνητων οχημάτων στην Ευρώπη. Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι πλέον μια βιώσιμη επιλογή σε όλο και περισσότερες χώρες παγκοσμίως. Ενδεικτικά, σύμφωνα με έρευνες οι οποίες υποθέτουν ότι οι κυβερνητικές πολιτικές, η τεχνολογία και οι κοινωνικές προτιμήσεις θα συνεχίζουν να εξελίσσονται με προσφορότερο τρόπο και ταχύτητα σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, ο στόλος των ηλεκτρικών οχημάτων αναμένεται να φτάσει μέχρι το 2040 στα 350 εκατ. παγκοσμίως, εκ των οποίων τα 300 εκατ. θα είναι επιβατικά (σύμφωνα με έκθεση της BP Energy Outlook 2019).

Οι προβλέψεις σχετικά με τις πωλήσεις των ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι παραπάνω από αισιόδοξες, καθώς όλο και περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες δίνουν μεγάλη έμφαση στην παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Bloomberg New Energy Finance (BNEF)¹ αναμένεται να είναι διαθέσιμα στην αγορά πάνω από 220 μοντέλα ηλεκτρικών αυτοκινήτων μέχρι το 2021.

Στην Ευρώπη, τα στοιχεία δηλώνουν ότι όλες οι ευρωπαϊκές χώρες δείχνουν μεγαλύτερη ετοιμότητα, σε σχέση με το παρελθόν, για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, παρόλο που ο ρυθμός βελτίωσης ποικίλλει σημαντικά σε όλη την Ευρώπη. Το κοινό φαίνεται να ενθαρρύνεται σχετικά με την αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς πέρσι οι πωλήσεις των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων BEVs κατέγραψαν την υψηλότερη επίδοσή τους στην Ευρώπη σημειώνοντας άλμα της τάξης του 47% σε σχέση με το 2017. Συγκεκριμένα, τη χρονιά εκείνη οι ταξινομήσεις των BEV ανήλθαν στις 132.800 μονάδες, ενώ πέρσι αυξήθηκαν στις 195.200 μονάδες. Συνολικά, έως το καλοκαίρι του 2019 αναμένονταν να κυκλοφορούν στην Ευρώπη 1,3 εκατ. ηλεκτρικά Ι.Χ.

Στην Ελλάδα, η ηλεκτροκίνηση βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο και αρκετά πίσω σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη, ωστόσο τα στοιχεία δείχνουν ότι ακολουθεί, αν και με αργό ρυθμό, βήματα προόδου. Συγκεκριμένα, το μερίδιο της αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων από 0,06% το 2016, ανέβηκε στο 0,19% το 2017, για να φτάσει όπως αναφέρθηκε στο 0,3% το 2018, σε μια αγορά της τάξης των 110.000 αυτοκινήτων συνολικά.²

Ωστόσο, η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί πλέον βασικό στόχο πολιτικής της Ελλάδας. Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής έχουν ήδη θεσπιστεί οικονομικά κίνητρα με σκοπό την προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Συγκεκριμένα, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας, τελών ταξινόμησης και φόρου πολυτέλειας. Τα υβριδικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από το 50% του προβλεπόμενου τέλους ταξινόμησης.

1 <https://about.bnef.com/>

2 Πηγή: EAF0

Επιπλέον, το 2019 υπεγράφη η Κοινή Υπουργική Απόφαση (υπ' αριθμ. 42863/438, ΦΕΚ 2040/Β/4.6.2019) για τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων ανοίγοντας το δρόμο για την ηλεκτροκίνηση, με στόχο έως το 2030 τα ηλεκτρικά οχήματα να αποτελούν το 10% του συνόλου του στόλου, έχοντας συνεισφέρει στη μείωση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας από τα επιβατικά οχήματα κατά 9%. Τα παραπάνω σενάρια φαίνονται περισσότερο αισιόδοξα λόγω των κινήτρων που πρόκειται να δοθούν στο ελληνικό αγοραστικό κοινό τα επόμενα χρόνια.

Επιπρόσθετα, πρόσθετα ψηφίστηκε ο Νόμος 4710/2020 «Πρωώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 142/Α/23.07.2020).

Οι βασικοί άξονές του, που παρουσιάστηκαν στις 5 Ιουνίου, Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος, από τον Πρωθυπουργό και τους συναρμόδιους υπουργούς Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, αποσκοπεί στη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου πλαισίου για την αγορά ηλεκτροκίνησης και στην προώθηση των αμιγώς ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων.

Η πρώτη σημαντική παρέμβαση του νομοσχεδίου, πέρα από τα οικονομικά κίνητρα για απόκτηση ηλεκτρικού οχήματος, αφορά στην παροχή φορολογικών κινήτρων με στόχο την ελάφρυνση του κόστους χρήσης ενός ηλεκτρικού οχήματος, αλλά και την ανάπτυξη σημείων φόρτισης σε όλη την ελληνική επικράτεια.

Ειδικότερα, μέσω ειδικών κινήτρων ενθαρρύνεται η κτήση και η χρήση ηλεκτρικών οχημάτων.

Παράλληλη ενθαρρύνεται μέσω φορολογικών κινήτρων και η ανάπτυξη υποδομών φόρτισης, καθώς προβλέπεται αυξημένος συντελεστής απόσβεσης παγίων και έκπτωσης δαπάνης για την αγορά και εγκατάσταση δημόσια προσβάσιμων σημείων φόρτισης.

Για την επίτευξη του στόχου αυτού «ενεργοποιείται» και ο δημόσιος τομέας, μέσω της υποχρεωτικής ποσόστωσης στις δημόσιες προμήθειες καθαρών οχημάτων προκειμένου να εκσυγχρονιστεί ο στόλος οχημάτων. Έτσι προβλέπεται το 25% των νέων οχημάτων από τον Αύγουστο του 2021 να είναι ηλεκτρικά. Επιπροσθέτως, εισάγονται υποχρεωτικά «πράσινα» κριτήρια επιλογής και αξιολόγησης στις διαδικασίες ανάθεσης του δημόσιου τομέα συμβάσεων που είναι συναφείς με χρήση στόλου οχημάτων, ώστε να έχουν προβάδισμα οι υποψήφιοι που διαθέτουν οχήματα χαμηλών εκπομπών .

Επίσης, η Τοπική Αυτοδιοίκηση αναλαμβάνει την εκπόνηση ειδικών σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων μέσω των οποίων χωροθετούνται θέσεις στάθμευσης και φόρτισης, προβλέποντας μάλιστα την δωρεάν στάθμευση των ηλεκτρικών οχημάτων σε αυτές. Ο Δημόσιος τομέας δημιουργεί ειδικές θέσεις για την στάθμευση και την φόρτιση σε όλα τα κτίρια των δημόσιων υπηρεσιών τα οποία διαθέτουν χώρους στάθμευσης

Δημιουργούνται χώροι στάσης-στάθμευσης ΤΑΞΙ, όπου θα εγκατασταθούν υποδομές φόρτισης, και στις υφιστάμενες και στις νέες πιάτσες, ώστε οι οδηγοί ηλεκτροκίνητων ΤΑΞΙ να μπορούν να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες επαναφόρτισης κατά την αναμονή τους στις πιάτσες.

Οι κάτοχοι ηλεκτρικού οχήματος που κατοικούν σε πολυκατοικία θα μπορούν εύκολα και γρήγορα να εγκαταστήσουν ένα οικιακό φορτιστή στο ιδιωτικό χώρο στάθμευσής τους.

Στην κατεύθυνση της μείωσης των ρύπων και του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των μεταφορών, επιβάλλεται περιβαλλοντικό τέλος 3.000 ευρώ στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα παλαιού τύπου (τεχνολογίας Euro 4), με τα έσοδα που θα προκύψουν να προορίζονται μέσω του Λογαριασμού Ειδικού Σκοπού για την ενίσχυση των φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορών. Ταυτόχρονα επιβάλλεται απαγόρευση των εισαγωγών των ακόμα παλαιότερων και εξαιρετικά ρυπογόνων οχημάτων (τεχνολογίας Euro 1,2 και 3).

Τέλος, συμπληρωματικά των ρυθμίσεων του νομοσχεδίου, έχει προκηρυχθεί η δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ μέσω της οποίας ενισχύονται με οικολογικό bonus φυσικά πρόσωπα, ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. οχημάτων ΤΑΞΙ και νομικά πρόσωπα ανεξαρτήτου μεγέθους και νομικής μορφής για την αγορά ή και μίσθωση ηλεκτρικών και plug-in υβριδικών οχημάτων, καθώς και ηλεκτρικών δικύκλων και ποδηλάτων.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τη βελτίωση της υποδομής σχετικά με την ηλεκτροκίνηση, όσο και τη μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη πρόβλεψη για επιστροφή έως το 2040 των οικονομικών δεικτών στην προ κρίσης εποχή του 2007, αναμένεται σημαντική αύξηση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στη χώρα.

4.3 Σενάριο Α: Μηδενικό Σενάριο (Do Nothing)

Το μηδενικό σενάριο δείχνει την εξέλιξη των τάσεων **αν δεν υλοποιηθούν μέτρα και πολιτικές για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας**, και συνεχιστεί η υφιστάμενη πρακτική σε έργα και υποδομές.

Οι γενικές αρχές του μηδενικού σεναρίου είναι οι ακόλουθες:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- **Παραμένουν τα προβλήματα στην κυκλοφοριακή οργάνωση, τη στάθμευση και γενικότερα τις μετακινήσεις για το σύνολο του δήμου.**
- Παραμένουν τα προβλήματα και οι αρνητικές επιπτώσεις που έχει επιφέρει η αύξηση του αριθμού των οχημάτων, η μειωμένη οδική ασφάλεια που οδηγεί σε τροχαία συμβάντα, η ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση, καθώς και η κατάληψη του δημόσιου χώρου από το ΙΧ.
- Παραμένουν τα προβλήματα προσβασιμότητας για τους πεζοούς, τους ποδηλάτες και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα εξαιτίας του ανεπαρκούς πλάτους των πεζοδρομίων, της κακής τους ποιότητας, της έλλειψης ραμπών και οδεύσεων τυφλών και των περιορισμένων υποδομών για ποδηλάτες.

- Τα υφιστάμενα προβλήματα διαιωνίζονται και επεκτείνονται σε όλους τους τομείς της ζωής της πόλης.
- Δεν επιτυγχάνονται οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται με τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για το Ρέθυμνο.

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

Η Ελλάδα βρίσκεται πίσω στον τομέα της προώθησης ήπιων μέσων μεταφοράς σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όμως σύντομα αναμένεται να διαθέτει και να βάλει σε τροχιά υλοποίησης μια θεσμοθετημένη στρατηγική για το ποδήλατο, η οποία αποτελεί και βασικό πυλώνα σχεδιασμού των ΣΒΑΚ. Στο πλαίσιο αυτό το Ρέθυμνο μπορεί να εστιάσει στην ενίσχυση της μετακίνησης με ποδήλατο και να εκμεταλλευτεί τα έργα «πιλότους» που θα πραγματοποιηθούν στο εγγύς μέλλον και θα χρηματοδοτηθούν από ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα.

Οι γενικές αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό είναι:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- Προωθούνται παρεμβάσεις στο σύνολο των πεζοδρομίων για διαπλάτυνσή τους και βελτίωση της ποιότητάς τους και αποτροπή/κατάργηση της παράνομης στάθμευσης.
- Δημιουργείται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης.
- Δημιουργείται ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων εντός της πόλης.
- Δημιουργείται ένα ευρύ δίκτυο πράσινων διαδρομών.
- Δημιουργείται σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων.
- **Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι στόχοι» που σχετίζονται με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορά στις μετακινήσεις, τη βελτίωση δημόσιας υγείας, τη βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση και την προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου.**

Μέτρα

1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο, ωστόσο διασφαλίζει με τους δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλάτυνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.)

Η πύκνωση των διαβάσεων πεζών, ιδιαίτερα σε κεντρικούς άξονες, συμβάλλει στη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων και άρα στην αύξηση της ασφάλειας όλων των χρηστών του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα των πιο ευάλωτων (πεζών, ποδηλατών κ.λπ.). Η τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ στα πεζοδρόμια, εξασφαλίζει την ομαλή κίνηση των ατόμων με αναπηρία στο οδικό περιβάλλον της περιοχής. Η μείωση του πλάτους της κυκλοφορίας μειώνει σημαντικά τις ταχύτητες των οχημάτων. Η απομάκρυνση της στάθμευσης παρά την οδό βελτιώνει την

ορατότητα των πεζών και συμβάλλει επίσης σημαντικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι κατασκευαστικές παρεμβάσεις / φυσικός σχεδιασμός είναι πιο δύσκολο να «αγνοηθούν» από τα οχήματα. Το κόστος υλοποίησης των συγκεκριμένων παρεμβάσεων είναι μικρό και η διαδικασία υλοποίησή τους μπορεί να έχει μικρές καθυστερήσεις ωστόσο τα οφέλη θα είναι σημαντικά για την βελτίωση της κινητικότητας του συνόλου των μετακινούμενων.

3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές)

Αποτελεί κρίσιμο μέτρο που συμβάλλει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και στην προστασία ευάλωτων περιοχών, ιδίως αν εφαρμοστεί σε εκτεταμένη ζώνη, μέσω της μείωσης των διαμπερών ροών, καθώς επίσης και στην προώθηση της πεζή μετακίνησης. Ωστόσο, είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής και η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο.

Βέβαια, σε ορισμένες περιπτώσεις μπορούν να εφαρμοστούν σε αρχικό στάδιο προσωρινές πεζοδρομήσεις. Η υλοποίηση του μέτρου επιτυγχάνεται με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως τοποθέτηση κινητών εμποδίων για την απαγόρευση της διέλευσης των οχημάτων. Συγχρόνως, η προσωρινή εφαρμογή του μέτρου συμβάλλει στην ευκολότερη αποδοχή από τους πολίτες.

4) Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων της πόλης (μικτών και διαχωρισμένων υποδομών)

Το ποδήλατο είναι καταλύτης οδικής ασφάλειας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων (είτε αυτόνομα είτε ως τμήμα πράσινων διαδρομών) μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην προώθηση του ποδηλάτου αλλά και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα. Οι λύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων ποικίλουν, καθώς μπορεί να αποτελούν είτε αποκλειστικές υποδομές είτε να μοιράζονται τον οδικό χώρο με άλλους χρήστες πχ αυτοκίνητα ή πεζούς. Σε κάθε περίπτωση η εισαγωγή του ποδηλάτου στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα του Ρεθύμνου θα είναι σημαντικός παράγοντας βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και παράγοντας προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικούς οικισμούς.

5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων

Η εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε καίρια σημεία (πχ κέντρο πόλης, τοπικά κέντρα, πόλοι έλξης κτλ) μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την χρήση του εν λόγω μέσου. Επίσης αποτελεί ένα μέτρο που έχει τη δυνατότητα να εφαρμοστεί εύκολα και είναι σχετικά οικονομικό.

6) Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου πόλης

Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν με

αξιοσημείωτο τρόπο στην ανάδειξη κέντρων, γειτονιών και πόλων έλξης από τους οποίους διέρχονται.

7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα και τις ζωές των κατοίκων γενικότερα. Μάλιστα, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα των μετακινήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό μία περιοχή, η οποία επιθυμεί να επιτύχει ένα σημαντικό επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας, να αξιοποιήσει ορισμένα από αυτά τα εργαλεία. Η ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Επίσης εμφανίζει καίρια σημασία για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές διαδικασίες ωρίμανσης. Επίσης, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό καθώς μπορεί η υλοποίησή του να χρηματοδοτηθεί από Ευρωπαϊκά προγράμματα που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.

8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στο δημόσιο χώρο της πόλης. Η δημιουργία περιοχών τέτοιου είδους περιοχών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλά αλλάζουν οι πορείες τους.

9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων

Η ανάπλαση και η διαμόρφωση κεντρικών οδών στις πόλεις συνιστούν ένα δυναμικό μέτρο, το οποίο υπό τις κατάλληλες συνθήκες μπορεί να συνεισφέρει αισθητά στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Οι παρεμβάσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν ποικίλουν και διαφοροποιούνται ανάλογα με τη δυναμική και το κόστος τους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αναπλάσεων είναι η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, η δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου, η εγκατάσταση λεωφορειολωρίδας, η μείωση του χώρου κυκλοφορίας των αυτοκινήτων (με κατάργηση ουσιαστικά νεκρού χώρου), η απαγόρευση στάθμευσης καθώς και πιο δυναμικά μέτρα όπως η μετατροπή του άξονα σε οδό ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομο. Μάλιστα, οι πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών αποτελούν σε αρκετές περιπτώσεις αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση των διαμπερών ροών, ωστόσο είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής.

| Προτεινόμενα Μέτρα | Μέτρα που εισάγονται στο Urban Transport Roadmaps- UTR |
|---|--|
| 7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων | Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike sharing) |
| 1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης 2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.) 3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές) 4) Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων της πόλης (μικτών και διαχωρισμένων υποδομών) 5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων 6) Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου πόλης | Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network and facilities) |
| 8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας 9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων | Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic calming measures) |

Πίνακας 4-12 - Παράμετροι UTR Σεναρίου Β

| Μέτρο | Παράμετροι που εισάγονται στο |
|-------|-------------------------------|
|-------|-------------------------------|

| | μοντέλο UTR |
|---|--|
| Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike sharing) | Χρονιά υλοποίησης: 2021 Κόστος υλοποίησης: 1500/ποδήλατο Συνδρομή: 25/έτος Κάλυψη: 25% αστικής περιοχής |
| Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network and facilities) | Χρονιά υλοποίησης: 2021 Περίοδος υλοποίησης έργων: 7 χρόνια Μήκος πράσινης διαδρομής: 30km Κόστος κατασκευής: 50000 - 100000/km |
| Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic calming measures) | Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περίοδος υλοποίησης: 3 έτη Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 50% |

4.5 Σενάριο Γ: Προώθηση δημόσιας συγκοινωνίας και κοινόχρηστων μέσων κινητικότητας

Όπως και το ποδήλατο, έτσι και η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί βασικό πυλώνα σχεδιασμού των ΣΒΑΚ. Ειδικά σε έναν δήμο με τα χαρακτηριστικά του Ρεθύμνου είναι απαραίτητη μία σύγχρονη και συνεπής δημόσια συγκοινωνία, καθώς η ύπαρξη εξωαστικών οικισμών σε συνδυασμό με την υποβαθμισμένη δημόσια συγκοινωνία καθιστούν αναγκαία τη χρήση του ΙΧ και δημιουργούν πλήθος εισερχόμενων μετακινήσεων στην πόλη.

Οι γενικές αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό είναι:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Αντικατάσταση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας (ΔΣ) με οχήματα καθαρής ενέργειας.
- Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο 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 στις 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.

Μέτρα

1) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει αύξηση των επιβατών στις αστικές συγκοινωνίες και κατ' επέκταση θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου, θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος και τα ΚΤΕΛ. Επίσης, πέρα από την επέκταση ή τροποποίηση του δικτύου, θεωρείται ιδιαίτερα αναγκαία και η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων, η οποία θα συμβάλλει αναμφίβολα στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού από τα ΜΜΜ.

2) Αντικατάσταση στόλου αστικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (κανονικά ή mini-buses)

Το κόστος για την αγορά νέων και ηλεκτρικών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας είναι σχετικά μεγάλο όπως επίσης μεγάλος είναι και ο χρόνος απόσβεσης μιας τέτοιου είδους επένδυσης. Ωστόσο υπάρχουν άμεσα οφέλη για το περιβάλλον αλλά και για το επίπεδο αποδοτικότητας της δημοτικής συγκοινωνίας στην πόλη του Ρεθύμνου, τα οποία συνηγορούν στην υλοποίηση μιας τέτοιου είδους επένδυσης.

3) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας

Η δημόσια συγκοινωνία στην πόλη του Ρεθύμνου, οφείλει να αξιοποιήσει τις διαθέσιμες έξυπνες τεχνολογίες, προκειμένου να βελτιώσει αισθητά τις υπηρεσίες της προς τους πολίτες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής το οποίο θα ενημερώνει έγκαιρα και έγκυρα τους χρήστες για τα δρομολόγια, τις θέσεις και τον χρόνο άφιξης των λεωφορείων σε κάθε στάση, αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο σε μεγάλο βαθμό την αξιοπιστία της δημόσιας συγκοινωνίας στην περιοχή. Επίσης, θα είναι ιδιαίτερα ωφέλιμη η δημιουργία μιας σχετικής εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα, εύκολα προσβάσιμη και φιλική στον χρήστη, με σκοπό την εξυπηρέτηση του χρήστη κάθε δυνατή στιγμή.

Η ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών στο υπάρχον σύστημα, αποτελεί μία σταδιακή και απαιτητική διαδικασία, ωστόσο τα οφέλη που θα προσφέρει στο μεταφορικό σύστημα, καθιστούν το μέτρο αυτό, ένα σημαντικό τμήμα του ΣΒΑΚ Δήμου Ρεθύμνης.

4) Δημιουργία χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία

Ο χώρος park n ride αποτελεί ένα ιδιαίτερο μέτρο για την αναβάθμιση της λειτουργίας των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας (αστικών και υπεραστικών λεωφορείων) στο Ρέθυμνο, αλλά και της ευρύτερης γειτονιάς τους. Επίσης θα ενισχύσει σημαντικά την πολυτροπικότητα και κατ' επέκταση την προσπελασιμότητα της περιοχής.

5) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)

Το car sharing είναι μια από τις μορφές της από κοινού χρήσης αυτοκινήτου, στην κατεύθυνση που χρησιμοποιούνται τα ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα αλλά για μικρό χρονικό διάστημα με αυτοματοποιημένο τρόπο. Με το car sharing το ίδιο αυτοκίνητο χρησιμοποιείται από αρκετούς ανθρώπους με τη σειρά σε διαφορετικό χρόνο, παρέχοντας στους χρήστες σχετικά μεγάλη ευελιξία (π.χ. τη δυνατότητα χρήσης οχήματος μόλις για λίγες ώρες). Τα οφέλη του car-sharing για μία περιοχή, τους κατοίκους και τους επισκέπτες της, ποικίλουν και άπτονται κάθε πτυχή της βιωσιμότητας (κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική).

6) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand)

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει αύξηση των επιβατών στις αστικές συγκοινωνίες και θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος και τα ΚΤΕΛ. Ωστόσο, αν η επιβατική κίνηση των γραμμών δεν είναι ικανοποιητική, η εφαρμογή του μέτρου δεν θα αποτελεί οικονομικά συμφέρουσα λύση. Άρα, η λύση μιας on-demand (βασισμένη στη ζήτηση) διαχείρισης των διαδρομών της δημόσιας συγκοινωνίας, θα συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.

Πίνακας 4-13 - Σύνδεση προτεινόμενων μέτρων Σεναρίου Γ με το Urban Transport Roadmaps

| Προτεινόμενα Μέτρα | Μέτρα που εισάγονται στο Urban Transport Roadmaps- UTR |
|---|--|
| 5) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing) | Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car sharing) |
| 2) Αντικατάσταση στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (κανονικά ή mini-buses) | Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets) |
| 1) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας | Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities) |
| 3) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας | |
| 6) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand) | |
| 4) Δημιουργία περιφερειακών χώρων | Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση |

| | |
|--|-----------------|
| στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία | (Park and ride) |
|--|-----------------|

Πίνακας 4-14 - Παράμετροι UTR Σεναρίου Γ

| Μέτρο | Παράμετροι που εισάγονται στο μοντέλο UTR |
|---|---|
| Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car sharing) | Χρονιά υλοποίησης: 2021 Συνδρομή: 20/έτος Κόστος χρήσης: 7.5/έτος |
| Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets) | Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περίοδος υλοποίησης έργων: 5 χρόνια Στόχος μείωσης ρύπανσης και εκπομπών CO2 |
| Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities) | Χρονιά υλοποίησης: 2023 Ενίσχυση συχνότητας δρομολογίων στο 100% των γραμμών Μήκος νέων γραμμών: 30χλμ. |
| Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park and ride) | Χρονιά υλοποίησης: 2021 Περίοδος υλοποίησης: 3 χρόνια Κόστος υλοποίησης: 150.000 ευρώ |

4.6 Σενάριο Δ: Ριζοσπαστικό σενάριο

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 αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- Ισχύουν όλα όσα προτείνονται στα προηγούμενα δύο σενάρια (B & Γ).
- Προωθείται η ηλεκτροκίνηση και στα ιδιωτικά αυτοκίνητα.

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

Μέτρα

1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο, ωστόσο διασφαλίζει με τους δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.)

Η πύκνωση των διαβάσεων πεζών, ιδιαίτερα σε κεντρικούς άξονες, συμβάλλει στη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων και άρα στην αύξηση της ασφάλειας όλων των χρηστών του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα των πιο ευάλωτων (πεζών, ποδηλατών κ.λπ.). Η τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ στα πεζοδρόμια, εξασφαλίζει την ομαλή κίνηση των ατόμων με αναπηρία στο οδικό περιβάλλον της περιοχής. Η μείωση του πλάτους της κυκλοφορίας μειώνει σημαντικά τις ταχύτητες των οχημάτων. Η απομάκρυνση της στάθμευσης παρά την οδό βελτιώνει την ορατότητα των πεζών και συμβάλλει επίσης σημαντικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι κατασκευαστικές παρεμβάσεις είναι πιο δύσκολο να «αγνοηθούν» από τα οχήματα. Το κόστος υλοποίησης των συγκεκριμένων παρεμβάσεων είναι μικρό και η διαδικασία υλοποίησή τους μπορεί να έχει μικρές καθυστερήσεις ωστόσο τα οφέλη θα είναι σημαντικά για την βελτίωση της κινητικότητας.

3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές)

Αποτελεί κρίσιμο μέτρο που συμβάλλει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και στην προστασία ευάλωτων περιοχών, ιδίως αν εφαρμοστεί σε εκτεταμένη ζώνη, μέσω της μείωσης των διαμπερών ροών, καθώς επίσης και στην προώθηση της πεζή μετακίνησης. Ωστόσο, είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής και η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο.

Βέβαια, σε ορισμένες περιπτώσεις μπορούν να εφαρμοστούν σε αρχικό στάδιο προσωρινές πεζοδρομήσεις. Η υλοποίηση του μέτρου επιτυγχάνεται με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως τοποθέτηση κινητών εμποδίων για την απαγόρευση της διέλευσης των οχημάτων. Συγχρόνως, η προσωρινή εφαρμογή του μέτρου συμβάλλει στην ευκολότερη αποδοχή από τους πολίτες.

4) Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων της πόλης (μικτών και διαχωρισμένων υποδομών)

Το ποδήλατο είναι καταλύτης οδικής ασφάλειας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων (είτε αυτόνομα είτε ως τμήμα πράσινων διαδρομών) μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην προώθηση του ποδηλάτου αλλά και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα. Οι λύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων ποικίλουν, καθώς μπορεί να αποτελούν είτε αποκλειστικές υποδομές είτε να μοιράζονται τον οδικό χώρο με άλλους χρήστες πχ αυτοκίνητα ή πεζούς. Σε κάθε περίπτωση η εισαγωγή του ποδηλάτου στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα του Ρεθύμνου θα είναι σημαντικός παράγοντας βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και παράγοντας προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικούς οικισμούς.

5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων

Η εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε καίρια σημεία (πχ κέντρο πόλης, τοπικά κέντρα, πόλοι έλξης κτλ) μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την χρήση του εν λόγω μέσου. Επίσης αποτελεί ένα μέτρο που έχει τη δυνατότητα να εφαρμοστεί εύκολα και είναι σχετικά οικονομικό.

6) Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου πόλης

Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν με αξιοσημείωτο τρόπο στην ανάδειξη κέντρων, γειτονιών και πόλων έλξης από τις οποίες διέρχονται.

7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα και τις ζωές των κατοίκων γενικότερα. Μάλιστα, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα των μετακινήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό μία περιοχή, η οποία επιθυμεί να επιτύχει ένα σημαντικό επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας, να αξιοποιήσει ορισμένα από αυτά τα εργαλεία. Η ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Επίσης εμφανίζει καίρια σημασία για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές διαδικασίες ωρίμανσης. Επίσης, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό καθώς μπορεί η υλοποίησή του να χρηματοδοτηθεί από Ευρωπαϊκά προγράμματα που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.

8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στο δημόσιο χώρο της πόλης. Η

δημιουργία περιοχών τέτοιου είδους περιοχών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφορικά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλά αλλάζουν οι πορείες τους.

9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων

Η ανάπλαση και η διαμόρφωση κεντρικών οδών στις πόλεις συνιστούν ένα δυναμικό μέτρο, το οποίο υπό τις κατάλληλες συνθήκες μπορεί να συνεισφέρει αισθητά στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Οι παρεμβάσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν ποικίλουν και διαφοροποιούνται ανάλογα με τη δυναμική και το κόστος τους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αναπλάσεων είναι η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, η δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου, η εγκατάσταση λεωφορειολωρίδας, η μείωση του χώρου κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, η απαγόρευση στάθμευσης καθώς και πιο δυναμικά μέτρα όπως η μετατροπή του άξονα σε οδό ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομο. Μάλιστα, οι πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών αποτελούν σε αρκετές περιπτώσεις αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση των διαμπερών ροών, ωστόσο είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής.

10) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει αύξηση των επιβατών στις αστικές συγκοινωνίες και κατ' επέκταση θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου, θα πρέπει να συμφωνήσουν ο δήμος και τα ΚΤΕΛ. Επίσης, πέρα από την επέκταση ή τροποποίηση του δικτύου, θεωρείται ιδιαίτερα αναγκαία και η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων, η οποία θα συμβάλλει αναμφίβολα στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού από τα ΜΜΜ.

11) Αντικατάσταση στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (κανονικά ή mini-buses)

Το κόστος για την αγορά νέων και ηλεκτρικών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας είναι σχετικά μεγάλο όπως επίσης μεγάλος είναι και ο χρόνος απόσβεσης μιας τέτοιου είδους επένδυσης. Ωστόσο υπάρχουν άμεσα οφέλη για το περιβάλλον αλλά και για το επίπεδο αποδοτικότητας της δημοτικής συγκοινωνίας στην πόλη του Ρεθύμνου, τα οποία συνηγορούν στην υλοποίηση μιας τέτοιου είδους επένδυσης.

12) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας

Η δημόσια συγκοινωνία στην πόλη του Ρεθύμνου, οφείλει να αξιοποιήσει τις διαθέσιμες έξυπνες τεχνολογίες, προκειμένου να βελτιώσει αισθητά τις υπηρεσίες της προς τους πολίτες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής το οποίο θα ενημερώνει έγκαιρα και έγκυρα τους χρήστες για τα δρομολόγια, τις θέσεις και τον χρόνο άφιξης των λεωφορείων σε κάθε στάση, αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο σε μεγάλο βαθμό την αξιοπιστία της δημόσιας συγκοινωνίας στην περιοχή. Επίσης, θα είναι ιδιαίτερα ωφέλιμη η δημιουργία μιας σχετικής εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα, εύκολα προσβάσιμη και φιλική στον χρήστη, με σκοπό την εξυπηρέτηση του χρήστη κάθε δυνατή στιγμή.

Η ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών στο υπάρχον σύστημα, αποτελεί μία σταδιακή και απαιτητική διαδικασία, ωστόσο τα οφέλη που θα προσφέρει στο μεταφορικό σύστημα, καθιστούν το μέτρο αυτό, ένα σημαντικό τμήμα του ΣΒΑΚ Δήμου Ρεθύμνης.

13) Δημιουργία χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία

Ο χώρος park n ride αποτελεί ένα ιδιαίτερο μέτρο για την αναβάθμιση της λειτουργίας των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας (αστικών και υπεραστικών λεωφορείων) στο Ρέθυμνο, αλλά και της ευρύτερης γειτονιάς τους. Επίσης θα ενισχύσει σημαντικά την πολυτροπικότητα και κατ' επέκταση την προσπελασιμότητα της περιοχής.

14) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)

Το car sharing είναι μια από τις μορφές της από κοινού χρήσης αυτοκινήτου, όπως είναι για παράδειγμα το carpooling ή το ωτοστόπ. Με το car sharing το ίδιο αυτοκίνητο χρησιμοποιείται από αρκετούς ανθρώπους με τη σειρά σε διαφορετικό χρόνο, παρέχοντας στους χρήστες σχετικά μεγάλη ευελιξία (π.χ. τη δυνατότητα χρήσης οχήματος μόλις για λίγες ώρες). Τα οφέλη του car-sharing για μία περιοχή, τους κατοίκους και τους επισκέπτες της, ποικίλουν και άπτονται κάθε πτυχή της βιωσιμότητας (κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική).

15) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand)

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει κατά βάση κέρδη στις αστικές συγκοινωνίες και θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου θα πρέπει να συμφωνήσουν ο δήμος και τα ΚΤΕΛ. Ωστόσο, αν η επιβατική κίνηση των γραμμών δεν είναι ικανοποιητική, η εφαρμογή του μέτρου δεν θα αποτελεί οικονομικά συμφέρουσα λύση. Άρα, η λύση μιας on-demand (βασισμένη στη ζήτηση) διαχείρισης των διαδρομών της δημόσιας συγκοινωνίας, θα συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.

16) Περιορισμός παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο, ωστόσο διασφαλίζει με τους δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

17) Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) **αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων.**

Η εν λόγω σειρά μέτρων μπορεί να διαμορφώσει τις κατάλληλες συνθήκες για αποτροπή της παράνομης στάθμευσης. Σημειώνεται πως η εφαρμογή τους δεν απαιτεί αυξημένο χρόνο και είναι σχετικά οικονομική. Βέβαια, οφείλει να τονισθεί πως η ακριβής επιλογή του εκάστοτε μέτρο, πρέπει να λαμβάνει υπόψη της πολλαπλούς παράγοντες πχ χαρακτήρας οδού, ταχύτητα, νομοθετικό πλαίσιο επιτρεπόμενων εμποδίων κτλ.

18) Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου συνιστά θεμελιώδες ζήτημα του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Εστιάζοντας στα ΣΒΑΚ αξίζει να σημειωθεί πως αποτελεί απαραίτητο αλλά και οικονομικό μέτρο για την εφαρμογή του συνόλου των κανονιστικών, στρατηγικών και λοιπών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. Μηδενικό κόστος για τη μελέτη καθώς πρόκειται για υλοποίηση των βασικών κατευθύνσεων του ΣΒΑΚ. Για την πλήρη επίτευξη του μέτρου αυτού, πρέπει να συνοδεύεται και από λοιπά μέτρα σχετιζόμενα με την ανάπτυξη δακτυλίου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτροπής της διαμπερούς ροής, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.

19) Δημιουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων για αποτροπή διαμπερούς κυκλοφορίας

Η δημιουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων αποτελεί μία οικονομική λύση για πιο ορθολογική χρήση του οδικού δικτύου από τα οχήματα, αποσκοπώντας στη μείωση των διαμπερών ροών και την προστασία της κεντρικής περιοχής του Δήμου και των γειτονιών. Ωστόσο, η εφαρμογή του μέτρου απαιτεί τη συνεργασία του Δήμου Ρεθύμνης και της Περιφέρειας Κρήτης και απαιτείται χρόνος για την εκπόνηση των μελετών και για τις διαδικασίες εγκρίσεων και υλοποίησης των παρεμβάσεων.

20) Μείωση ορίων ταχύτητας

Η μείωση των ορίων ταχύτητας αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό μέτρο για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Το εν λόγω μέτρο μπορεί να πραγματοποιηθεί εύκολα και γρήγορα ως κανονιστικό μέτρο, με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Η μελέτη σήμανσης μπορεί να υλοποιηθεί από την Τ.Υ. του Δήμου Ρεθύμνης.

21) Μονοδρόμηση οδικών τμημάτων για τη βελτίωση του υφιστάμενου επιπέδου κυκλοφορίας

Οι μονοδρομήσεις συνεισφέρουν σημαντικά στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας σε μια πόλη αλλά και αυξάνουν το επίπεδο ασφάλειας στις διασταυρώσεις. Επίσης, παρά το γεγονός ότι δεν εξασφαλίζουν το ίδιο αποτελεσματικά την επίτευξη συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας, συντελούν ωστόσο στη μείωση των διαμπερών ροών, εάν υπάρχουν εναλλακτικοί περιμετρικοί άξονες για την κίνηση των αυτοκινήτων. Επιπλέον η μονοδρόμηση απαιτεί λιγότερο χώρο για την κίνηση των οχημάτων, ο οποίος θα μπορεί να δοθεί στον πεζό και τον ποδηλάτη, με ή χωρίς επιπλέον υποδομές.

22) Δημιουργία/Επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης

Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της στάθμευσης μπορεί να συνεισφέρει στην αποσυμφόρηση κεντρικών οδών ή περιοχών γειτονιάς από ιδιωτικά οχήματα. Επίσης, μία ορθή και δίκαιη τιμολόγηση μπορεί να αποφέρει ορισμένα έσοδα στο Δήμο, τα οποία πρέπει να διοχετευθούν σε έργα και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας. Τονίζεται πως η ελεγχόμενη στάθμευση πρέπει να συνδυαστεί και με τη δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης,. Έτσι ο Δήμος θα παρουσιάσει στους κατοίκους και τους επισκέπτες ένα ενιαίο και οργανωμένο πλαίσιο διαχείρισης στάθμευσης, που θα αυξήσει σημαντικά τη λειτουργικότητα του συστήματος μεταφορών.

23) Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης για περιορισμό της στάθμευσης επί της οδού

Η δημιουργία χώρων στάθμευσης περιφερειακά των οικισμών θα μειώσει τις μηχανοκίνητες μετακινήσεις στο εσωτερικό της πόλης. Το κόστος για την εξασφάλιση χώρων μπορεί να είναι μεγάλο, κυρίως λόγω απαλλοτριώσεων εκτάσεων και δευτερευόντως για την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών. Ωστόσο, η επένδυση αυτή, σε συνδυασμό μάλιστα με παρεμφερή έργα, μπορεί να βελτιώσει αισθητά το δημόσιο χώρο της πόλης αλλά και τις κυκλοφοριακές συνθήκες στο Ρέθυμνο.

24) Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

Η ορθολογική οργάνωση ενός ωραρίου φορτοεκφορτώσεων μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας στην περιοχή.

25) Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας

Αποτελεί καθοριστικό μέτρο στην κατεύθυνση της «έξυπνης πόλης». Στηρίζεται σε πλατφόρμα, μέσω της οποίας παρέχεται η δυνατότητα εφαρμογής του μέτρου σε 24ωρη βάση και σε πραγματικό χρόνο. Η υλοποίησή του, ωστόσο, απαιτεί ένα δυναμικό συντονιστικό φορέα ο οποίος να επιβλέπει και να εφαρμόζει άρτια τη διαδικασία.

26) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο

Η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα αποτελέσει ένα σημαντικό έργο υποδομής για την ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων. Το κόστος υλοποίησης θα βαραίνει και την Περιφέρεια αλλά και τον Δήμο, αλλά η χρήση του θα

επιφέρει κέρδη στους ανωτέρω φορείς καθώς και στο περιβάλλον. Πρόσφατη νομοθετική ρύθμιση του ΥΠΕΚΑ προβλέπει την εκπόνηση Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων.

27) Ενιαία τιμολόγηση χώρων στάθμευσης (park n ride), δημόσιας συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Η σύμπραξη των 3 φορέων (ΔΣ-ΚΤΕΛ, κοινόχρηστα ποδήλατα και χώροι στάθμευσης) μπορεί να ενισχύσει την χρήση του από κατοίκους και επισκέπτες. Παράλληλα η χρήση ενιαίου εισιτηρίου θα συμφέρει οικονομικά και τους ίδιους τους χρήστες που θα θεωρήσουν ένα τέτοιο σύστημα πιο ελκυστικό σε σχέση με την χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου στο εσωτερικό του Δήμου, όπου η εύρεση θέσεων στάθμευσης θα είναι συγκριτικά δύσκολη.

28) Διοργάνωση εργαστηρίων (workshops) συμμετοχικού σχεδιασμού

Η συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής θα συνεισφέρει με αξιόλογο τρόπο στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ, αλλά και στην υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων. Επομένως η διοργάνωση εργαστηρίων συμμετοχικού σχεδιασμού θα προσφέρει αυτή τη δυνατότητα στο ενδιαφερόμενο κοινό, αυξάνοντας τις δυνατότητες ομαλής εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

29) Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών

Η συμμετοχή των κατοίκων και κυρίως των νέων ατόμων της περιοχής θα συνεισφέρει με κρίσιμο τρόπο στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ. Η ευαισθητοποίηση των πολιτών θα πρέπει να ξεκινάει από το σχολείο, ώστε να επιτευχθεί η υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων. Συνεπώς, η διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία είναι ιδιαίτερως απαραίτητη για το ΣΒΑΚ.

30) Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και δημιουργία ενημερωτικών εκδηλώσεων

Ένας σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία των εφαρμοζόμενων μέτρων είναι η συνεχής ενημέρωση του κοινού, ώστε τα μέτρα να γίνονται πιο εύκολα αποδεκτά και να μην υπάρχουν καθυστερήσεις από ενστάσεις, καθώς επεξηγούνται τα οφέλη των παρεμβάσεων. Η συνεχής ενημέρωση του κοινού πραγματοποιείται εύκολα, γρήγορα και οικονομικά, με αναρτήσεις σε σχετικές ιστοσελίδες.

Πίνακας 4-15 - Σύνδεση προτεινόμενων μέτρων Σεναρίου Ε με το Urban Transport Roadmaps

| Προτεινόμενα Μέτρα | Μέτρα που εισάγονται στο Urban Transport Roadmaps- UTR |
|--|--|
| 28) Διοργάνωση εργαστηρίων (workshops) συμμετοχικού σχεδιασμού | Ενημέρωση για τη βιώσιμη κινητικότητα (Sustainable travel information and promotion) |
| 29) Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των | |

| | |
|--|--|
| μαθητών | |
| 30) Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και δημιουργία ενημερωτικών εκδηλώσεων | |
| 7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων | Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike sharing) |
| 14) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing) | Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car Sharing) |
| 26) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο | Υποδομές Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures) |
| 11) Αντικατάσταση στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (κανονικά ή mini-buses) | Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets) |
| 10) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας | Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities) |
| 12) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας | |
| 15) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand) | |
| 13) Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία | Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park and ride) |
| 23) Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης για περιορισμό της στάθμευσης επί της οδού | |
| 1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης | Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network) |

| | |
|--|---|
| <p>2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.)</p> <p>3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές)</p> <p>4) Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων της πόλης (μικτών και διαχωρισμένων υποδομών)</p> <p>5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων</p> <p>6) Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου πόλης</p> <p>9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων</p> | <p>and facilities)</p> |
| <p>22) Επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης</p> | <p>Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης (Parking regulation/pricing)</p> |
| <p>27) Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων</p> | <p>Ενιαίο σύστημα εισιτηρίων (Public transport integrated ticketing and tariff schemes)</p> |
| <p>24) Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων</p> <p>25) Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας</p> | <p>Θεσμικό πλαίσιο για τις εμπορευματικές μεταφορές (Urban freight regulations)</p> |
| <p>16) Περιορισμός παράνομης στάθμευσης με διαπλατύωση πεζοδρομίων</p> | <p>Ελεγχόμενη πρόσβαση οχημάτων (Access regulation and road and parking space reallocation)</p> |

| | |
|--|---|
| <p>17) Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων.</p> <p>18) Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου</p> <p>21) Μονοδρόμηση οδικών τμημάτων για τη βελτίωση του υφιστάμενου επιπέδου κυκλοφορίας</p> | |
| <p>8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας</p> <p>19) Δημιουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων για αποτροπή διαμπερούς κυκλοφορίας</p> <p>20) Μείωση ορίων ταχύτητας</p> | <p>Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic calming measures)</p> |

| Μέτρο | Παράμετροι που εισάγονται στο μοντέλο UTR |
|--|---|
| <p>Ενημέρωση για τη βιώσιμη κινητικότητα (Sustainable travel information and promotion)</p> | <p>Χρονιά υλοποίησης: 2021</p> <p>Κόστος: 30€/κάτοικο</p> |
| <p>Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike sharing)</p> | <p>Χρονιά υλοποίησης: 2021</p> <p>Κόστος υλοποίησης: 1500/ποδήλατο</p> <p>Συνδρομή: 25/έτος</p> <p>Κάλυψη: 30% αστικής περιοχής</p> |
| <p>Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car Sharing)</p> | <p>Χρονιά υλοποίησης: 2021</p> <p>Συνδρομή: 20€/έτος</p> <p>Κόστος χρήσης: 7.5/έτος</p> |
| <p>Υποδομές Φόρτισης Ηλεκτρικών</p> | <p>Περιοχή κάλυψης ηλεκτρικών</p> |

| | |
|---|--|
| Οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures) | φορτιστών: 30% Κόστος: 10000€/φορτιστή Χρονιά υλοποίησης: 2023 |
| Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets) | Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περίοδος υλοποίησης έργων: 5 χρόνια Στόχος μείωσης ρύπανσης και εκπομπών CO2 |
| Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities) | Χρονιά υλοποίησης: 2021 Ενίσχυση συχνότητας δρομολογίων στο 100% των γραμμών Μήκος νέων γραμμών: 30χλμ. |
| Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park and ride) | Χρονιά υλοποίησης: 2021 Περίοδος υλοποίησης: 3 χρόνια Κόστος υλοποίησης: 150.000 ευρώ |
| Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network and facilities) | Χρονιά υλοποίησης: 2021 Περίοδος υλοποίησης έργων: 4 χρόνια Μήκος πράσινης διαδρομής: 20km Κόστος κατασκευής: 50000-100000/km |
| Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης (Parking regulation/pricing) | Χρονιά υλοποίησης: 2021 Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 40% Τιμή στάθμευσης: 1€/ώρα |
| Ενιαίο σύστημα εισιτηρίων (Public transport integrated ticketing and tariff schemes) | Χρονιά υλοποίησης: 2024 Κόστος υλοποίησης: 10€/κάτοικο Κόστος λειτουργίας: 16€/κάτοικο |
| Θεσμικό πλαίσιο για τις εμπορευματικές μεταφορές (Urban freight regulations) | Χρονιά υλοποίησης: 2021 |
| Ελεγχόμενη πρόσβαση οχημάτων | Χρονιά υλοποίησης: 2023 |

| | |
|--|---|
| (Access regulation and road and parking space reallocation) | Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 50% |
| Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic calming measures) | Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περίοδος υλοποίησης: 3 έτη Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 75% |

4.7 Αποτελέσματα και σύγκριση σεναρίων

Τα αποτελέσματα των σεναρίων παρουσιάζονται σε πίνακες για ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας.

Πίνακας 4-16: Αποτελέσματα Σεναρίων σε ορίζοντα 5ετίας

| | Χρονιά Αναφοράς | Μηδενικό Σενάριο | Σενάριο Β | Σενάριο Γ | Σενάριο Δ |
|--|-----------------|------------------|-----------|-----------|-----------|
| Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ | 412,00 | 422,00 | 420,28 | 421,66 | 417,31 |
| Κατανομή στα μέσα | | | | | |
| Πεζή | 29,75% | 29,54% | 24,51% | 28,82% | 25,15% |
| Ποδήλατο | 1,81% | 1,61% | 16,89% | 1,19% | 17,90% |
| Μοτοσυκλέτα | 8,64% | 8,65% | 7,23% | 7,89% | 7,66% |
| ΙΧ | 55,61% | 56,11% | 50,62% | 51,13% | 38,68% |
| Λεωφορείο | 4,19% | 4,10% | 0,76% | 9,96% | 9,14% |
| Car sharing | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 1,01% | 1,47% |
| Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής | 3,43% | 4,17% | 4,27% | 4,29% | 4,42% |
| Οχηματοχολιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα | 220,94 | 208,47 | 202,74 | 202,46 | 172,50 |
| Εκπομπές διοξειδίου | 43536,32 | 42127,28 | 40958,54 | 41364,16 | 37173,89 |

**του
άνθρακα**

| | | | | | | |
|--|-------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα | | 230,60 | 198,02 | 180,43 | 187,98 | 173,12 |
| Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων | | 60,47 | 48,30 | 44,71 | 46,18 | 41,48 |
| Εκπομπές οξειδίων του αζώτου | | 73,83 | 54,63 | 53,17 | 54,48 | 48,40 |
| Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας | Φυσικό Αέριο | 0,00% | 0,15% | 0,15% | 6,70% | 17,62% |
| | Υβριδικό | 0,00% | 2,00% | 2,00% | 4,44% | 8,52% |
| | Ηλεκτρικό | 0,00% | 0,15% | 0,15% | 0,15% | 0,16% |
| Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο των ΙΧ | Υβριδικό | 0,20% | 8,89% | 8,89% | 8,89% | 11,58% |
| | Ηλεκτρικό | 0,00% | 0,14% | 0,14% | 0,14% | 1,29% |
| | Κυψέλες Υδρογόνου | 0,00% | 0,81% | 0,81% | 0,81% | 0,81% |
| Συνολική κατανάλωση καυσίμων | Βενζίνη | 12482,54 | 11922,71 | 11556,48 | 11613,35 | 10274,06 |
| | Πετρέλαιο | 1653,07 | 1769,08 | 1756,20 | 1821,11 | 1729,49 |
| | Φυσικό Αέριο | 0,00 | 0,25 | 0,25 | 17,51 | 45,32 |

| | | | | | | |
|-------------------------|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Τροχαία Συμβάντα | Υγραέριο | 334,51 | 296,35 | 288,21 | 287,80 | 245,19 |
| | Ηλεκτρική ενέργεια | 0,06 | 4,75 | 4,63 | 4,72 | 36,41 |
| | Υδρογόνο | 0,00 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,06 |
| | Θανατηφόρα | 4,05 | 4,02 | 3,88 | 3,89 | 3,65 |
| | Με σοβαρό τραυματισμό | 90,18 | 89,80 | 86,99 | 87,33 | 79,94 |

Πίνακας 4-17 - Αποτελέσματα Σεναρίων σε οριζοντα 10ετίας

| | Χρονιά Αναφοράς | Μηδενικό Σενάριο | Σενάριο Β | Σενάριο Γ | Σενάριο Δ | |
|---|------------------------|-------------------------|------------------|------------------|------------------|--------|
| Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ | 412,00 | 432,00 | 430,14 | 429,75 | 424,38 | |
| Κατανομή στα μέσα | Πεζή | 29,75% | 29,31% | 24,30% | 28,23% | 24,40% |
| | Ποδήλατο | 1,81% | 1,43% | 16,66% | 0,86% | 17,16% |
| | Μοτοσυκλέτα | 8,64% | 8,66% | 7,24% | 6,97% | 6,69% |
| | ΙΧ | 55,61% | 56,58% | 51,09% | 49,71% | 37,19% |
| | Λεωφορείο | 4,19% | 4,01% | 0,72% | 13,20% | 13,04% |
| | Car sharing | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 1,03% | 1,51% |
| Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες | 3,43% | 4,90% | 5,01% | 5,08% | 5,28% | |

αιχμής

| | | | | | | |
|--|-----------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Οχηματοχι λιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα | | 220,94 | 185,74 | 180,66 | 178,64 | 133,34 |
| Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα | | 43536,32 | 40098,80 | 39014,04 | 39022,65 | 33877,25 |
| Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα | | 230,60 | 170,42 | 156,83 | 154,34 | 137,85 |
| Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων | | 60,47 | 38,32 | 35,32 | 34,84 | 29,69 |
| Εκπομπές οξειδίων του αζώτου | | 73,83 | 39,48 | 38,37 | 38,85 | 32,09 |
| Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας | Φυσικό Αέριο | 0,00% | 0,30% | 0,30% | 10,21% | 26,72% |
| | Υβριδικό | 0,00% | 4,00% | 4,00% | 9,06% | 17,50% |
| | Ηλεκτρικό | 0,00% | 0,30% | 0,30% | 0,33% | 0,38% |
| Μερίδιο καινοτόμων | Υβριδικό | 0,20% | 20,33% | 20,33% | 20,33% | 28,77% |
| | Ηλεκτρικό | 0,00% | 0,40% | 0,40% | 0,40% | 4,01% |

| | | | | | | |
|----------------------------|---------------------------------|----------|----------|----------|----------|---------|
| ν οχημάτων στο στόλο | Κυψέλες Υδρογόνου | 0,00% | 0,01% | 0,01% | 0,01% | 0,01% |
| | Βενζίνη | 12482,54 | 11196,87 | 10855,24 | 10768,94 | 9074,40 |
| | Πετρέλαιο | 1653,07 | 1851,53 | 1840,91 | 1912,83 | 1773,06 |
| Συνολική κατανάλωσ η | Φυσικό Αέριο | 0,00 | 0,48 | 0,48 | 29,17 | 74,43 |
| | Υγραέριο | 334,51 | 247,91 | 241,12 | 238,42 | 177,96 |
| καυσίμων | Ηλεκτρική ενέργεια | 0,06 | 14,32 | 13,98 | 14,12 | 111,91 |
| | Υδρογόνο | 0,00 | 0,81 | 0,78 | 0,78 | 0,69 |
| | Θανατηφό ρα | 4,05 | 3,98 | 3,84 | 3,76 | 3,49 |
| Τροχαία Συμβάντα | Με σοβαρό τραυματισ μό | 90,18 | 88,97 | 86,15 | 85,45 | 77,36 |

Πίνακας 4-18 - Αποτελέσματα Σεναρίων σε ορίζοντα 15ετίας

| | | Χρονιά Αναφοράς | Μηδενικό Σενάριο | Σενάριο Β | Σενάριο Γ | Σενάριο Δ |
|------------------------------|-----------------|--------------------|---------------------|--------------|-----------|--------------|
| Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ | | 412,00 | 442,00 | 440,14 | 439,58 | 434,22 |
| Κατανομή στα μέσα | Πεζή | 29,75% | 29,09% | 24,09% | 27,99% | 24,20% |
| | Ποδήλατο | 1,81% | 1,26% | 16,42% | 0,75% | 16,93% |
| | Μοτοσυκλέ τα | 8,64% | 8,66% | 7,25% | 6,97% | 6,72% |
| | ΙΧ | 55,61% | 57,06% | 51,56% | 50,15% | 37,57% |
| | Λεωφορείο | 4,19% | 3,93% | 0,68% | 13,09% | 13,02% |

| | | | | | | |
|--|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | Car sharing | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 1,06% | 1,56% |
| Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής | | 3,43% | 5,56% | 5,69% | 5,76% | 6,00% |
| Οχηματοχολιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα | | 220,94 | 169,96 | 165,32 | 163,46 | 119,18 |
| Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα | | 43536,32 | 38759,09 | 37735,27 | 37745,88 | 32887,47 |
| Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα | | 230,60 | 148,95 | 138,34 | 136,36 | 121,75 |
| Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων | | 60,47 | 31,58 | 29,05 | 28,67 | 24,74 |
| Εκπομπές οξειδίων του αζώτου | | 73,83 | 29,13 | 28,25 | 28,66 | 23,67 |
| Μερίδιο καινοτόμω | Φυσικό Αέριο | 0,00% | 0,45% | 0,45% | 10,36% | 26,87% |

| | | | | | | | |
|--|-----------------------------------|---------------------------------|----------|----------|----------|---------|-------|
| ν οχημάτων στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνί ας | Υβριδικό | 0,00% | 6,00% | 6,00% | 11,06% | 19,50% | |
| | Ηλεκτρικό | 0,00% | 0,45% | 0,45% | 0,48% | 0,53% | |
| Μερίδιο καινοτόμω ν οχημάτων στο στόλο των ΙΧ | Υβριδικό | 0,20% | 28,46% | 28,46% | 28,46% | 36,90% | |
| | Ηλεκτρικό | 0,00% | 0,88% | 0,88% | 0,88% | 4,50% | |
| | Κυψέλες Υδρογόνου | 0,00% | 0,09% | 0,09% | 0,09% | 0,09% | |
| Συνολική κατανάλωσ η καυσίμων | Βενζίνη | 12482,54 | 10669,65 | 10346,15 | 10263,85 | 8671,74 | |
| | Πετρέλαιο | 1653,07 | 1934,84 | 1925,85 | 1994,62 | 1866,16 | |
| | Φυσικό Αέριο | 0,00 | 0,69 | 0,69 | 28,71 | 72,58 | |
| | Υγραέριο | 334,51 | 212,99 | 207,18 | 204,85 | 149,34 | |
| | Ηλεκτρική ενέργεια | 0,06 | 38,54 | 37,77 | 37,91 | 134,67 | |
| | Υδρογόνο | 0,00 | 7,81 | 7,60 | 7,55 | 6,67 | |
| | Θανατηφό ρα | 4,05 | 3,96 | 3,81 | 3,74 | 3,46 | |
| | Τροχαία Συμβάντα | Με σοβαρό τραυματισ μό | 90,18 | 88,59 | 85,75 | 85,10 | 76,92 |

1.1 Σύγκριση εναλλακτικών σεναρίων με μηδενικό σενάριο

Πίνακας 4-19 - Σύγκριση εναλλακτικών σεναρίων με μηδενικό σενάριο σε ορίζοντα 5ετίας

| | | | Μεταβολή στο Σενάριο Β | Μεταβολή στο Σενάριο Γ | Μεταβολή στο Σενάριο Δ |
|--|------------|-----------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ | | | -0,41% | -0,08% | -1,11% |
| Κατανομή μέσα | στα | Πεζή | -5,03% | -0,71% | -4,39% |
| | | Ποδήλατο | 15,28% | -0,42% | 16,29% |
| | | Μοτοσυκλέτ α | -1,42% | -0,76% | -0,99% |
| | | ΙΧ | -5,49% | -4,97% | -17,42% |
| | | Λεωφορείο | -3,34% | 5,86% | 5,04% |
| | | Car sharing | 0,00% | 1,01% | 1,47% |
| Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής | | | 0,09% | 0,11% | 0,24% |
| Οχηματοχιλιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα | | | -2,74% | -2,88% | -17,25% |
| Εκπομπές διοξειδίου άνθρακα | | | -2,77% | -1,81% | -11,76% |
| Εκπομπές μονοξειδίου άνθρακα | | | -8,88% | -5,07% | -12,57% |
| Εκπομπές πτητικών οργανικών | | | -7,45% | -4,40% | -14,13% |

Ενώσεων

| | | | | | |
|---|----------------|-----------------------|--------|----------|-----------|
| Εκπομπές οξειδίων αζώτου | του | | -2,68% | -0,28% | -11,40% |
| Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στόλου δημόσιας συγκοινωνίας | στο της | Φυσικό | 0,00% | 6,55% | 17,47% |
| | | Αέριο | | | |
| | | Υβριδικό | 0,00% | 2,44% | 6,52% |
| | | Ηλεκτρικό | 0,00% | 0,00% | 0,01% |
| Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στόλου των ΙΧ | στο | Υβριδικό | 0,00% | 0,00% | 2,69% |
| | | Ηλεκτρικό | 0,00% | 0,00% | 1,15% |
| | | Κυψέλες Υδρογόνου | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| | | | | | |
| Συνολική κατανάλωση καυσίμων | | Βενζίνη | -3,07% | -2,59% | -13,83% |
| | | Πετρέλαιο | -0,73% | 2,94% | -2,24% |
| | | Φυσικό Αέριο | 0,00% | 7000,07% | 18272,07% |
| | | Υγραέριο | -2,75% | -2,89% | -17,26% |
| | | Ηλεκτρική ενέργεια | -2,50% | -0,67% | 666,74% |
| | | Υδρογόνο | -2,75% | -2,34% | -12,82% |
| | | | | | |
| Τροχαία Συμβάντα | | Θανατηφόρα | -3,66% | -3,39% | -9,42% |
| | | Με σοβαρό τραυματισμό | -3,13% | -2,74% | -10,98% |

Πίνακας 4-20 - Σύγκριση εναλλακτικών σεναρίων με μηδενικό σενάριο σε ορίζοντα 10ετίας

| | | | Μεταβολή στο Σενάριο Β | Μεταβολή στο Σενάριο Γ | Μεταβολή στο Σενάριο Δ |
|--|------------|-----------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ | | | -0,43% | -0,52% | -1,76% |
| Κατανομή μέσα | στα | Πεζή | -5,01% | -1,08% | -4,91% |
| | | Ποδήλατο | 15,22% | -0,57% | 15,73% |
| | | Μοτοσυκλέτ α | -1,42% | -1,69% | -1,96% |
| | | ΙΧ | -5,50% | -6,87% | -19,40% |
| | | Λεωφορείο | -3,30% | 9,18% | 9,03% |
| | | Car sharing | 0,00% | 1,03% | 1,51% |
| Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής | | | 0,11% | 0,18% | 0,38% |
| Οχηματοχιλιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα | | | -2,74% | -3,82% | -28,21% |
| Εκπομπές διοξειδίου άνθρακα | του | | -2,71% | -2,68% | -15,52% |
| Εκπομπές μονοξειδίου άνθρακα | του | | -7,97% | -9,44% | -19,11% |
| Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων | | | -7,82% | -9,06% | -22,51% |
| Εκπομπές | | | -2,81% | -1,58% | -18,72% |

| | | | | | |
|--|--------------------|--------------------------|--------|----------|-----------|
| οξειδίων αζώτου | ΤΟΥ | | | | |
| Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στόλο δημόσιας συγκοινωνίας | στο της | Φυσικό | 0,00% | 9,91% | 26,42% |
| | | Αέριο | | | |
| | | Υβριδικό | 0,00% | 5,06% | 13,50% |
| | | Ηλεκτρικό | 0,00% | 0,03% | 0,08% |
| Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στόλο των ΙΧ | στο | Υβριδικό | 0,00% | 0,00% | 8,44% |
| | | Ηλεκτρικό | 0,00% | 0,00% | 3,62% |
| | | Κυψέλες Υδρογόνου | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| Συνολική κατανάλωση καυσίμων | | Βενζίνη | -3,05% | -3,82% | -18,96% |
| | | Πετρέλαιο | -0,57% | 3,31% | -4,24% |
| | | Φυσικό Αέριο | 0,00% | 6002,43% | 15468,53% |
| | | Υγραέριο | -2,74% | -3,83% | -28,22% |
| | | Ηλεκτρική ενέργεια | -2,42% | -1,42% | 681,35% |
| | | Υδρογόνο | -2,74% | -3,27% | -14,52% |
| Τροχαία Συμβάντα | | Θανατηφόρα | -3,71% | -5,58% | -12,45% |
| | | Με σοβαρό τραυματισμό | -3,17% | -3,96% | -13,06% |

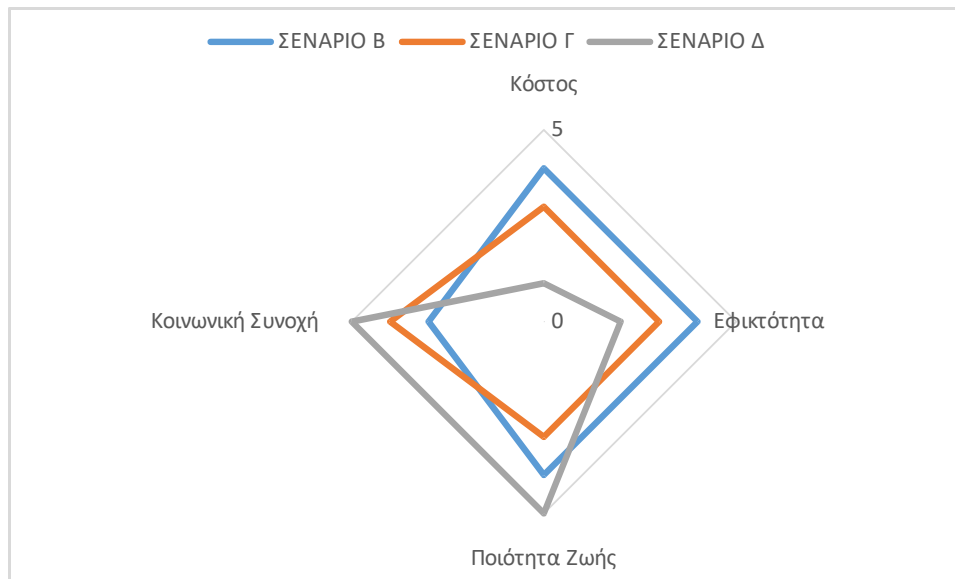
Πίνακας 4-21 - Σύγκριση εναλλακτικών σεναρίων με μηδενικό σενάριο σε ορίζοντα 15ετίας

| | | | Μεταβολή στο Σενάριο Β | Μεταβολή στο Σενάριο Γ | Μεταβολή στο Σενάριο Δ |
|--|------------|-----------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ | | | -0,42% | -0,55% | -1,76% |
| Κατανομή μέσα | στα | Πεζή | -5,00% | -1,10% | -4,89% |
| | | Ποδήλατο | 15,16% | -0,51% | 15,67% |
| | | Μοτοσυκλέτ α | -1,42% | -1,69% | -1,95% |
| | | ΙΧ | -5,50% | -6,91% | -19,49% |
| | | Λεωφορείο | -3,25% | 9,16% | 9,10% |
| | | Car sharing | 0,00% | 1,06% | 1,56% |
| Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής | | | 0,12% | 0,20% | 0,44% |
| Οχηματοχιλιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα | | | -2,73% | -3,82% | -29,88% |
| Εκπομπές διοξειδίου άνθρακα | του | | -2,64% | -2,61% | -15,15% |
| Εκπομπές μονοξειδίου άνθρακα | του | | -7,12% | -8,45% | -18,26% |
| Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων | | | -8,03% | -9,23% | -21,67% |

| | | | | | |
|---|----------------|-----------------------|--------|----------|-----------|
| Εκπομπές οξειδίων αζώτου του | | | -3,03% | -1,62% | -18,74% |
| Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στόλου δημόσιας συγκοινωνίας | στο της | Φυσικό | 0,00% | 9,91% | 26,42% |
| | | Αέριο | | | |
| | | Υβριδικό | 0,00% | 5,06% | 13,50% |
| | | Ηλεκτρικό | 0,00% | 0,03% | 0,08% |
| Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στόλου των ΙΧ | στο | Υβριδικό | 0,00% | 0,00% | 8,44% |
| | | Ηλεκτρικό | 0,00% | 0,00% | 3,62% |
| | | Κυψέλες Υδρογόνου | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| Συνολική κατανάλωση καυσίμων | | Βενζίνη | -3,03% | -3,80% | -18,73% |
| | | Πετρέλαιο | -0,46% | 3,09% | -3,55% |
| | | Φυσικό Αέριο | 0,00% | 4030,91% | 10345,31% |
| | | Υγραέριο | -2,73% | -3,82% | -29,89% |
| | | Ηλεκτρική ενέργεια | -2,01% | -1,63% | 249,40% |
| | | Υδρογόνο | -2,73% | -3,26% | -14,59% |
| | | | | | |
| Τροχαία Συμβάντα | | Θανατηφόρα | -3,75% | -5,56% | -12,55% |
| | | Με σοβαρό τραυματισμό | -3,21% | -3,94% | -13,18% |

Σημειώνεται ότι οι παραμετροποίηση των τιμών για την είσοδό τους στο πρόγραμμα UTR και την αξιολόγηση και σύγκριση μεταξύ των διάφορων σεναρίων σε περιπτώσεις δημιουργεί αστοχίες υπολογισμών και άρα εντοπίζονται ανακόλουθα αποτελέσματα σε σχέση με τα μέτρα. Στο σύνολό της η αξιολόγηση και σύγκριση κρίνεται θετική για την εξέλιξη στους 3 διαφορετικούς ορίζοντες για τα τέσσερα (4) εναλλακτικά σενάρια και άρα διατηρούνται τα δεδομένα.

1.2 Ποιοτική αξιολόγηση σεναρίων



Διάγραμμα 1: Ποιοτική Αξιολόγηση Σεναρίων

Πίνακας 4-22 - Βαθμολογία Ποιοτικής Αξιολόγησης Σεναρίων

| | Κόστος | Εφικτότητα | Ποιότητα Ζωής | Κοινωνική Συνοχή |
|------------------|--------|------------|---------------|------------------|
| ΣΕΝΑΡΙΟ Β | 4 | 4 | 4 | 3 |
| ΣΕΝΑΡΙΟ Γ | 3 | 3 | 3 | 4 |
| ΣΕΝΑΡΙΟ Δ | 1 | 2 | 5 | 5 |

Τα διαφορετικά σενάρια μελλοντικής ανάπτυξης της αστικής κινητικότητας του Ρεθύμνου, διαφέρουν ως προς το κόστος (κόστος υλοποίησης και συντήρησης), την εφικτότητα (χρόνος υλοποίησης, κοινωνική αποδοχή, ευκολία εφαρμογής μέτρων), την ποιότητα ζωής (ποιότητα αέρα, ηχητικό-οπτικό περιβάλλον, δημόσια υγεία και ελκυστικότητα πόλης) καθώς και την κοινωνική συνοχή (προσβασιμότητα, άρση αποκλεισμών, δικαιοσύνη στις μετακινήσεις).

Συγκεκριμένα, ως προς το κόστος διαπιστώνεται πως το Σενάριο Β, το οποίο δίνει βαρύτητα στα ήπια μέσα μεταφοράς παρουσιάζει το μικρότερο κόστος, ενώ το μεγαλύτερο παρατηρείται στο Σενάριο Δ που προτείνει μια ολοκληρωμένη στρατηγική αγγίζοντας πολλαπλά ζητήματα της πόλης. Όσον αφορά στην εφικτότητα, προκύπτει πως το σενάριο Δ, λόγω της δέσμης ριζοσπαστικών λύσεων που προτείνει, κρίνεται ως το πιο δύσκολο να εφαρμοστεί. Αντίθετα, το Σενάριο Β, αποτελεί το σενάριο με τη μεγαλύτερη εφικτότητα

συγκριτικά με τα υπόλοιπα. Αναφορικά με την ποιότητα ζωής, η οποία αντικατοπτρίζει το κατά πόσο το σενάριο συμβάλλει ενεργά στην μείωση της ρύπανσης, στην βελτίωση της εικόνας, αλλά και της λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος και ιδίως του οδικού χώρου αλλά και στην γενικότερα ελκυστικότητα του Ρεθύμνου, διαπιστώνονται τα εξής: Το Σενάριο Δ με την ολοκληρωμένη στρατηγική που προτείνει (ενεργή μετακίνηση, δημόσια συγκοινωνία, περιορισμός ΙΧ) εκτιμάται πως θα συνεισφέρει περισσότερο απ' όλα τα σενάρια στη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Αντίθετα, τα σενάρια Β & Γ, τα οποία περιλαμβάνουν μέτρα που αναφέρονται μόνο σε ορισμένα ζητήματα της πόλης, δεν θα μπορέσουν να αντιμετωπίσουν αισθητά τις προκλήσεις της ποιότητα ζωής. Τέλος, σχετικά με την κοινωνική συνοχή, φαίνεται πως και σε αυτήν την περίπτωση το Σενάριο Δ με την ολοκληρωμένη προσέγγιση που το διέπει, παρουσιάζει μεγάλες πιθανότητες να πετύχει στον καλύτερο δυνατό βαθμό ένα άρτιο επίπεδο κοινωνικής συνοχής, μέσα από τη βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας και την ενίσχυση της δικαιοσύνης στις μεταφορές.

Συμπερασματικά, διαπιστώνεται ότι το σενάριο Δ, κρίνεται ως το καταλληλότερο για την περιοχή του Ρεθύμνου, καθώς αποτελεί μία ολοκληρωμένη εναλλακτική λύση, που θα βελτιώσει αισθητά τόσο την ποιότητα ζωής, όσο και την κοινωνική συνοχή. Παρά το συγκριτικά μεγαλύτερο κόστος και τη σχετικά εντονότερη δυσκολία αποδοχής, τα οφέλη που θα επιφέρει η εφαρμογή του ριζοσπαστικού σεναρίου, θα είναι αισθητά μεγαλύτερα από εκείνα των υπολοίπων. Επίσης, η εφαρμογή του Σεναρίου Δ θα διαμορφώσει τις συνθήκες για μια νέα εποχή στις μετακινήσεις, η οποία θα στηρίζεται στη βιώσιμη κινητικότητα, περιορίζοντας μάλιστα δραστικά και το αυτοκίνητο, θα προστατεύει το περιβάλλον και θα ενθαρρύνει την κοινωνική συνοχή.