

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
(ΣΒΑΚ)
του Δήμου Ρεθύμνης

ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

4.1.: Έκθεση Μέτρων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

4.2.: Αποτελέσματα διαβούλευσης μέτρων με τα εμπλεκόμενα μέρη

1. Περιεχόμενα

1. Θεωρητικό υπόβαθρο.....	2
1.1 Τι είναι μέτρα βιώσιμης κινητικότητας.....	2
1.2 Συσχετισμός μέτρων με στόχους και προτεραιότητες.....	2
1.3 Μεθοδολογία ανάπτυξης μέτρων κινητικότητας.....	6
2. Εξέταση εφικτότητας-αποτελεσματικότητας πιθανών μέτρων ΣΒΑΚ	8
3. Παρουσίαση ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων	13
3.1.1 Πακέτο μέτρων 1: Έξυπνη και λειτουργική διαχείριση της κινητικότητας	14
3.1.2 Πακέτο μέτρων 2: Προσβάσιμη και φιλική πόλη για όλους	15
3.1.3 Πακέτο μέτρων 3: Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας αστικού περιβάλλοντος... ..	16
3.1.4 Πακέτο μέτρων 4: Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα	16
4. Καθορισμός Σεναρίων Κινητικότητας	18
4.1 Γενικά	18
4.2 Μηδενικό Σενάριο (Do Nothing)	21
4.3 Ήπιο σενάριο (Do Something)	21
4.4 Ριζοσπαστικό σενάριο (DO EVERYTHING)	35
5. Έκθεση αξιολόγησης μέτρων βιώσιμης κινητικότητας.....	56
5.1 Θεωρητικό υπόβαθρο-Μεθοδολογία αξιολόγησης μέτρων.....	56
5.2 Προεκτίμηση κόστους μέτρων	57
5.3 Εκτίμηση μελλοντικών επιπτώσεων.....	68
5.4 Αξιολόγηση πακέτου μέτρων	75
6. 3η ΦΑΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	77
6.1 Προετοιμασία	77
6.2 Αντικείμενο της συνάντησης.....	78
Τοποθετήσεις Φορέων.....	80
Συμπεράσματα Διαβούλευσης.....	83
Επόμενα βήματα.....	83

1. Θεωρητικό υπόβαθρο

1.1 Τι είναι μέτρα βιώσιμης κινητικότητας

Ένα μέτρο είναι ένας ευρύς τύπος δράσης που εφαρμόζεται για να συμβάλει στην επίτευξη ενός ή περισσότερων στόχων πολιτικής σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ή για να ξεπεραστούν ένα ή περισσότερα προβλήματα που εντοπίστηκαν στην καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης (ELTIS, 2019). Οι κατηγορίες των μέτρων βιώσιμης κινητικότητας αναφέρονται, κατά κύριο λόγο, σε μέτρα πολιτικής ή στρατηγικής τα οποία προωθούν μια πολιτική για την ενίσχυση ενός μέσου, μέτρα διαχείρισης κινητικότητας, προμηθειών και επικοινωνιακά τα οποία επιχειρούν να ενσωματώσουν την έννοια της βιώσιμης κινητικότητας σε έναν τομέα, μέτρα παρεμβάσεων υποδομών τα οποία στοχεύουν στην υλοποίηση έργων/παρεμβάσεων και τέλος κανονιστικά μέτρα τα οποία ρυθμίζουν τα ζητήματα των μετακινήσεων στο επίπεδο της πόλης.

Η δημιουργία μέτρων αποτελεί το πιο σημαντικό βήμα του στρατηγικού σχεδιασμού, καθώς μέσω αυτών επιτυγχάνεται η υλοποίηση των στόχων. Συγκεκριμένα θα πρέπει να προσδιοριστούν μια σειρά από επιλογές, οι οποίες θα πρέπει να ταιριάζουν ρεαλιστικά με τους διαθέσιμους πόρους, δηλαδή να είναι **εφικτά** και **αποτελεσματικά** έτσι ώστε να αυξηθεί η αποδοτικότητά τους και να πραγματοποιηθεί η υλοποίησή τους ανάλογα με τον χρονικό ορίζοντα που καθορίζεται.

Ταυτόχρονα, τα μέτρα θα πρέπει να θεωρούνται σαν πακέτα μέτρων και όχι ως μεμονωμένα, καθώς έχει αποδειχθεί ότι είναι πιο αποτελεσματικά λόγω των συνεργειών που αναπτύσσονται μεταξύ τους με αποτέλεσμα την ολιστική προσέγγιση αντιμετώπισης των ζητημάτων κινητικότητας. Η επιλογή των πακέτων γίνεται από κοινού με τους παράγοντες της πόλης, αξιοποιείται η εμπειρία άλλων πόλεων, που τα έχουν εφαρμόσει και δίνεται σημασία στο κόστος τους, σε σχέση με τα κέρδη που αναμένονται από αυτά.

1.2 Συσχετισμός μέτρων με στόχους και προτεραιότητες

Η πόλη του Ρεθύμνου έχει εφαρμόσει διάφορα μέτρα βιώσιμης κινητικότητας βελτιώνοντας σημαντικά τις υποδομές για το περπάτημα και το ποδήλατο. Η πόλη διαθέτει δίκτυο ποδηλατοδρόμου η οποία συνδέει το κέντρο με το παραλιακό μέτωπο και πεζοδρομημένο ιστορικό κέντρο. Η λειτουργία των κοινόχρηστων μέσων ποδηλάτων είναι επίσης ένα ενθαρρυντικό στοιχείο για την στροφή σε βιώσιμες και εναλλακτικές μετακινήσεις μέσω των οποίων θα μειωθεί η χρήση των ιδιωτικών οχημάτων. Παρόλα αυτά, υπάρχουν ακόμα αρκετά περιθώρια προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας τα οποία στοχεύουν τόσο στην βελτίωση των υποδομών των μετακινούμενων όσο και στη βελτίωση της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος.

Στο πλαίσιο αυτό, τέθηκαν οι στρατηγικοί άξονες και οι στρατηγικοί στόχοι. Πρόκειται για έντεκα (11) προτεραιότητες οι οποίες βασίζονται στους τομείς της βιώσιμης ανάπτυξης, ήτοι περιβάλλον, κοινωνία και οικονομία. Οι στρατηγικοί στόχοι είναι:

1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορά στις μετακινήσεις
2. Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος
3. Βελτίωσης δημόσιας υγείας
4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση
5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου
6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα

7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων
9. Διαχείριση εποχικότητας στις μετακινήσεις- Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού
10. Εξασφάλιση λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών
11. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών.

Οι παραπάνω προτεραιότητες/άξονες στρατηγικής είναι προϊόν της διαδικασίας αξιολόγησης των υφιστάμενων συνθηκών κινητικότητας της πόλης, των κειμένων πολιτικής σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο καθώς επίσης και των κατευθύνσεων που δόθηκαν μέσα από τις διαβουλεύσεις με τους φορείς της πόλης. Η πορεία σύνδεσης προτεραιοτήτων-στρατηγικών στόχων-στόχων υλοποίησης είναι οι εξής: Κάθε μία από τις παραπάνω προτεραιότητες συσχετίζεται με τους αντίστοιχους στρατηγικούς στόχους και τους στόχους υλοποίησης και στη συνέχεια οι στόχοι συσχετίζονται με τις κατηγορίες μέτρων.

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

Διατύπωση Προτεραιοτήτων, Στρατηγικών στόχων και στόχων υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης		
Προτεραιότητες	Στρατηγικοί στόχοι	Στόχοι υλοποίησης
1) Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορά στις μετακινήσεις	<ul style="list-style-type: none"> - Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των συμβατικών αυτοκινήτων και παράλληλη αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων - Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων και ιδιαίτερα της ηλεκτροκίνησης στα οχήματα δημοτικού στόλου, σε στόλους κοινοχρήστων μέσων αλλά και στην ιδιωτική μετακίνηση 	<ul style="list-style-type: none"> -Αύξηση του ποσοστού χρήσης κοινόχρηστων συστημάτων -Αναβάθμιση δημοτικού στόλου -Αναβάθμιση στόλου αστικής συγκοινωνίας -Αύξηση του ποσοστού ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο σύνολο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας -Μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης
2) Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	<ul style="list-style-type: none"> - Μείωση των αέριων ρύπων από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία -Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία -Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας -Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με περπάτημα -Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με το ποδήλατο 	<ul style="list-style-type: none"> - Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων σύμφωνα με τις απαιτούμενες προδιαγραφές -Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων - Μείωση παραβάσεων κατάληψης πεζοδρομιών (στο δίκτυο των συλλεκτήριων οδών) - Δημιουργία ενιαίου δικτύου πράσινων διαδρομών - Διαμόρφωση θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας
3) Βελτίωση δημόσιας υγείας	<ul style="list-style-type: none"> -Μείωση των αέριων ρύπων από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία 	<ul style="list-style-type: none"> - Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων

Διατύπωση Προτεραιοτήτων, Στρατηγικών στόχων και στόχων υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης		
	<ul style="list-style-type: none"> -Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία - Αύξηση της χρήσης της ενεργούς μετακίνησης (περπάτημα και ποδήλατο) ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις 	<ul style="list-style-type: none"> σύμφωνα με τις απαιτούμενες προδιαγραφές -Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων - Δημιουργία ενιαίου δικτύου πράσινων διαδρομών - Διαμόρφωση θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας - Μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης
4) Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση	<ul style="list-style-type: none"> - Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ, απομάκρυνση εμποδίων, όδευση τυφλών κτλ.) - Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) - Αναβάθμιση δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων με καλή προσβασιμότητα 	<ul style="list-style-type: none"> - Μείωση παραβάσεων κατάληψης πεζοδρομίων - Διαμόρφωση διαβάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας - Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων - Αναβάθμιση στόλου αστικής συγκοινωνίας - Αύξηση του ποσοστού χρήσης κοινόχρηστων συστημάτων
5) Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου	<ul style="list-style-type: none"> -Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με περπάτημα -Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με το ποδήλατο - Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τη δημόσια συγκοινωνία και συλλογικών μορφών μετακίνησης 	<ul style="list-style-type: none"> - Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων σύμφωνα με τις απαιτούμενες προδιαγραφές -Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων - Αύξηση του ποσοστού χρήσης κοινόχρηστων συστημάτων - Δημιουργία ενιαίου δικτύου πράσινων διαδρομών - Διαμόρφωση θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας - Μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης
6) Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	<ul style="list-style-type: none"> - Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο - Εισαγωγή καινοτόμων μέσων μετακίνησης (dockless bicycles sharing system, e-scooters κλπ.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Αναβάθμιση στόλου της αστικής συγκοινωνίας - Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων -Αναβάθμιση των στάσεων λεωφορείων - Αύξηση του ποσοστού

Διατύπωση Προτεραιοτήτων, Στρατηγικών στόχων και στόχων υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης		
		χρήσης κοινόχρηστων συστημάτων
7) Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	<ul style="list-style-type: none"> -Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων στους οικισμούς και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο -Βελτίωση των υποδομών σε όλο το μήκος του οδικού δικτύου (επαρχιακό, τοπικό) -Μείωση των ταχυτήτων στο αστικό και επαρχιακό δίκτυο - Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές 	<ul style="list-style-type: none"> - Διαμόρφωση διαβάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας - Δημιουργία ενιαίου δικτύου πράσινων διαδρομών - Διαμόρφωση θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας - Μείωση παραβάσεων κατάληψης πεζοδρομίων
8) Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	<ul style="list-style-type: none"> - Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής 	<ul style="list-style-type: none"> -Αύξηση της συμμετοχής των πολιτών στα θέματα σχεδιασμού
9) Διαχείριση εποχικότητας στις μετακινήσεις- Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού	<ul style="list-style-type: none"> - Ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης επισκεπτών με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας - Ανάπτυξη ειδικών διαδρομών ενδιαφέροντος (διαδρομές ποδηλατικές, περιπατητικές) - Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού 	<ul style="list-style-type: none"> -Διαμόρφωση διαβάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας - Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων σύμφωνα με τις απαιτούμενες προδιαγραφές -Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων -Δημιουργία ενιαίου δικτύου πράσινων διαδρομών
10) Εξασφάλιση λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών	<ul style="list-style-type: none"> - Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις - Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης -Επίτευξη ορθολογικής οικονομικής διαχείρισης του συστήματος -Αύξηση επιπέδου ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος 	<ul style="list-style-type: none"> -Δημιουργία κινήτρων για χρήση εναλλακτικών μέσων μετακινήσεων -Δημιουργία αποδοτικού συστήματος μεταφορών -Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας
11) Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση	<ul style="list-style-type: none"> - Αύξηση/διατήρηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων/ΜΜΕ (Μικρομεσαίες επιχειρήσεις) και 	<ul style="list-style-type: none"> - Δημιουργία κινήτρων σε επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν

Διατύπωση Προτεραιοτήτων, Στρατηγικών στόχων και στόχων υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης		
εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση της προσπελασιμότητας τους με βιώσιμα μέσα - Εγκατάσταση και λειτουργία ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	εναλλακτικά μέσα μετακίνησης

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

1.3 Μεθοδολογία ανάπτυξης μέτρων κινητικότητας

Τα μέτρα του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, προσδιορίζονται σε δύο διακριτά αλλά αλληλένδετα μεταξύ τους στάδια. Σε πρώτο στάδιο διαμορφώνεται το σύνολο των ικανών μέτρων το οποίο μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων και κατ' επέκταση των προτεραιοτήτων που έχουν τεθεί. Στη συνέχεια αφού αυτά αξιολογηθούν, πραγματοποιείται η τελική επιλογή τους, όπου ομαδοποιούνται και σε κατάλληλα πακέτα (measure packages - MP).

Για τον εν λόγω αρχικό εντοπισμό των μέτρων χρησιμοποιήθηκαν εργαλεία προγραμμάτων όπως:

- Το Measure Selection KIT του προγράμματος CH4ALLENGE,
- Το εργαλείο Konsult,
- Το εργαλείο Roadmaps tool

Τα πιθανά μέτρα αντλούνται από διάφορες βάσεις δεδομένων οι οποίες παρουσιάζουν τα αποτελέσματα των μέτρων στις εκάστοτε περιοχές. Η διαδικασία αυτή είναι πολύ χρήσιμη, καθώς προσφέρει μια επισκόπηση των μέτρων που ενδεχομένως να ταιριάζει με τους στόχους που έχουν τεθεί. Τέτοιες βάσεις δεδομένων καλών πρακτικών είναι:

- BESTFACT: διαδικτυακή πύλη καλών πρακτικών, πολιτικών και επαφών σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές.
- ELTIS: διαδικτυακή πύλη για την αστική κινητικότητα
- CiViTAS: διαδικτυακή πύλη με δεδομένα από διάφορα προγράμματα που έχουν υλοποιηθεί ή πρόκειται να υλοποιηθούν στο μέλλον.
- EPOMM (European Platform on Mobility Management): Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Διαχείρισης Κινητικότητας
- SMILE (Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment): Διαδικτυακή πύλη
- SUGAR (Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by Regional and Local Policies): Διαδικτυακή πύλη η οποία παρέχει χρήσιμες πληροφορίες για τη διαχείριση του εμπορευματικού συστήματος.

Παράλληλα με την επισκόπηση των δυνατών μέτρων, είναι σημαντικό να πραγματοποιηθεί συνάντηση μεταξύ της ομάδας έργου και των πολιτών έτσι ώστε οι απόψεις που θα υποβληθούν να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό και στον καλύτερο καθορισμό εναλλακτικών πιθανών μέτρων και κατά επέκταση στα τελικά πακέτα μέτρων.

Οι δραστηριότητες που θα εκπονηθούν σε αυτό το στάδιο, όπως αναφέρονται στις οδηγίες του ELTIS, είναι:

- Επαναξιολόγηση του πλαισίου των διαθέσιμων πόρων για την εφαρμογή των μέτρων.
- Προσδιορισμός των επιλογών για τη δημιουργία των πακέτων μέτρων.
- Διασφάλιση της σύνδεσης των μέτρων με τους στόχους του ΣΒΑΚ.
- Αξιολόγηση της σύνδεσης των μέτρων με τους στόχους του ΣΒΑΚ.

Τονίζεται ότι τα μέτρα αυτά πρέπει να εντάσσονται σε θεματικές ενότητες, όπως προτείνονται ενδεικτικά από το CIVITAS-CATALIST. Συγκεκριμένα, οι θεματικές περιλαμβάνουν τον τομέα της υγείας, της συμφόρησης, της ασφάλειας, της συμμετοχής, της κλιματικής αλλαγής και του στρατηγικού σχεδιασμού.

Ως προς τον χρονικό ορίζοντα των μέτρων, αυτός διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για την πόλη καθώς έργα με μεγάλο χρονικό ορίζοντα δεν έχουν τον άμεσο αντίκτυπο που απαιτείται για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας. Τα μέτρα αυτά θα βοηθήσουν να αποφευχθεί η εντύπωση της αδράνειας και είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τη λήψη αποφάσεων από τους αρμόδιους φορείς οι οποίοι πρέπει να αποδείξουν ότι εργάζονται προς την κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Θα πρέπει, λοιπόν, να είναι βραχυπρόθεσμα μέτρα, που μπορούν να είναι σχετικά γρήγορα εφαρμόσιμα, να συμβάλλουν στους στόχους της αειφορίας και να μην θέτουν σε κίνδυνο την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού.

2. Εξέταση εφικτότητας-αποτελεσματικότητας πιθανών μέτρων ΣΒΑΚ

Στο πλαίσιο της εν-λόγω δραστηριότητας, η ομάδα εργασίας με τη συνεργασία του αναδόχου συνέλλεξε ένα μεγάλο αριθμό μέτρων βιώσιμης κινητικότητας που είναι δυνατό να εφαρμοστούν στο Δήμο Ρεθύμνης. Για κάθε πιθανό μέτρο, βρέθηκε ένας ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης-εφαρμογής. Επίσης, πραγματοποιήθηκε αντιστοίχιση αυτών με ένα ή περισσότερους από τους 23 στόχους που τέθηκαν από το παρόν ΣΒΑΚ.

Για την εύρεση των πιο κατάλληλων μέτρων, πραγματοποιήθηκε ποιοτική αξιολόγηση. Στην αξιολόγηση, λήφθηκαν υπόψη συνολικά δύο ποιοτικές μεταβλητές, οι οποίες είναι: η εφικτότητα και η αποτελεσματικότητα. Για την επιλογή της τελικής βαθμολογίας σχετικά με την εφικτότητα του κάθε πιθανού μέτρου, ο ανάδοχος ήρθε σε επικοινωνία με τον Δήμο και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Λήφθηκε υπόψη ο ενδεικτικός χρονικός ορίζοντας του μέτρου καθώς και η σχέση του κάθε μέτρου με τα χαρακτηριστικά και τη φυσιογνωμία της πόλης του Ρεθύμνου. Η αποτελεσματικότητα του κάθε μέτρου κρίθηκε ποιοτικά συνυπολογίζοντας τον στόχο που έχει τεθεί ανά περίπτωση και τη διεθνή εμπειρία από αντίστοιχους σχεδιασμούς βιώσιμης κινητικότητας. Στο τέλος, μετά από συζήτηση εντός της ομάδας έργου, αποκλείστηκαν μέτρα με χαμηλή βαθμολογία και επιλέχθηκαν τα πιο κατάλληλα. Από τα συνολικά 76 μέτρα, επιλέχθηκαν προς εφαρμογή-υλοποίηση τα 60 μέτρα βιώσιμη κινητικότητα.

Τα αποτελέσματα της ποιοτικής ανάλυσης αξιολόγησης παρουσιάζονται στον Πίνακα 2-1. Ο συγκεκριμένος τρόπος παρουσίασης εναρμονίζεται με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες αξιολόγησης και δημιουργία λίστας τελικών μέτρων που συντάχθηκαν στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα SUMP-UP.

Πίνακας 2-1: Εξέταση εφικτότητας-αποτελεσματικότητας μέτρων ΣΒΑΚ

Πιθανά Μέτρα	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης-εφαρμογής μέτρου	Εφικτότητα (1..5)	Αποτελεσματικότητα (1..5)	Επιλογή (ΝΑΙ ΟΧΙ)
Ανάπτυξη σχεδίου κινητικότητας για επιχειρήσεις που απασχολούν περισσότερους από 20 εργαζόμενους	εντός 5ετίας	3	3	ΝΑΙ
Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ειδικού σκοπού (τροφοδοσία εμπορευμάτων, εξυπηρέτησης ατόμων με αναπηρία)	εντός 5ετίας	4	5	ΝΑΙ
Ανάπτυξη σχεδίου κινητικότητας για σχολεία και το πανεπιστήμιο	εντός 5ετίας	3	3	ΝΑΙ
Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	εντός 5ετίας	3	4	ΝΑΙ
Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	εντός 5ετίας	5	3	ΝΑΙ
Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	εντός 5ετίας	5	5	ΝΑΙ
Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων	εντός 15ετίας	2	5	ΝΑΙ

Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	εντός 5ετίας	4	3	NAI
Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	εντός 10ετίας	2	5	NAI
Ανάπτυξη συστήματος car pooling	εντός 5ετίας	2	4	NAI
Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	εντός 5ετίας	2	4	NAI
Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	εντός 5ετίας	3	5	NAI
Εποχιακή πύκνωση δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας σε σημαντικές διαδρομές	εντός 5ετίας	3	4	NAI
Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	εντός 10ετίας	3	3	NAI
Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	εντός 10ετίας	4	5	NAI
Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	εντός 15ετίας	4	5	NAI
Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	εντός 10ετίας	4	5	NAI
Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	εντός 5ετίας	3	5	NAI
Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	εντός 5ετίας	3	4	NAI
Μονοδρομήσεις οδών	εντός 5ετίας	5	5	NAI
Ανάδειξη πολύτιμων χώρων πχ αρχαιολογικοί	εντός 10ετίας	3	3	NAI
Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	εντός 10ετίας	3	4	NAI
Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	εντός 15ετίας	2	5	NAI
Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	εντός 15ετίας	4	5	NAI
Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	εντός 5ετίας	4	4	NAI
Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού (πχ καμπάνιες)	σε όλη τη 15ετία	4	5	NAI
Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	εντός 15ετίας	3	4	NAI
Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων	εντός 15ετίας	3	4	NAI

εισόδου στους οικισμούς				
Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	εντός 5ετίας	5	4	NAI
Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	εντός 10ετίας	3	5	NAI
Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων	εντός 5ετίας	3	5	NAI
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	εντός 10ετίας	4	4	NAI
Επανασχεδιασμός των δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας που εξυπηρετούν περιοχές εντός του Δήμου και των ορίων της πόλης (αξιοποίηση mini-bus)	σε όλη τη 15ετία	2	3	NAI
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	εντός 5ετίας	3	5	NAI
Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	σε όλη τη 15ετία	4	3	NAI
Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	σε όλη τη 15ετία	4	3	NAI
Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	σε όλη τη 15ετία	4	3	NAI
Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	εντός 10ετίας	3	5	NAI
Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	εντός 5ετίας	4	4	NAI
Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	σε όλη τη 15ετία	3	4	NAI
Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	εντός 10ετίας	3	5	NAI

Τοποθέτηση sea track στις παραλίες	εντός 5ετίας	4	5	NAI
Δημιουργία πεζοπορικών-περιπατητικών μονοπατιών	εντός 15ετίας	4	4	NAI
Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	εντός 10ετίας	4	3	NAI
Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	εντός 5ετίας	3	4	NAI
Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	εντός 5ετίας	4	5	NAI
Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	εντός 5ετίας	4	4	NAI
Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	εντός 5ετίας	4	4	NAI
Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	εντός 5ετίας	4	4	NAI
Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	εντός 5ετίας	4	5	NAI
Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	εντός 5ετίας	4	5	NAI
Επιδότηση στις εβδομαδιαίες - μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	σε όλη τη 15ετία	2	3	OXI
Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	σε όλη τη 15ετία	4	4	NAI
Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	εντός 5ετίας	4	5	NAI
Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	σε όλη τη 15ετία	4	4	NAI
Ανάδειξη παραλιακού μετώπου	εντός 15ετίας	3	5	NAI
Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	εντός 15ετίας	3	5	NAI
Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα	σε όλη τη 15ετία	1	5	NAI
Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους	εντός 5ετίας	4	2	NAI

πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες				
Αξιοποίηση υπαρχόντων χώρων στάθμευσης εντός πόλης	σε όλη τη 15ετία	4	5	NAI
Ανάπλαση δημόσιων χώρων και παιδικών χαρών	σε όλη τη 15ετία	3	4	NAI
Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	εντός 5ετίας	4	3	OXI
Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	εντός 5ετίας	5	3	OXI
Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	εντός 5ετίας	5	4	OXI
Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	σε όλη τη 15ετία	2	3	OXI
Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας (εντός ή εκτός της πόλης)	εντός 5ετίας	3	2	OXI
Κατασκευή γραμμής Μέσου Σταθερής Τροχιάς για ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας	εντός 15ετίας	1	2	OXI
Ανάπτυξη συστήματος car-sharing	εντός 5ετίας	2	3	OXI
Αξιοποίηση ιδιωτικού πρασίνου πχ μέτρα για ενίσχυση πρασίνου σε προκήπια	εντός 5ετίας	3	2	OXI
Δημιουργία συστήματος αστικών διοδίων για τον περιορισμό της διαμπερούς διέλευσης μέσα από την κεντρική περιοχή της πόλης	εντός 5ετίας	1	3	OXI
Αξιοποίηση κενών οικοπέδων για δημιουργία προσωρινών πράσινων χώρων	εντός 5ετίας	2	2	OXI
Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών	εντός 10ετίας	3	2	OXI
Δημιουργία λωρίδων μικροκινητικότητας (scooters, segways κτλ)	εντός 15ετίας	3	2	OXI
Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	εντός 5ετίας	1	4	OXI
Δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που προάγουν την Βιώσιμη Κινητικότητα	εντός 5ετίας	2	3	OXI
Αναδιοργάνωση και αναβάθμιση κεντρικών σταθμών	εντός 10ετίας	2	3	OXI

3. Παρουσίαση ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Τα εφικτά και αποτελεσματικά αυτά μέτρα κατηγοριοποιούνται σε τέσσερα (4) πακέτα μέτρων που αφορούν τις παρακάτω θεματικές:

- 1) Έξυπνη και λειτουργική διαχείριση της κινητικότητας
- 2) Προσβάσιμη και φιλική πόλη για όλους
- 3) Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος
- 4) Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα

Σε κάθε πακέτο μέτρων δημιουργούνται ειδικές ομάδες μέτρων όπου εντάσσονται τα επιμέρους μέτρα οι οποίες αφορούν είτε διαχείριση κινητικότητας, πολεοδομικές ρυθμίσεις, βελτίωση υποδομών, κίνητρα ή διάφορες πολιτικές προώθησης.

Επισημαίνεται πως στα επιμέρους πακέτα μέτρων είναι δυνατόν να παρατηρηθούν μέτρα που επαναλαμβάνονται. Το γεγονός αυτό συμβαίνει καθώς υπάρχουν προτεινόμενα μέτρα που μπορούν να ανήκουν σε παραπάνω από 1 πακέτο μέτρων, εφόσον συμβάλλουν με διαφορετικό τρόπο στη θεματική του κάθε πακέτου.

3.1.1 Πακέτο μέτρων 1: Έξυπνη και λειτουργική διαχείριση της κινητικότητας

Το πρώτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, τη μείωση των τροχαίων συμβάντων, την καθιέρωση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στο αστικό περιβάλλον μέσω της ενίσχυσης των υποδομών και της διαμόρφωσης των επικίνδυνων κόμβων για την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας. Επίσης περιέχει μέτρα σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές και τη διαχείριση στάθμευσης. Τα μέτρα αυτά είναι:

Διαχείριση κινητικότητας

- 1.1.1 Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας (30χλμ στο μη ιεραρχημένο)
- 1.1.2 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου (δημιουργία δακτυλίων)
- 1.1.3 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS)
- 1.1.4 Ανάπτυξη σχεδίου κινητικότητας για επιχειρήσεις που απασχολούν περισσότερους από 20 εργαζόμενους
- 1.1.5 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές
- 1.1.6 Μονοδρόμηση οδών
- 1.1.7 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων
- 1.1.8 Μείωση θέσεων στάθμευσης
- 1.1.9 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)
- 1.1.10 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης εμπορευματικών μεταφορών
- 1.1.11 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων
- 1.1.12 Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες

Βελτίωση υποδομών

- 1.2.1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών (προσθήκη ραμπών, διαβάσεων, κτλ)
- 1.2.2 Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων στο επαρχιακό οδικό δίκτυο και σημείων εισόδου στους οικισμούς (τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών, κυκλικόί κόμβοι, σήμανση, κτλ)
- 1.2.3 Κατασκευή περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών οδών
- 1.2.4 Αγορά/Αντικατάσταση οχημάτων Δήμου με ηλεκτρικά οχήματα (συμπεριλαμβανομένης και της δημόσιας συγκοινωνίας)
- 1.2.5 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)
- 1.2.6 Αξιοποίηση υπάρχοντων χώρων στάθμευσης εντός πόλης
- 1.2.7 Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ειδικού σκοπού (τροφοδοσία εμπορευμάτων, εξυπηρέτησης ατόμων με αναπηρία)
- 1.2.8 Δημιουργία μικρών κέντρων διανομής εμπορευμάτων

- 1.2.9 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
- 1.2.10 Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Κίνητρα

- 1.3.1 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα
- 1.3.2 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις
- 1.3.3 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος
- 1.3.4 Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα
- 1.3.5 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα

3.1.2 Πακέτο μέτρων 2: Προσβάσιμη και φιλική πόλη για όλους

Το δεύτερο πακέτο μέτρο μέτρων στην μεταμόρφωση του Ρεθύμνου σε μία πόλη προσβάσιμη και φιλική για όλους τους πολίτες και επισκέπτες. Μία πόλη, η οποία θα δίνει προτεραιότητα στα συλλογικά μέσα μεταφοράς και στην ενεργή μετακίνηση. Επομένως το πακέτο περιλαμβάνει μέτρα που αφορούν στην προώθηση του περπατήματος αλλά και του ποδηλάτου, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση σε ζητήματα προσπελασιμότητας/προσβασιμότητας ατόμων με αναπηρία, καθώς και στην ενίσχυση της χρήσης των συλλογικών μέσων μεταφοράς. Τα μέτρα που επιλέγονται είναι τα εξής:

Διαχείριση κινητικότητας

- 2.1.1 Επανασχεδιασμός των δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας που εξυπηρετούν περιοχές εντός του Δήμου και των ορίων της πόλης (αξιοποίηση mini-bus)
- 2.1.2 Δημιουργία νέων (κυρίως εποχιακών) διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας προς οικισμούς και πόλους έλξης (παραλίες, αρχαιολογικούς χώρους, χώρους ιδιαίτερου φυσικού κάλους, κτλ) ανάλογα με τη ζήτηση (on - demand) με χρήση έξυπνης εφαρμογής
- 2.1.3 Αξιοποίηση συστήματος ταξί για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση
- 2.1.4 Ενιαίο σύστημα τιμολόγησης περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
- 2.1.5 Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (car-sharing, car-pooling κτλ)
- 2.1.6 Ανάπτυξη σχεδίου κινητικότητας για σχολεία και το πανεπιστήμιο

Βελτίωση υποδομών

- 2.2.1 Αναβάθμιση οδικού περιβάλλοντος για ενίσχυση της της προσβασιμότητας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών (προσθήκη ραμπών, διορθώσεις στην κατάσταση των πεζοδρομίων, κτλ)
- 2.2.2 Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων
- 2.2.3 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στο κύριο οδικό δίκτυο (με κατάργηση θέσεων στάθμευσης)
- 2.2.4 Πεζοδρόμηση στα κέντρα των οικισμών (μόνιμες ή προσωρινές)
- 2.2.5 Πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις οδών έμπροσθεν των εισόδων σχολικών συγκροτημάτων
- 2.2.6 Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών (μικτών ή αποκλειστικών) και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης-ποδηλατοστάσια)

- 2.2.7 Βελτίωση έξυπνου συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing system) και μικροκινητικότητας
- 2.2.8 Ανάπλαση και ενίσχυση προσβασιμότητας παραλιακού μετώπου και παραλιών για ευπαθείς κοινωνικές ομάδες (πχ τοποθέτηση sea track στις παραλίες)
- 2.2.9 Εγκατάσταση έξυπνων στάσεων με σύστημα τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών

Πολιτικές προώθησης

- 2.3.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις
- 2.3.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού
- 2.3.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών
- 2.3.4 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο
- 2.3.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα

3.1.3 Πακέτο μέτρων 3: Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας αστικού περιβάλλοντος

Το τρίτο πακέτο μέτρων αφορά παρεμβάσεις μικρού κυρίως κόστους για τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, τη μείωση της ρύπανσης και του αστικού θορύβου εντός Δήμου Ρεθύμνης και την αύξηση του δημόσιου χώρου και των χώρων πρασίνων. Τα προτεινόμενα αυτά μέτρα είναι:

Πολεοδομικά ρυθμίσεις

- 3.1.1 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων και στην ενθάρρυνση τοπικών κέντρων) και εναρμόνιση με τις κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ

Βελτίωση υποδομών

- 3.2.1 Οριοθέτηση των νόμιμων θέσεων στάθμευσης και δημιουργία Parklets
- 3.2.2 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου
- 3.2.3 Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών οικισμών και πόλων έλξης (παραλίες, παραδοσιακοί οικιστικοί πυρήνες)
- 3.2.4 Ανάπλαση δημόσιων χώρων και παιδικών χαρών
- 3.2.5 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων

3.1.4 Πακέτο μέτρων 4: Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα

Το τέταρτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει μέτρα τα οποία εξυπηρετούν την τουριστική δραστηριότητα, συμβάλλοντας ριζικά σε μία άρτια διαχείριση της εποχικότητας των μετακινήσεων. Τα μέτρα που επιλέχθηκαν για το συγκεκριμένο πακέτο είναι τα εξής:

Διαχείριση κινητικότητας

- 4.1.1 Δράσεις ανάπτυξης και προώθησης ποδηλατικού τουρισμού
- 4.1.2 Εποχιακή πύκνωση δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας σε σημαντικές διαδρομές
- 4.1.3 Δημιουργία εποχιακών διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας προς οικισμούς και πόλους έλξης (παραλίες, αρχαιολογικούς χώρους, χώρους ιδιαίτερου φυσικού κάλους, κτλ) ανάλογα με τη ζήτηση (on - demand) με χρήση έξυπνης εφαρμογής

Βελτίωση υποδομών

- 4.1.1 Ανάδειξη και επέκταση περιπατητικών μονοπατιών

- 4.1.2 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με GIS
- 4.1.3 Ενίσχυση της πληροφοριακής σήμανσης
- 4.1.4 Ανάπλαση παραλιακού μετώπου
- 4.1.5 Ανάδειξη σημαντικών χώρων και βελτίωση της προσπελασιμότητας τους με βιώσιμα μέσα πχ Φορτέτζα, Παλιό Λιμάνι

4. Καθορισμός Σεναρίων Κινητικότητας

4.1 Γενικά

Τα σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για το Δήμο Ρεθύμνης, 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, ποδηλατιστών, ΑΜΕΑ, κα), καθώς και στη σωστή λειτουργία και εξυπηρέτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, σύμφωνα πάντα με το όραμα κινητικότητας, τις αρχές και τους στόχους που έχουν προταθεί και περιγράφονται στο προηγούμενο κεφάλαιο του παρόντος. Προσδιορίζονται και σχεδιάζονται εναλλακτικά Σενάρια μέτρων, για την υλοποίηση των στόχων του αρχικού σχεδίου, με έμφαση στην αύξηση της χρήσης της Δημοτικής Συγκοινωνίας, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με προτεραιότητα σε ευαίσθητες περιοχές, στη διαχείριση της στάθμευσης για όλες τις πολεοδομικές ενότητες του Δήμου, με ιδιαίτερη έμφαση στην εξυπηρέτηση των κατοίκων. 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.

Οι παρεμβάσεις αφορούν τις παρακάτω πολιτικές & μέτρα:

Ιεράρχηση:

Λογική: Μικροί και μεγάλοι δακτύλιοι. Ενθάρρυνση των περιμετρικών κινήσεων με το ΙΧ με σκοπό την αποφυγή της διαμπερούς κυκλοφορίας. Αναγνωσιμότητα του δικτύου για τους οδηγούς. Οι οδοί που επιλέχθηκαν έχουν κατά βάση επαρκές πλάτος και λειτουργούν ήδη σαν κύριο δίκτυο.

Προστασία κέντρου:

Λογική: Το εν λόγω μέτρο αναφέρεται στην κεντρική περιοχή και στοχεύει στην προστασία του βασικού οικιστικού πυρήνα όπως είναι η παλιά πόλη που εμφανίζει αξιοσημείωτο πολεοδομικό ενδιαφέρον.

Εντός των περιοχών αυτών προτείνεται η ενίσχυση της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης, η διενέργεια αισθητικών παρεμβάσεων πχ πλακόστρωση, η μείωση της στάθμευσης, η απόλυτη προτεραιότητα σε περπάτημα και ποδήλατο με παράλληλη αισθητή μείωση της κυριαρχίας του αυτοκινήτου (επιτρέπεται υπό όρους).

Ήπια κυκλοφορία:

Λογική: Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας προτείνονται στην κεντρική περιοχή σε συνάρτηση με την ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Κατά κύριο λόγο οι δακτύλιοι οριοθετούν τις περιοχές αυτές.

Εντός των περιοχών αυτών προτείνεται η ενίσχυση της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης, η διενέργεια αισθητικών παρεμβάσεων πχ πλακόστρωση όπου κρίνεται απαραίτητο, η μείωση της στάθμευσης, η οριοθέτηση των νόμιμων θέσεων στάθμευσης, η ενθάρρυνση του περπατήματος και του ποδηλάτου.

Αναδιαμόρφωση κόμβων:

Λογική: Οι κόμβοι επιλέγονται σε συνάρτηση με την επικινδυνότητα που παρουσιάζουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, την ιεράρχηση των οδών που τέμνονται και τη σημασία της περιοχής (πχ κεντρική, υπερτοπικός πόλος έλξης).

Οι παρεμβάσεις που μπορούν να γίνουν είναι πχ η δημιουργία κυκλικού κόμβου, η αλλαγή υφιστάμενης σηματοδότησης, η εγκατάσταση φωτεινών σηματοδοτών (έξυπνων), μείωση τεμνουσών κινήσεων, στενώσεις οδοστρώματος, απομάκρυνση στάθμευσης κ.α. Η συγκεκριμένη διαμόρφωση του κόμβου θα αποφασιστεί μέσα από μελέτες εφαρμογής

Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride):

Λογική: Οι περιφερειακοί χώροι στάθμευσης θα συμβάλλουν στην αποσυμφόρηση των γειτονιών από την παρόδια στάθμευση, ενώ θα χρησιμοποιούνται και από τους επισκέπτες της πόλης οι οποίοι θα συνεχίζουν με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης, επιτυγχάνοντας ένα ικανοποιητικό επίπεδο συνδυασμένων μετακινήσεων. Για την περίπτωση του Ρεθύμνου, οι χώροι τοποθετούνται πλησίον σημαντικών κόμβων/εισόδων της πόλης. Επίσης δίνεται μέριμνα ώστε η περιοχή επιρροής των χώρων αυτών να καλύπτει ένα σημαντικό τμήμα της πόλης.

Η μελέτη εφαρμογής θα εξετάσει το ιδιοκτησιακό καθεστώς καθώς και την τεχνοοικονομική εφικτότητα του έργου. Επίσης η μελέτη εφαρμογής θα καθορίσει το τελικό μέγεθος του χώρου στάθμευσης με βάση και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

Αξιοποίηση υπαρχόντων χώρων στάθμευσης εντός πόλης:

Λογική: Μεγάλοι ελεύθεροι χώροι μέσα στην πόλη, οι οποίοι μπορούν να αξιοποιηθούν, εκτός του βασικού κέντρου

Αναδιαμόρφωση των χώρων, καθορισμός θέσεων στάθμευσης, δημιουργία λειτουργικής και αναγνώσιμης εισόδου. Θέσπιση ωρών λειτουργίας.

Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης

Λογική: Στην κεντρική περιοχή της πόλης με σκοπό τη δημιουργία καλύτερων συνθηκών για όλους τους χρήστες της οδού. Επίσης η ελεγχόμενη στάθμευση θα μειώσει την ζήτηση για στάθμευση, γεγονός που θα οδηγήσει και σε βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας.

Οι εν λόγω περιοχές απευθύνονται σε κατοίκους και επισκέπτες της πόλης. Για επισκέπτες θα καθοριστούν συγκεκριμένες ώρες και τιμολόγηση, ενώ για τους κατοίκους θα είναι δωρεάν, χωρίς περιορισμό ωρών.

Δημιουργία πράσινων διαδρομών

Λογική: Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν τον βασικό κορμό των εναλλακτικών μετακινήσεων για την πόλη. Επομένως συνδέουν σημαντικές χρήσεις και πόλους έλξης, όπως σχολεία, αθλητικοί χώροι, πράσινοι χώροι, υδάτινο στοιχείο, κεντρική περιοχή, αξιοθέατα κτλ. Για τη δημιουργία των χώρων αυτών χρησιμοποιήθηκε λογισμικό GIS (shortest path algorithm), όπου τοποθετήθηκε το δίκτυο της πόλης, αφαιρέθηκαν οι κεντρικοί άξονες (πρωτεύουσες αρτηρίες) και τα σημεία ενδιαφέροντος. Στη συνέχεια έγινε χειροκίνητος έλεγχος με σκοπό τον τελικό καθορισμό των διαδρομών αυτών. Επίσης, έγινε και έλεγχος των στοιχείων του δικτύου πχ χρήση πεζοδρομίου, στάθμευση που εντοπίστηκαν στην υφιστάμενη κατάσταση.

Οι πράσινες διαδρομές δεν χαρακτηρίζονται από ενιαία διαμόρφωση, αντιθέτως το εκάστοτε τμήμα έχει τα χαρακτηριστικά που κρίνονται καλύτερα. Οι συνηθέστερες παρεμβάσεις είναι: ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, μείωση ορίων ταχύτητας (κατά κύριο λόγο 30χλμ/ώρα), διαπλάτυνση πεζοδρομίων, απομάκρυνση ορισμένων θέσεων στάθμευσης, οριοθέτηση και εγκιβωτισμός των νόμιμων, ενίσχυση φύτευσης, ειδική μέριμνα για υποδομή ποδηλάτου ή συνύπαρξη με πεζούς ή άλλα οχήματα, εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού πχ παγκάκια, στάσεις για ποδήλατα

Κατασκευή ποδηλατοδρόμου

Λογική: Η σύνδεση κέντρου με τα υπόλοιπα σημεία της πόλης, ειδικά νότιο και βόρειο. Για την χάραξη αυτή ελήφθησαν υπόψη οι κλίσεις, το πλάτος της οδού, η ιεράρχηση των οδών καθώς και η πολεοδομική σημασία τους.

Ο ποδηλατόδρομος αυτός θα έχει ενιαία διαμόρφωση, προκειμένου να αποτελέσει τον κορμό του δικτύου. Επίσης η εν λόγω διαδρομή θα αποτελέσει ευκαιρία για συνολική ανάπλαση των οδών που θα διέρχεται.

Αναβάθμιση και εγκατάσταση σταθμών bike-sharing

Λογική: Οι σταθμοί τοποθετούνται σε δημόσιους χώρους, σε σημαντικούς πόλους έλξης καθώς και σε κόμβους του δικτύου πράσινων διαδρομών. Επίσης έγινε έλεγχος μέσω περιοχών επιρροής 200m (buffer zones), προκειμένου στην 15ετία να καλύπτουν όλο τον βασικό ιστό της πόλης. Η σταδιακή τοποθέτησή τους γίνεται σε συνδυασμό με την επέκταση των πράσινων και ποδηλατικών διαδρομών.

Οι σταθμοί bike-sharing θα αποτελούν ιδιαίτερα σημεία μέσα στην πόλη (μικρά τοπόσημα), τα οποία θα δίνουν στους κατοίκους και επισκέπτες τη δυνατότητα χρήσης (ηλεκτρικού) ποδηλάτου ή μέσω μικροκινητικότητας για μικρό χρονικό διάστημα. Οι σταθμοί αυτοί θα έχουν μεταβλητές θέσεις, ανάλογα με τις ανάγκες της περιοχής που εξυπηρετούν. Επίσης, θα έχουν πινακίδες πληροφόρησης (ενδεχομένως και ηλεκτρονικές), θέσεις για στάση και ξεκούραση, κ.α. Χρειάζεται να γίνει μελέτη εφαρμογής για τον ακριβή καθορισμό της θέσης και του μεγέθους των σταθμών.

Δημιουργία δακτυλίων προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων

Λογική: Οι δακτύλιοι προστασίας απαρτίζονται από τις οδούς που βρίσκονται περιμετρικά της εκπαιδευτικής εγκατάστασης (συνήθως καλύπτουν απόσταση ενός ή δύο οικοδομικών τετραγώνων). Το μήκος και η θέση των οδών είναι σύμφωνα με το μέγεθος της εγκατάστασης και η επιλογή αυτή πραγματοποιείται στοχεύοντας στην άρτια προστασία του σχολείου καθώς και τη δημιουργία ενός αισθήματος ασφάλειας γύρω από αυτό.

Εντός των συγκεκριμένων οδών προτείνεται η μείωση των ορίων ταχύτητας, η τοποθέτηση ειδικής σήμανσης που προειδοποιεί για την ύπαρξη σχολικής εγκατάστασης, η πύκνωση των διαβάσεων, η λήψη απαραίτητων προστατευτικών μέτρων για τις εισόδους των σχολείων, τμηματικές πεζοδρομήσεις, αισθητικές παρεμβάσεις, κ.α.

Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων

Λογική: Οι σταθμοί φόρτισης αφενός διαχέονται εντός του βασικού αστικού ιστού, αφετέρου τοποθετούνται και στους περιμετρικούς χώρους στάθμευσης. Η βασική λογική είναι ισόρροπη γεωγραφική κατανομή τους στην 15ετία (με εξαίρεση την κεντρική περιοχή,

όπου η τοποθέτησή τους είναι λίγο πιο πυκνή, με σκοπό την ενθάρρυνση της ηλεκτροκίνησης για τα όποια ΙΧ εισέρχονται σε αυτήν) καθώς και η διαθεσιμότητα ελεύθερων χώρων πχ οικόπεδα, τμήματα κόμβων, κτλ.

Οι σταθμοί φόρτισης θα έχουν μεταβλητές θέσεις, ανάλογα με τις ανάγκες της περιοχής που εξυπηρετούν. Χρειάζεται να γίνει σχέδιο (ΣΦΗΟ) και μελέτη εφαρμογής για τον ακριβή καθορισμό της θέσης και του μεγέθους των σταθμών.

Αναβάθμιση διαβάσεων

Λογική: Σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου, πλησίον σημαντικών χρήσεων όπως σχολεία, αθλητικοί χώροι, κτλ, εντός της κεντρικής περιοχής, καθώς και σε μεγάλους οδικούς άξονες και κόμβους. Σημειώνεται πως είτε αναβαθμίζονται οι υφιστάμενες είτε προστίθενται καινούριες διαβάσεις.

Οι διαβάσεις ποικίλλουν. Για παράδειγμα θα μπορούν να είναι έξυπνες διαβάσεις (με φωτισμό και ηχητικά σήματα καθώς και χρόνο πράσινης και κόκκινης ένδειξης του σηματοδότη), διαβάσεις με σηματοδότη, υπερυψωμένες διαβάσεις, διαβάσεις με διαφορετικά χρώματα, αλλά και απλές.

4.2 Μηδενικό Σενάριο (Do Nothing)

Οι Γενικές Αρχές του Μηδενικού Σεναρίου έχουν ως εξής:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.
- **Παραμένουν τα προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης 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, όπως η αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας, η αύξηση των θυμάτων και των τραυματιών από τροχαία συμβάντα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση και η κατάληψη ελευθέρων χώρων.
- Παραμένουν τα προβλήματα κινητικότητας του Δήμου που οφείλονται στην έλλειψη υποδομών για τους πεζούς, καθώς και στην επιβάρυνση που δέχεται από τους μεγάλους οδικούς άξονες.
- Δεν επιτυγχάνονται οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται στο πλαίσιο της εκπόνησης του παρόντος ΣΒΑΚ

4.3 Ήπιο σενάριο (Do Something)

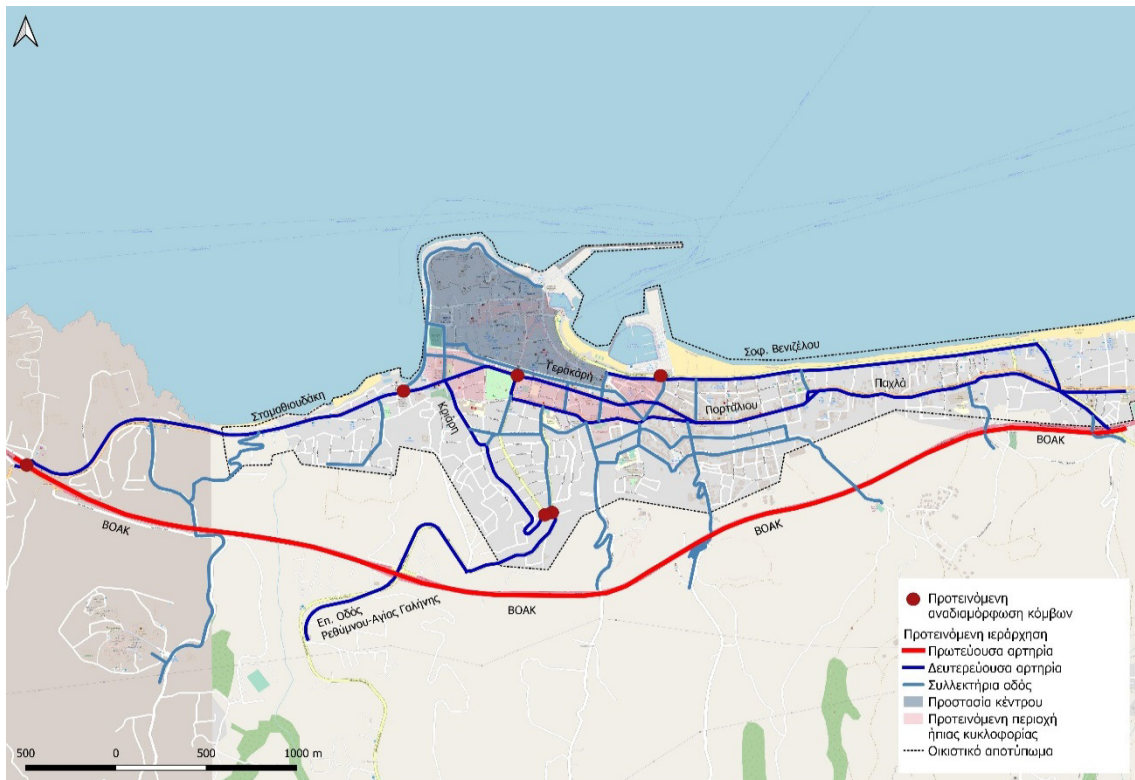
Ορίζοντας 5ετίας

- Νέα Ιεράρχηση Ρεθύμνου:
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: ΒΟΑΚ
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Επ. Οδός Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης, Κουρμούλη, Σταμαθίουδάκη-Ηγ. Γαβριήλ-Κουντουριώτου, Μοάτσου-Ζυμβρακάκη-Βασιλάκη, Ελ. Βενιζέλου-Σοφ. Βενιζέλου-Άρη Βελιουχιώτη, Πορτάλιου, Μαχητών Χωροφυλακής, Λεωφ. Παχλά, Μάχης Κρήτης, Αθηναγόρα και Κριάρη
 - Συλλεκτήριες οδοί: Εμμ. Κεφαλογιάννη, Σήφη Βλαστού, Λουκάκη, Γερακάρη-Δημακοπούλου, Μεγ. Αλεξάνδρου, Ν. Βαρδινογιάννη, Απ. Αποστολάκη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη, Δημητρακάκη, Κονδυλάκη, Καζαντζάκη, Αγίου Ιωάννη,

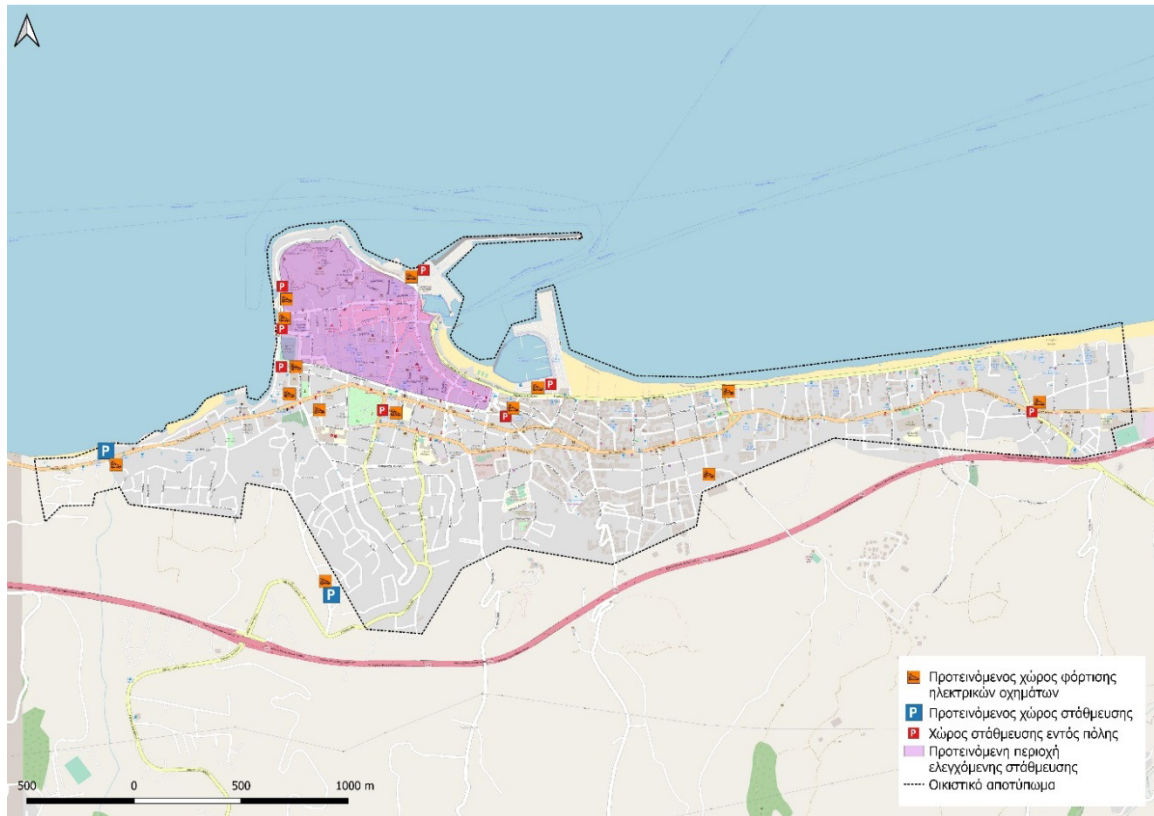
Ανδρουλιδάκη, Θεοτοκόπουλου, Κολοκοτρώνη, Καούνη, Παλαμά, Ξυλούρη, Καποδιστρίου, Καλαιτζάκη, Δασκαλάκη, Σάθα, Παπαναστασίου, Παπανδρέου, Καστρινάκη, Ρέθυμνο-Γάλλος, Χορτάτζη και Δημοκρατίας

- Προστασία κέντρου από μηχανοκίνητη κυκλοφορία: Έκταση: 410 στρ.
 - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 175,8στρ.
 - Περιοχή 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη-Δημακοπούλου-Ηλιακάκη-Ηγ. Γαβριήλ
 - Περιοχή 2: Ηγ. Γαβριήλ-Κριάρη-Κουμουνδούρου-Ηλιακάκη
 - Περιοχή 3: Δημητρακάκη-Κουντουριώτου-Δημοκρατίας-Μοάτσου
 - Περιοχή 4: Δημοκρατίας-Μοάτσου-Καζαντζάκη-Καστρινάκη-Κουντουριώτου
 - Περιοχή 5: Καστρινάκη-Ζυμβαράκη-Κυρ. Λουκάρεως-Χορτάτζη-Κουντουριώτου
 - Περιοχή 6: Χορτάτζη-Κουντουριώτου-Παπανδρέου
 - Περιοχή 7: Σοφ. Βενιζέλου-Παπανδρέου-Κουντουριώτου-Χορτάτζη-Πλ. Αγνώστου
- Αναδιαμόρφωση κόμβων, Αριθμός: 6
 - Θέση 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σταμαθίουδάκη
 - Θέση 2: Κουντουριώτου και Δημητρακάκη
 - Θέση 3: Σοφ. Βενιζέλου και Παπανδρέου
 - Θέση 4: Κόμβος Ατσιπόπουλου (ΒΟΑΚ)
 - Θέση 5: Κουρμούλη και Κουνδάκη
 - Θέση 6: Ψυχουντάκη και Κονδυλάκη
- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride): Αριθμός: 2
 - Θέση 1: Πλησίον νότιας εισόδου Ρεθύμνου από Επ. Οδό Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης (φ: 35.358536, λ: 24.471294)
 - Θέση 2: Σταμαθίουδάκη και Ξεξάκη (πλησίον Αγ. Φωτεινής)
- Αξιοποίηση υπαρχόντων χώρων στάθμευσης εντός πόλης, Αριθμός: 8
 - Θέση 1: Χώρος στάθμευσης λιμάνι Ρεθύμνου
 - Θέση 2: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Μελισσηνού
 - Θέση 3: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Λουκάκη (πλησίον Νομαρχίας)
 - Θέση 4: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σήφη Βλαστού
 - Θέση 5: Χώρος στάθμευσης στον Δημοτικό Κήπο (κεντρικό)
 - Θέση 6: Παναγιωτάκη και Γιαμπουδάκη
 - Θέση 7: Χώρος στάθμευσης Μαρίνα Ρεθύμνου
 - Θέση 8: Ιωνίας και Αυστραλών Πολεμιστών

- Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 410 στρ.
 - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Μήκος: 6,04km
- Ποδηλατόδρομος, Μήκος: 5,5km (0,6km cycle streets, 2,8km αποκλειστική υποδομή, 1,8km λωρίδα ποδηλάτου και 0,3km πεζοποδηλατόδρομος)
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 24
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 2,4km
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, Αριθμός: 14



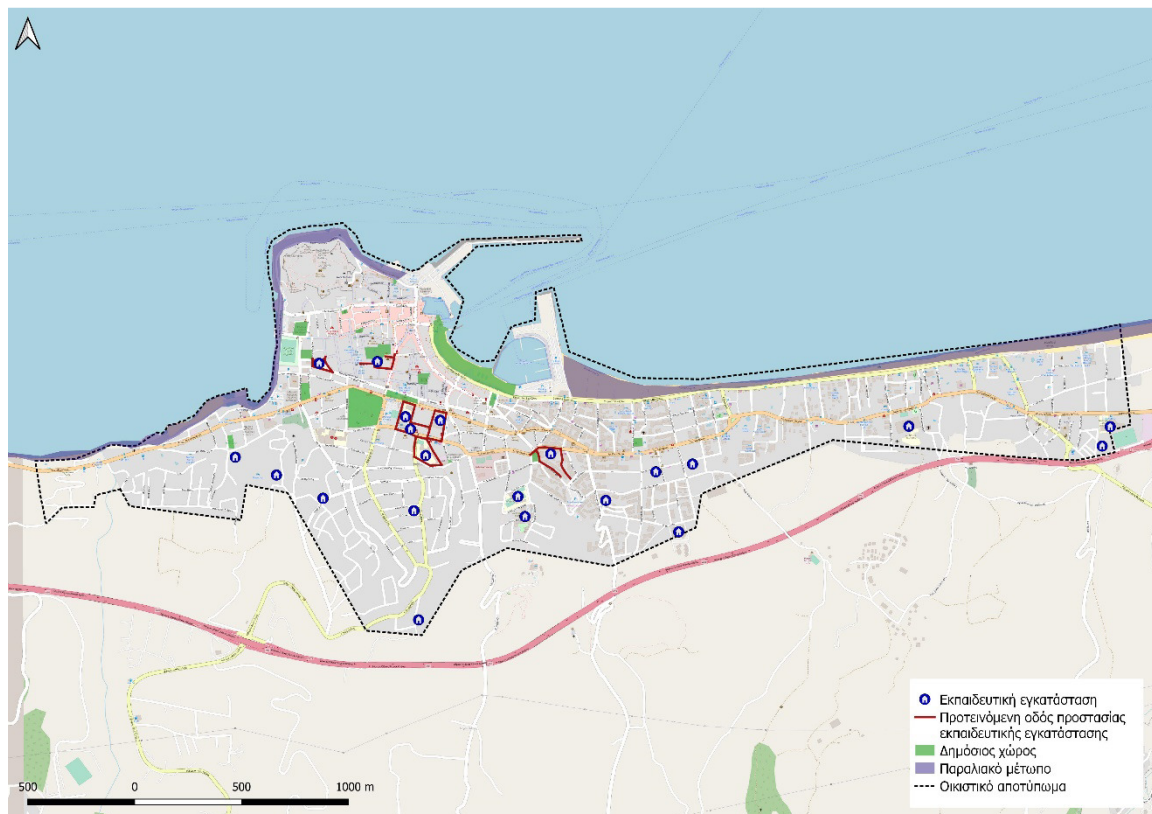
Εικόνα 4-1: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ήπιο-5ετία)



Εικόνα 4-2: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (ήπιο-5ετία)



Εικόνα 4-3: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές και σταθμοί bike-sharing (ήπιο-5ετία)



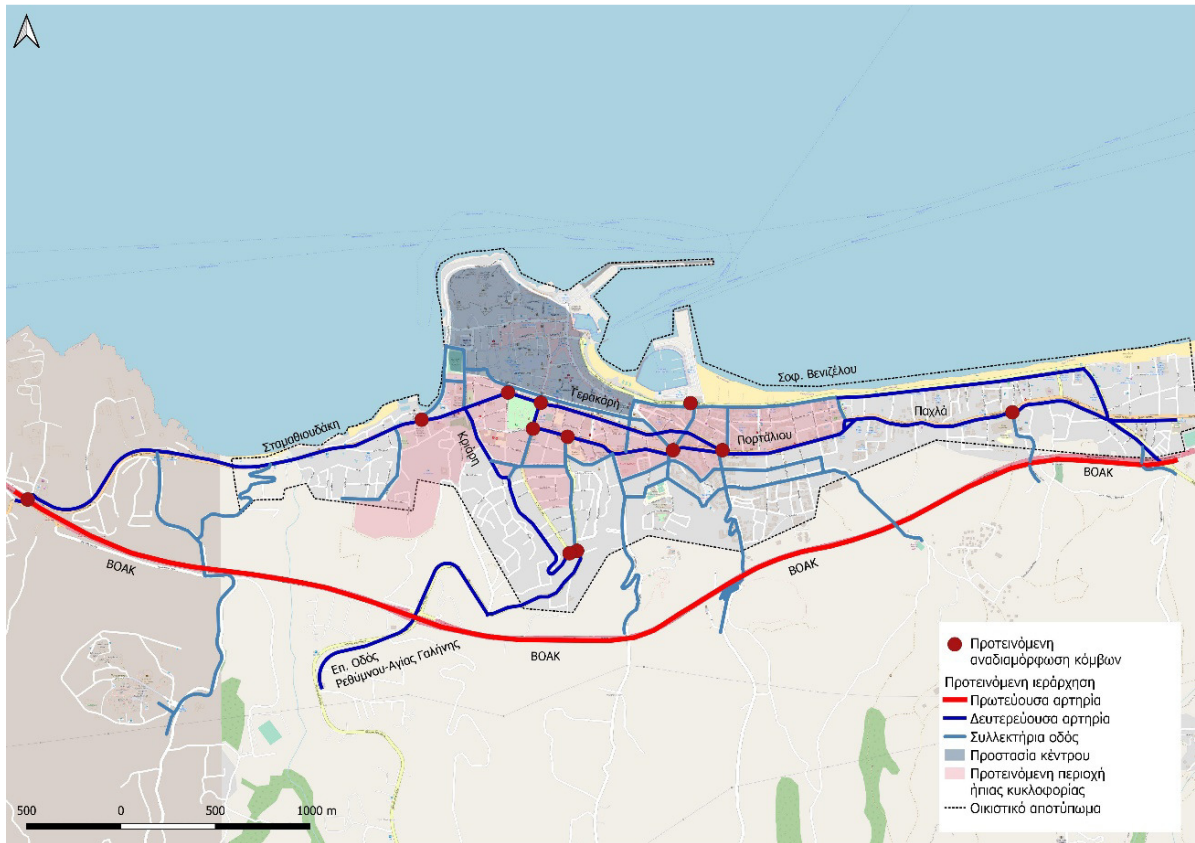
Εικόνα 4-4: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ήπιο-5ετία)

Ορίζοντας 10ετίας

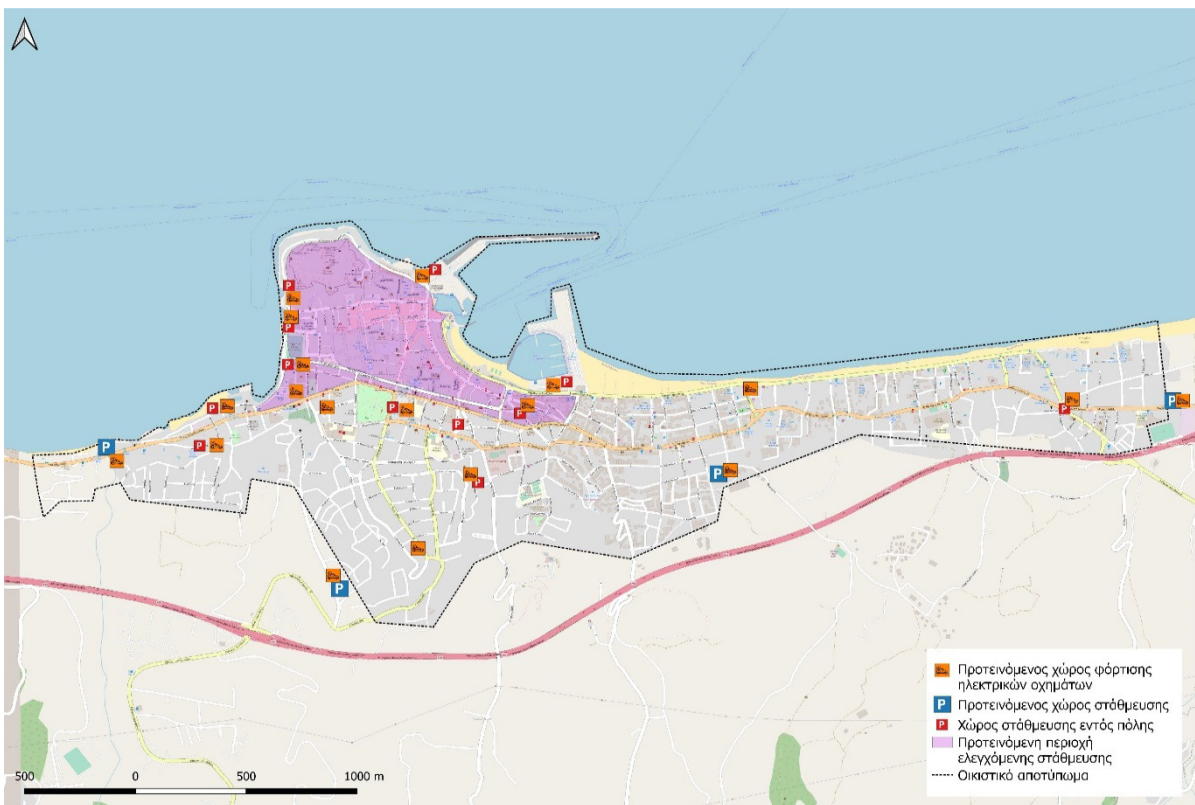
- Νέα Ιεράρχηση Ρεθύμνου
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: ΒΟΑΚ
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Επ. Οδός Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης, Κουρμούλη, Σταμαθιουδάκη-Ηγ. Γαβριήλ-Κουντουριώτου, Μοάτσου-Ζυμβρακάκη-Βασιλάκη, Σοφ. Βενιζέλου-Άρη Βελιουχιώτη, Πορτάλιου, Μαχητών Χωροφυλακής, Λεωφ. Παχλά, Μάχης Κρήτης, Αθηναγόρα και Κριάρη
 - Συλλεκτήριες οδοί: Ελ. Βενιζέλου, Εμμ. Κεφαλογιάννη, Σήφη Βλαστού, Λουκάκη, Γερακάρη-Δημακοπούλου, Μεγ. Αλεξάνδρου, Ν. Βαρδινογιάννη, Απ. Αποστολάκη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη, Δημητρακάκη, Κονδυλάκη, Καζαντζάκη, Αγίου Ιωάννη, Ανδρουλιδάκη, Θεοτοκόπουλου, Κολοκοτρώνη, Καούνη, Παλαμά, Ξυλούρη, Καποδιστρίου, Καλαιτζάκη, Σάθα, Δασκαλάκη, Παπαναστασίου, Παπανδρέου, Καστρινάκη, Χορτάτζη και Ρέθυμνο-Γάλλος
- Προστασία κέντρου από μηχανοκίνητη κυκλοφορία: Έκταση: 410 στρ.
 - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
- Πύκνωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας: Έκταση: 754,4στρ. (αύξηση κατά 578,6 στρ.)
 - Περιοχή 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη-Δημακοπούλου-Ηλιακάκη-Ηγ. Γαβριήλ
 - Περιοχή 2: Ηγ. Γαβριήλ-Κριάρη-Κουμουνδούρου-Ηλιακάκη

- Περιοχή 3: Δημητρακάκη-Κουντουριώτου-Δημοκρατίας-Μοάτσου
 - Περιοχή 4: Δημοκρατίας-Μοάτσου-Καζαντζάκη-Καστρινάκη-Κουντουριώτου
 - Περιοχή 5: Καστρινάκη-Ζυμβaráκη-Κυρ. Λουκάρεως-Χορτάτση-Κουντουριώτου
 - Περιοχή 6: Χορτάτση-Κουντουριώτου-Παπανδρέου
 - Περιοχή 7: Σοφ. Βενιζέλου-Παπανδρέου-Κουντουριώτου-Χορτάτση-Πλ. Αγνώστου
 - Περιοχή 8: Παπανδρέου-Σοφ. Βενιζέλου-Παπαναστασίου και Κουντουριώτου
 - Περιοχή 9: Βασιλάκη, Βενιέρη και Κουντουριώτου
 - Περιοχή 10: Παπαναστασίου, Πορτάλιου, Σικελιανού και Σοφ. Βενιζέλου
 - Περιοχή 11: Σικελιανού, Σοφ. Βενιζέλου, Ελευθερίας και Πορτάλιου
 - Περιοχή 12: Ανδρουλιδάκη, Παλαμά-Ξυλούρη, Βασιλάκη και Θεοτοκόπουλου
 - Περιοχή 13: Καζαντζάκη, Καούνη, Ανδρουλιδάκη και Λουκάρεως-Ζυμβρακάκη
 - Περιοχή 14: Κονδυλάκη, Μοάτσου-Καζαντζάκη και Σάθα
 - Περιοχή 15: Χατζημικήλη Γιάνναρη-Κονδυλάκη-Βλάχου και Ψυχουντάκη
 - Περιοχή 16: Μοάτσου, Κονδυλάκη, Χατζημικήλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
 - Περιοχή 17: Κουμουνδούρου, Κριάρη, Χατζημικήλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
 - Περιοχή 18: Ηγ. Γαβριήλ-Σταμαθίουδάκη-Α. Αποστάλη και Ιεράς Μητροπόλεως
- Αναδιαμόρφωση κόμβων: 12, αύξηση κατά 6
 - Θέση 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σταμαθίουδάκη
 - Θέση 2: Κουντουριώτου και Δημητρακάκη
 - Θέση 3: Σοφ. Βενιζέλου και Παπανδρέου
 - Θέση 4: Κόμβος Ατσιπόπουλου (ΒΟΑΚ)
 - Θέση 5: Κουρμούλη και Κουνδάκη
 - Θέση 6: Ψυχουντάκη και Κονδυλάκη
 - Θέση 7: Παχλά και Δασκαλάκη
 - Θέση 8: Κουντουριώτου, Βασιλάκη και Πορτάλιου
 - Θέση 9: Χορτάτση, Λουκάρεως και Βασιλάκη
 - Θέση 10: Μοάτσου και Κονδυλάκη
 - Θέση 11: Δημητρακάκη, Μοάτσου και Κουμουνδούρου
 - Θέση 12: Ηγ. Γαβριήλ και Ηλιακάκη
- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride), Αριθμός: 4, αύξηση κατά 2.
 - Θέση 1: Πλησίον νότιας εισόδου Ρεθύμνου από Επ. Οδό Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης (φ: 35.358536, λ: 24.471294)
 - Θέση 2: Σταμαθίουδάκη και Ξεξάκη (πλησίον Αγ. Φωτεινής)
 - Θέση 3: Κολοκοτρώνη και Βάρναλη

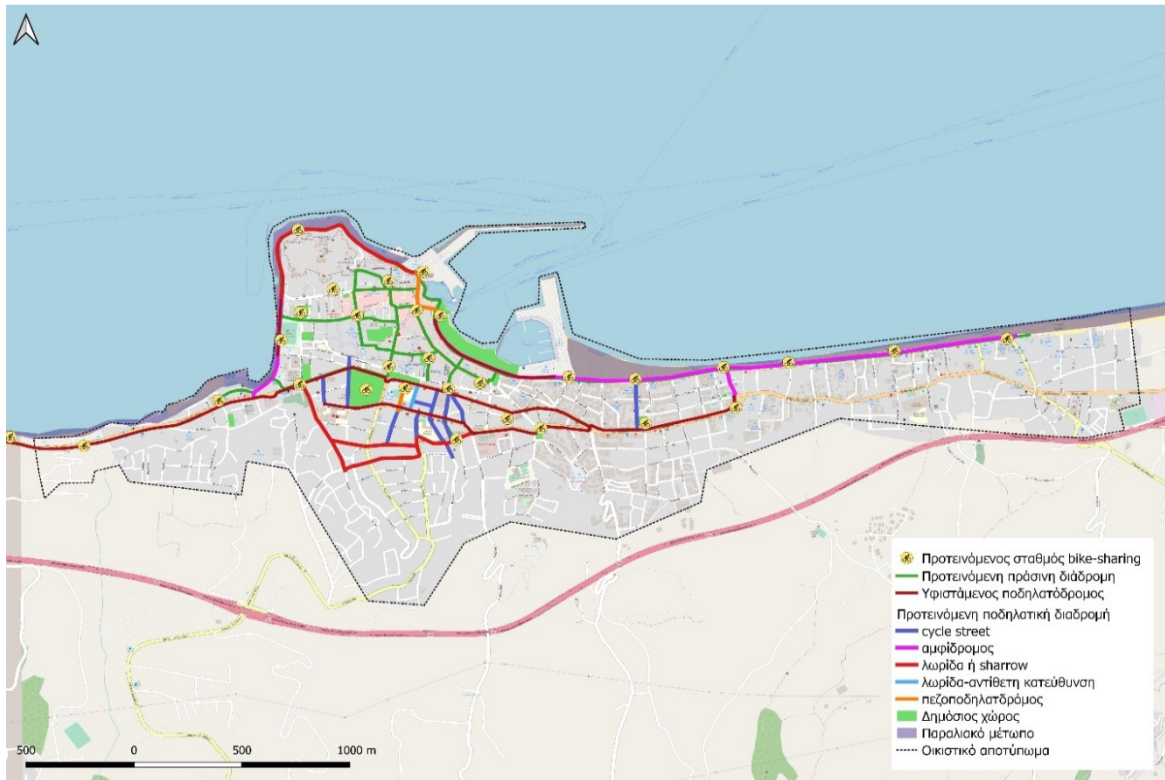
- Θέση 4: Μάχης Κρήτης, πλησίον γηπέδου Περιβολιών (φ: 35.366560, λ: 24.512752)
- Αξιοποίηση υπαρχόντων χώρων στάθμευσης εντός πόλης, Αριθμός: 12 (αύξηση κατά 4)
 - Θέση 1: Χώρος στάθμευσης λιμάνι Ρεθύμνου
 - Θέση 2: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Μελισσηνού
 - Θέση 3: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Λουκάκη (πλησίον Νομαρχίας)
 - Θέση 4: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σήφη Βλαστού
 - Θέση 5: Χώρος στάθμευσης στον Δημοτικό Κήπο (κεντρικό)
 - Θέση 6: Παναγιωτάκη και Γιαμπουδάκη
 - Θέση 7: Χώρος στάθμευσης Μαρίνα Ρεθύμνου
 - Θέση 8: Ιωνίας και Αυστραλών Πολεμιστών
 - Θέση 9: Οδυσσέα Ελύτη και Θ. Γιακουμάκη
 - Θέση 10: Πρισκορίδη και Α. Αποστολάκη (πλησίον Κολυμβητηρίου Ρεθύμνου)
 - Θέση 11: Δημοκρατίας (στις οριοθετημένες στάθμευσης)
 - Θέση 12: Δημοκρατίας και Μπινιάκι
- Πύκνωση περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 516,7 στρ. (αύξηση κατά 106,7 στρ.)
 - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
 - Περιοχή 2: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Δημακόπουλου-Ηλίακη-Ηγ. Γάβριελ
 - Περιοχή 3: Δημακοπούλου-Ηλίακη-Εθν. Μακαρίου-Π. Κουντουριώτου-Ηγ. Γαβριήλ
 - Περιοχή 4: Ελ. Βενιζέλου-Γ. Παπανδρέου-Π. Κουντουριώτου-Εθν. Μακαρίου-Πλ. Αγνώστου
- Επέκταση δικτύου πράσινων διαδρομών, Μήκος: 9,2km (αύξηση κατά 3,16km)
- Ποδηλατόδρομος, Μήκος: 8,4km (1,65km cycle streets, 3,6km αποκλειστική υποδομή, 2,74km λωρίδα ποδηλάτου και 0,41km πεζοποδηλατόδρομος), αύξηση κατά 2,9km
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 30 (αύξηση κατά 6)
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 4,6km (αύξηση κατά 2,4km)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, Αριθμός: 19, αύξηση κατά 5



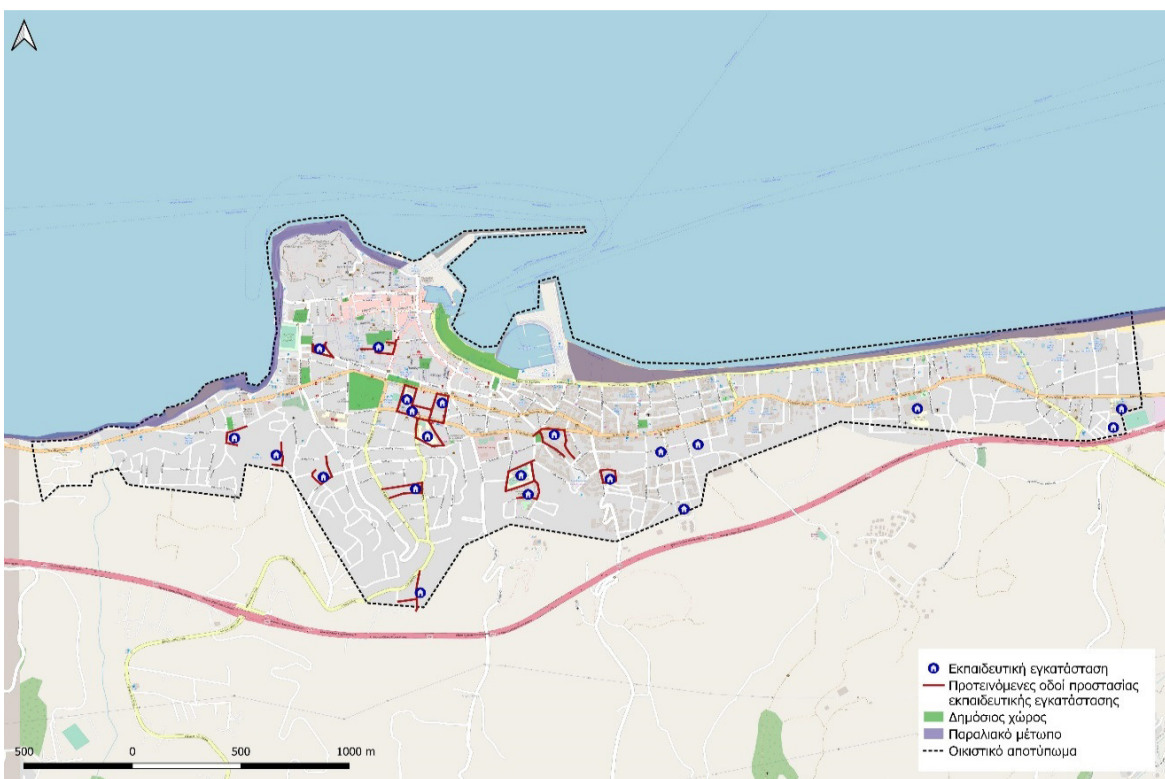
Εικόνα 4-5: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ήπιο-10ετία)



Εικόνα 4-6: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (ήπιο-10ετία)



Εικόνα 4-7: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές και σταθμοί bike-sharing (ήπιο-10ετία)



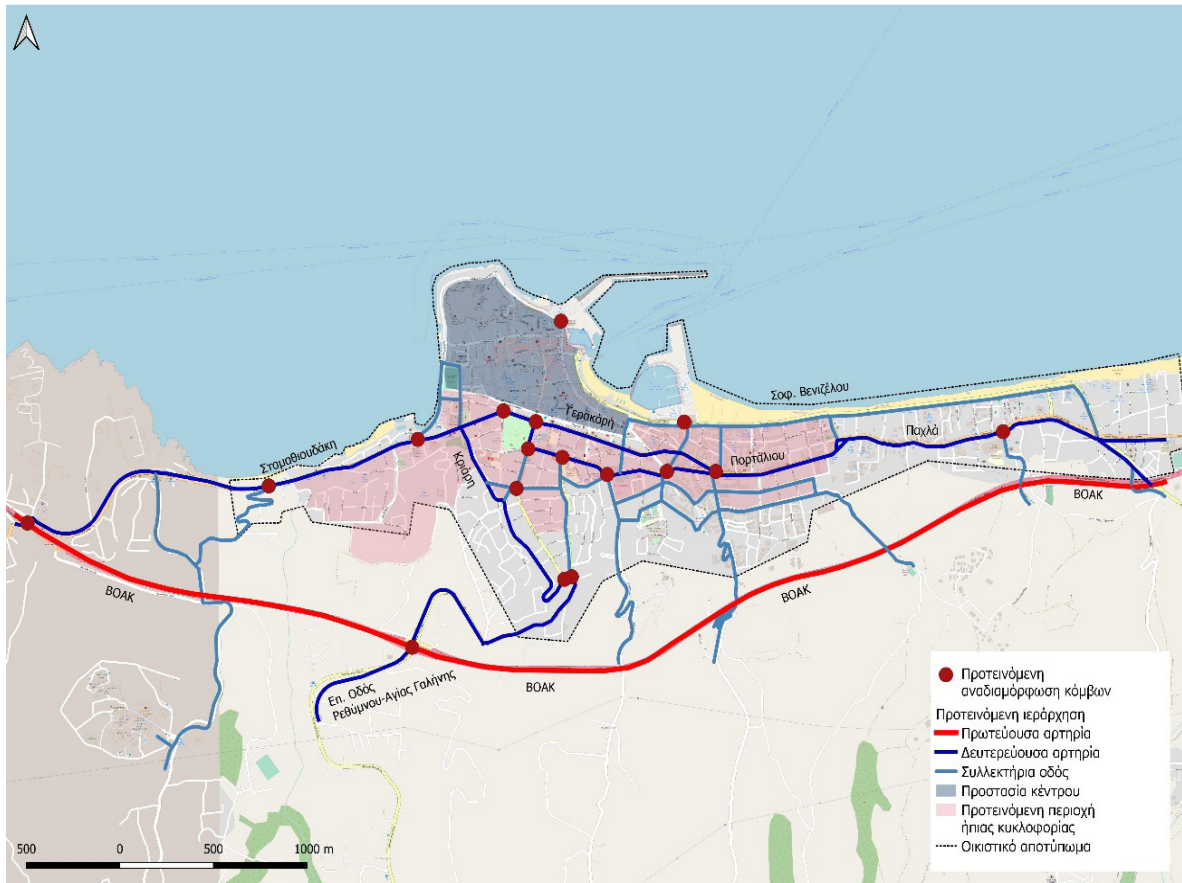
Εικόνα 4-8: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ήπιο-10ετία)

Ορίζοντας 15ετίας

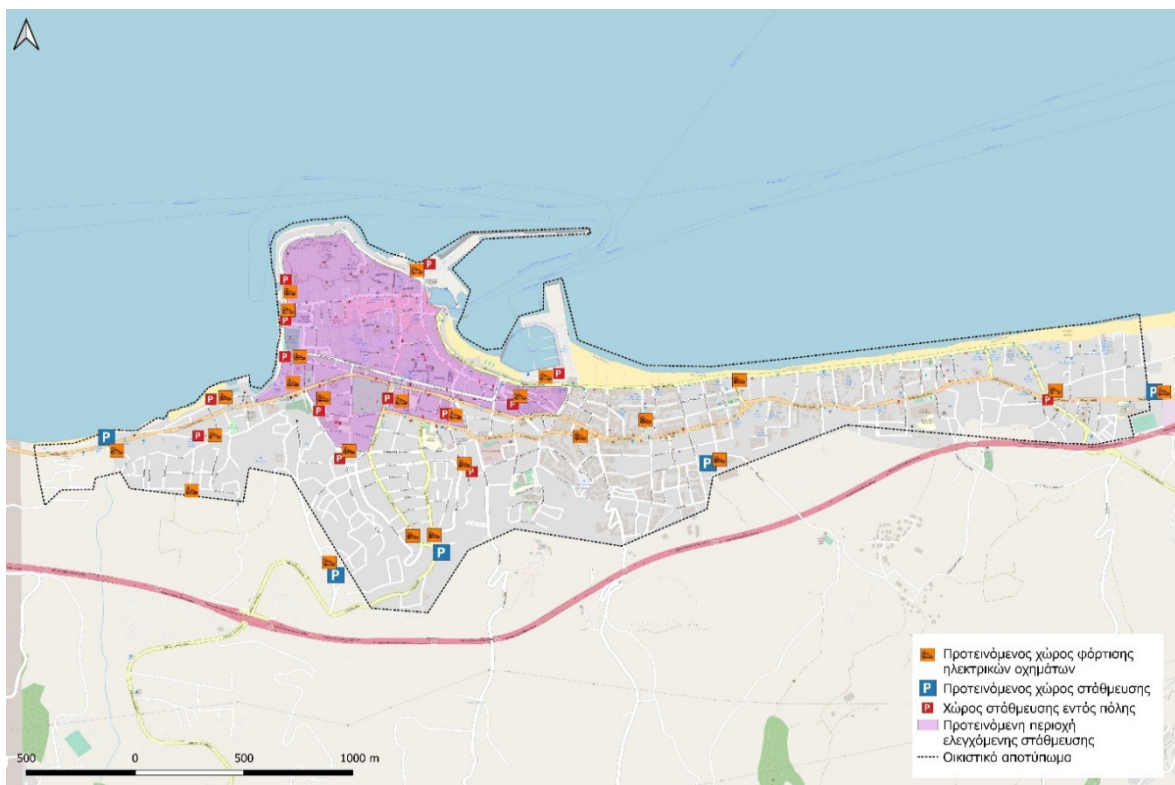
- Νέα Ιεράρχηση Ρεθύμνου
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: ΒΟΑΚ
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Επ. Οδός Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης, Κουρμούλη, Σταμαθιουδάκη-Ηγ. Γαβριήλ-Κουντουριώτου, Μοάτσου-Ζυμβρακάκη-Βασιλάκη, Πορτάλιου, Μαχητών Χωροφυλακής, Λεωφ. Παχλά, Μάχης Κρήτης, Αθηναγόρα και Κριάρη
 - Συλλεκτήριες οδοί: Ελ. Βενιζέλου, Σοφ. Βενιζέλου-Άρη Βελιουχιώτη, Εμμ. Κεφαλογιάννη, Σήφη Βλαστού, Λουκάκη, Μεγ. Αλεξάνδρου, Ν. Βαρδινογιάννη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη, Δημητρακάκη, Κονδυλάκη, Καζαντζάκη, Αγίου Ιωάννη, Ανδρουλιδάκη, Θεοτοκόπουλου, Κολοκοτρώνη, Καούνη, Παλαμά, Ξυλούρη, Καποδιστρίου, Καλαιτζάκη, Δασκαλάκη, Σάθα, Παπαναστασίου, Παπανδρέου, Καστρινάκη και Ρέθυμνο-Γάλλος
- Προστασία κέντρου από μηχανοκίνητη κυκλοφορία: Έκταση: 410 στρ.
 - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
- Περαιτέρω πύκνωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας: Έκταση: 947,8στρ. (αύξηση κατά 193,4στρ.)
 - Περιοχή 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη-Δημακοπούλου-Ηλιακάκη-Ηγ. Γαβριήλ
 - Περιοχή 2: Ηγ. Γαβριήλ-Κριάρη-Κουμουνδούρου-Ηλιακάκη
 - Περιοχή 3: Δημητρακάκη-Κουντουριώτου-Δημοκρατίας-Μοάτσου
 - Περιοχή 4: Δημοκρατίας-Μοάτσου-Καζαντζάκη-Καστρινάκη-Κουντουριώτου
 - Περιοχή 5: Καστρινάκη-Ζυμβρακάκη-Κυρ. Λουκάρεως-Χορτάτση-Κουντουριώτου
 - Περιοχή 6: Χορτάτση-Κουντουριώτου-Παπανδρέου
 - Περιοχή 7: Σοφ. Βενιζέλου-Παπανδρέου-Κουντουριώτου-Χορτάτση-Πλ. Αγνώστου
 - Περιοχή 8: Παπανδρέου-Σοφ. Βενιζέλου-Παπαναστασίου και Κουντουριώτου
 - Περιοχή 9: Βασιλάκη, Βενιέρη και Κουντουριώτου
 - Περιοχή 10: Παπαναστασίου, Πορτάλιου, Σικελιανού και Σοφ. Βενιζέλου
 - Περιοχή 11: Σικελιανού, Σοφ. Βενιζέλου, Ελευθερίας και Πορτάλιου
 - Περιοχή 12: Ανδρουλιδάκη, Παλαμά-Ξυλούρη, Βασιλάκη και Θεοτοκόπουλου
 - Περιοχή 13: Καζαντζάκη, Καούνη, Ανδρουλιδάκη και Λουκάρεως-Ζυμβρακάκη
 - Περιοχή 14: Κονδυλάκη, Μοάτσου-Καζαντζάκη και Σάθα
 - Περιοχή 15: Χατζημιχάλη Γιάνναρη-Κονδυλάκη-Βλάχου και Ψυχουντάκη
 - Περιοχή 16: Μοάτσου, Κονδυλάκη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
 - Περιοχή 17: Κουμουνδούρου, Κριάρη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
 - Περιοχή 18: Ηγ. Γαβριήλ-Σταμαθιουδάκη-Α. Αποστολάκη και Ιεράς Μητροπόλεως
 - Περιοχή 19: Σταμαθιουδάκη-Αποστολάκη-Ξεξάκη

- Περιοχή 20: Πορτάλιου, Παπανικολάου, Κολοκοτρώνη και Θεοτοκόπουλου
- Περιοχή 21: Καποδιστρίου, Παπανικολάου, Πορτάλιου και Πανεπιστημίου
- Περιοχή 22: Παπανικολάου, Καποδιστρίου, Σαουνάτσου και Κολοκοτρώνη
- Αναδιαμόρφωση κόμβων, Αριθμός: 17, αύξηση κατά 5
 - Θέση 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σταμαθιουδάκη
 - Θέση 2: Κουντουριώτου και Δημητρακάκη
 - Θέση 3: Σοφ. Βενιζέλου και Παπανδρέου
 - Θέση 4: Κόμβος Ατσιπόπουλου (ΒΟΑΚ)
 - Θέση 5: Κουρμούλη και Κουνδάκη
 - Θέση 6: Ψυχουντάκη και Κονδυλάκη
 - Θέση 7: Παχλά και Δασκαλάκη
 - Θέση 8: Κουντουριώτου, Βασιλάκη και Πορτάλιου
 - Θέση 9: Χορτάτζη, Λουκάρεως και Βασιλάκη
 - Θέση 10: Μοάτσου και Κονδυλάκη
 - Θέση 11: Δημητρακάκη, Μοάτσου και Κουμουندούρου
 - Θέση 12: Ηγ. Γαβριήλ και Ηλιακάκη
 - Θέση 13: Κεφαλογιάννη και Αρκαδίου
 - Θέση 14: Χατζημικάλη Γιάνναρη, Ψυχουντάκη και Κουρμούλη
 - Θέση 15: Κατζαντζάκη, Ζυμβρακάκη και Σάθα
 - Θέση 16: Σταμαθιουδάκη (πλησίον ΒΡ)
 - Θέση 17: Κόμβος Σπηλίου (ΒΟΑΚ)
- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride), Αριθμός: 5 (αύξηση κατά 1).
 - Θέση 1: Πλησίον νότιας εισόδου Ρεθύμνου από Επ. Οδό Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης (φ: 35.358536, λ: 24.471294)
 - Θέση 2: Σταμαθιουδάκη και Ξεξάκη (πλησίον Αγ. Φωτεινής)
 - Θέση 3: Κολοκοτρώνη και Βάρναλη
 - Θέση 4: Μάχης Κρήτης, πλησίον γηπέδου Περιβολιών (φ: 35.366560, λ: 24.512752)
 - Θέση 5: Γ. Κουρμούλη και Λευτέρη Πρεβελάκη
- Αξιοποίηση υπάρχοντων χώρων στάθμευσης εντός πόλης, Αριθμός: 14 (αύξηση κατά 2)
 - Θέση 1: Χώρος στάθμευσης λιμάνι Ρεθύμνου
 - Θέση 2: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Μελισσηνού
 - Θέση 3: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Λουκάκη (πλησίον Νομαρχίας)
 - Θέση 4: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σήφη Βλαστού
 - Θέση 5: Χώρος στάθμευσης στον Δημοτικό Κήπο (κεντρικό)

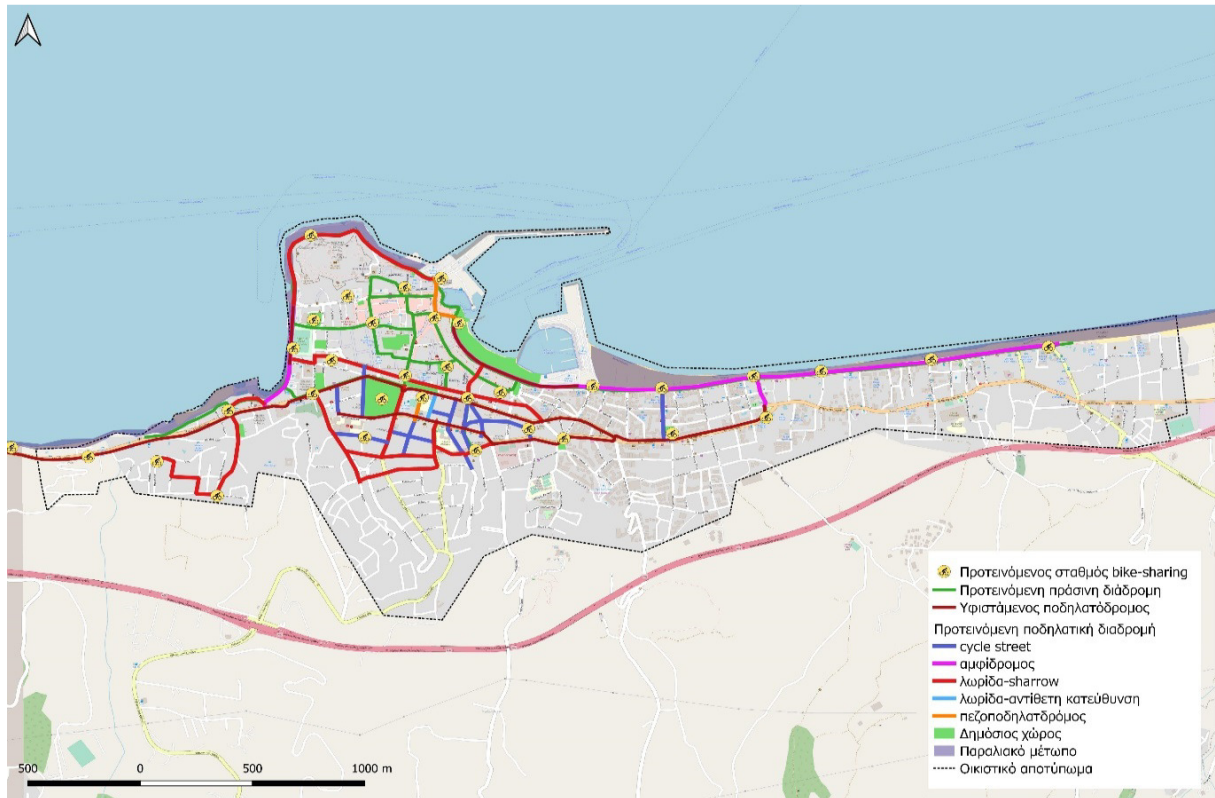
- Θέση 6: Παναγιωτάκη και Γιαμπουδάκη
 - Θέση 7: Χώρος στάθμευσης Μαρίνα Ρεθύμνου
 - Θέση 8: Ιωνίας και Αυστραλών Πολεμιστών
 - Θέση 9: Οδυσσέα Ελύτη και Θ. Γιακουμάκη
 - Θέση 10: Πρισκορίδη και Α. Αποστολάκη (πλησίον Κολυμβητηρίου Ρεθύμνου)
 - Θέση 11: Δημοκρατίας (στις οριοθετημένες στάθμευσης)
 - Θέση 12: Δημοκρατίας και Μπιράκι
 - Θέση 13: Βάσου και Κριάη
 - Θέση 14: Φαναρίου και Κριάρη
- Πύκνωση περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 646,8 στρ. (αύξηση κατά 130,1 στρ.)
 - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
 - Περιοχή 2: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Δημακόπουλου-Ηλίακη-Ηγ. Γάβριηλ
 - Περιοχή 3: Δημακοπούλου-Ηλίακη-Εθν. Μακαρίου-Π. Κουντουριώτου-Ηγ. Γαβριήλ
 - Περιοχή 4: Ελ. Βενιζέλου-Γ. Παπανδρέου-Π. Κουντουριώτου-Εθν. Μακαρίου-Πλ. Αγνώστου
 - Περιοχή 5: Ηγ. Γαβριήλ-Δημητρακάκη-Χατζημιχάλη Γιάνναρη-Κριάρη
 - Ολοκλήρωση δικτύου πράσινων διαδρομών, Μήκος: 9,6km (αύξηση κατά 0,4km)
 - Ποδηλατόδρομος, Μήκος: 12,1km (2,4km cycle streets, 3,6km αποκλειστική υποδομή, 5,7km λωρίδα ποδηλάτου και 0,41km πεζοποδηλατόδρομος) δηλαδή αύξηση κατά 3,7km
 - Εγκατάσταση και βελτίωση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 34 (αύξηση κατά 4)
 - Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 6,4km (αύξηση κατά 1,8km)
 - Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, Αριθμός: 25, αύξηση κατά 6



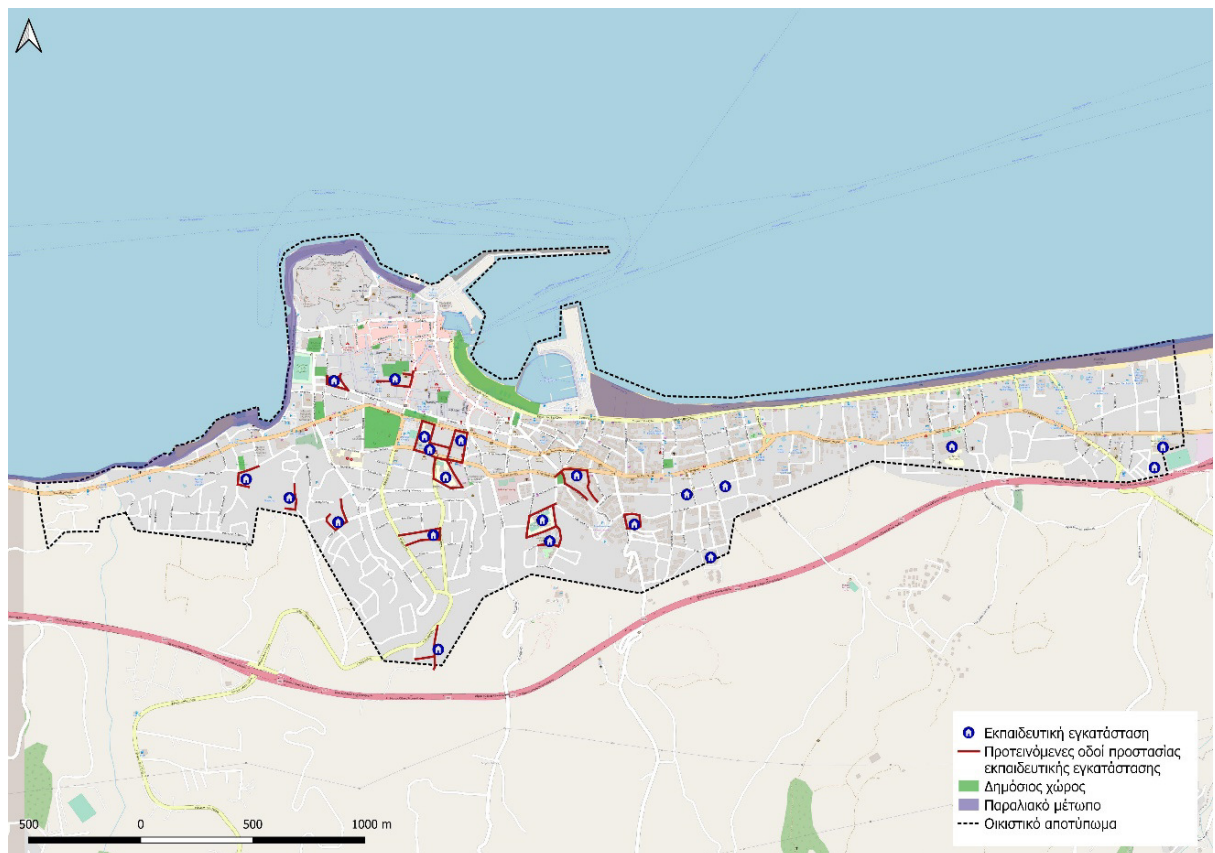
Εικόνα 4-9: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ήπιο-15ετία)



Εικόνα 4-10: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (ήπιο-15ετία)



Εικόνα 4-11: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές και σταθμοί bike-sharing (ήπιο-15ετία)



Εικόνα 4-12: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ήπιο-15ετία)

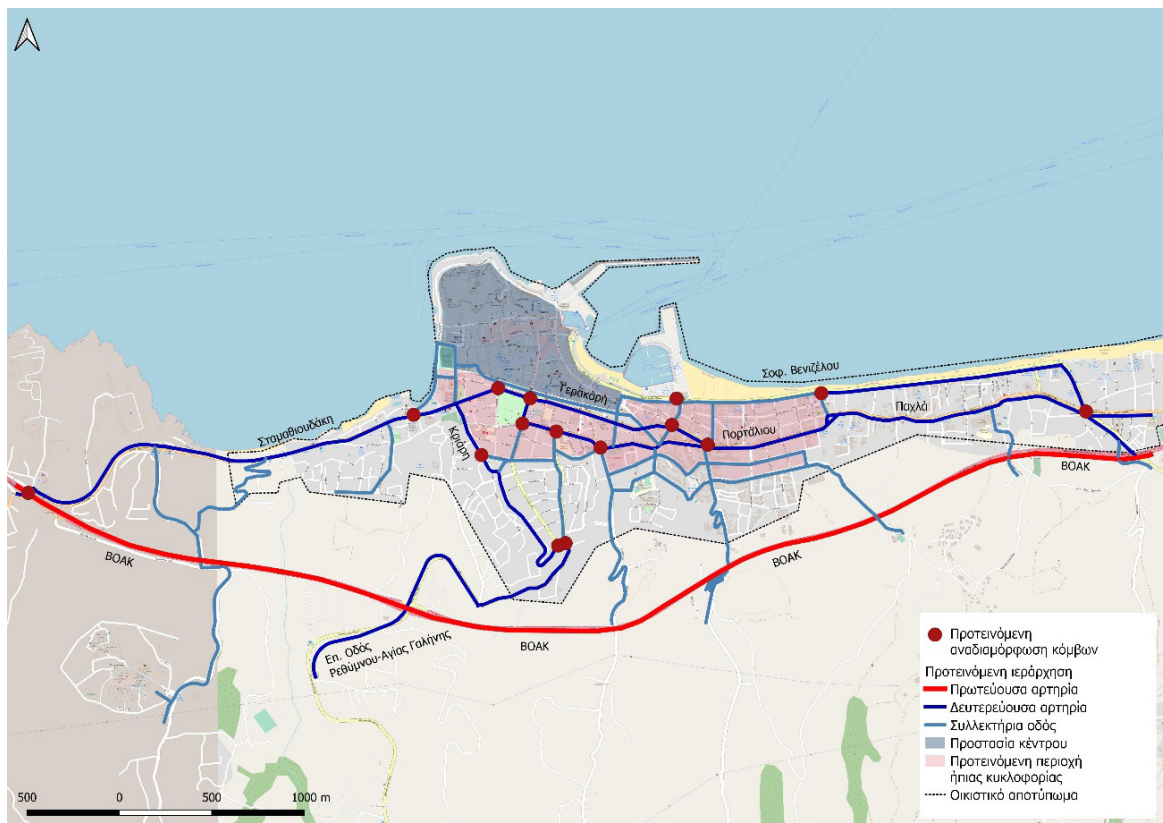
4.4. Ριζοσπαστικό σενάριο (DO EVERYTHING)

Ορίζοντας 5ετίας

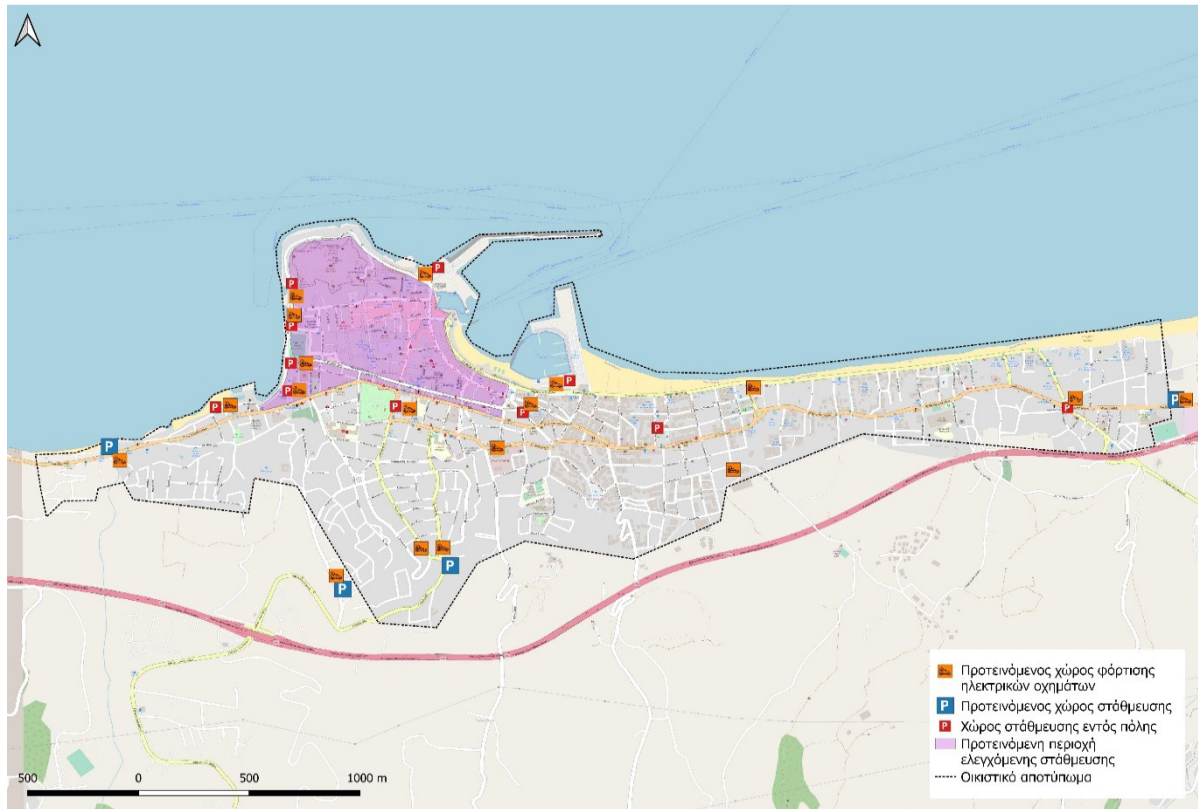
- Νέα Ιεράρχηση Ρεθύμνου:
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: ΒΟΑΚ
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Επ. Οδός Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης, Κουρμούλη, Σταμαθιουδάκη-Ηγ. Γαβριήλ-Κουντουριώτου, Μοάτσου-Ζυμβρακάκη-Βασιλάκη, Σοφ. Βενιζέλου-Άρη Βελιουχιώτη, Πορτάλιου, Μαχητών Χωροφυλακής, Λεωφ. Παχλά, Μάχης Κρήτης, Αθηναγόρα και Κριάρη
 - Συλλεκτήριες οδοί: Ελ. Βενιζέλου, Εμμ. Κεφαλογιάννη, Σήφη Βλαστού, Λουκάκη, Γερακάρη-Δημακοπούλου, Μεγ. Αλεξάνδρου, Ν. Βαρδινογιάννη, Απ. Αποστολάκη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη, Δημητρακάκη, Κονδυλάκη, Καζαντζάκη, Αγίου Ιωάννη, Ανδρουλιδάκη, Θεοτοκόπουλου, Κολοκοτρώνη, Καούνη, Παλαμά, Ξυλούρη, Καποδιστρίου, Καλαιτζάκη, Σάθα, Δασκαλάκη, Παπαναστασίου, Παπανδρέου, Καστρινάκη, Χορτάτζη και Ρέθυμνο-Γάλλος
- Προστασία κέντρου από μηχανοκίνητη κυκλοφορία: Έκταση: 410 στρ.
 - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 553,9στρ.
 - Περιοχή 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη-Δημακοπούλου-Ηλιακάκη-Ηγ. Γαβριήλ
 - Περιοχή 2: Ηγ. Γαβριήλ-Κριάρη-Κουμουνδούρου-Ηλιακάκη
 - Περιοχή 3: Δημητρακάκη-Κουντουριώτου-Δημοκρατίας-Μοάτσου
 - Περιοχή 4: Δημοκρατίας-Μοάτσου-Καζαντζάκη-Καστρινάκη-Κουντουριώτου
 - Περιοχή 5: Καστρινάκη-Ζυμβρακάκη-Κυρ. Λουκάρεως-Χορτάτζη-Κουντουριώτου
 - Περιοχή 6: Χορτάτζη-Κουντουριώτου-Παπανδρέου
 - Περιοχή 7: Σοφ. Βενιζέλου-Παπανδρέου-Κουντουριώτου-Χορτάτζη-Πλ. Αγνώστου
 - Περιοχή 8: Παπανδρέου-Σοφ. Βενιζέλου-Παπαναστασίου και Κουντουριώτου
 - Περιοχή 9: Βασιλάκη, Βενιέρη και Κουντουριώτου
 - Περιοχή 10: Παπαναστασίου, Πορτάλιου, Σικελιανού και Σοφ. Βενιζέλου
 - Περιοχή 11: Σικελιανού, Σοφ. Βενιζέλου, Ελευθερίας και Πορτάλιου
 - Περιοχή 12: Ανδρουλιδάκη, Παλαμά-Ξυλούρη, Βασιλάκη και Θεοτοκόπουλου
 - Περιοχή 13: Καζαντζάκη, Καούνη, Ανδρουλιδάκη και Λουκάρεως-Ζυμβρακάκη
 - Περιοχή 14: Κονδυλάκη, Μοάτσου-Καζαντζάκη και Σάθα
 - Περιοχή 15: Μοάτσου, Κονδυλάκη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
 - Περιοχή 16: Κουμουνδούρου, Κριάρη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
 - Περιοχή 17: Πορτάλιου, Παπανικολάου, Κολοκοτρώνη και Θεοτοκόπουλου

- Περιοχή 18: Καποδιστρίου, Παπανικολάου, Πορτάλιου και Πανεπιστημίου
- Περιοχή 19: Παπανικολάου, Καποδιστρίου, Σαουνάτσου και Κολοκοτρώνη
- Αναδιαμόρφωση κόμβων: Αριθμός: 15
 - Θέση 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σταμαθιουδάκη
 - Θέση 2: Κουντουριώτου και Δημητρακάκη
 - Θέση 3: Σοφ. Βενιζέλου και Παπανδρέου
 - Θέση 4: Κόμβος Ατσιπόπουλου (ΒΟΑΚ)
 - Θέση 5: Κουρμούλη και Κουνδάκη
 - Θέση 6: Ψυχουντάκη και Κονδυλάκη
 - Θέση 7: Κουντουριώτου, Βασιλάκη και Πορτάλιου
 - Θέση 8: Μοάτσου και Κονδυλάκη
 - Θέση 9: Δημητρακάκη, Μοάτσου και Κουμουνδούρου
 - Θέση 10: Ηγ. Γαβριήλ και Ηλιακάκη
 - Θέση 11: Κριάρη και Χατζημιχάλη Γιάνναρη
 - Θέση 12: Κατζαντζάκη, Ζυμβρακάκη και Σάθα
 - Θέση 13: Παχλά και Μάχης της Κρήτης
 - Θέση 14: Σοφ. Βενιζέλου και Ελευθερίας
 - Θέση 15: Κουντουριώτου και Παπανδρέου
- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride): Αριθμός: 4
 - Θέση 1: Πλησίον νότιας εισόδου Ρεθύμνου από Επ. Οδό Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης (φ: 35.358536, λ: 24.471294)
 - Θέση 2: Σταμαθιουδάκη και Ξεξάκη (πλησίον Αγ. Φωτεινής)
 - Θέση 3: Γ. Κουρμούλη και Λευτέρη Πρεβελάκη
 - Θέση 4: Μάχης Κρήτης, πλησίον γηπέδου Περιβολιών (φ: 35.366560, λ: 24.512752)
- Αξιοποίηση υπαρχόντων χώρων στάθμευσης εντός πόλης, Αριθμός: 11
 - Θέση 1: Χώρος στάθμευσης λιμάνι Ρεθύμνου
 - Θέση 2: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Μελισσηνού
 - Θέση 3: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Λουκάκη (πλησίον Νομαρχίας)
 - Θέση 4: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σήφη Βλαστού
 - Θέση 5: Χώρος στάθμευσης στον Δημοτικό Κήπο (κεντρικό)
 - Θέση 6: Χώρος στάθμευσης Μαρίνα Ρεθύμνου
 - Θέση 7: Παναγιωτάκη και Γιαμπουδάκη
 - Θέση 8: Άγγελου Σικελιανού και Πεταλιώτη
 - Θέση 9: Ιωνίας και Αυστραλών Πολεμιστών

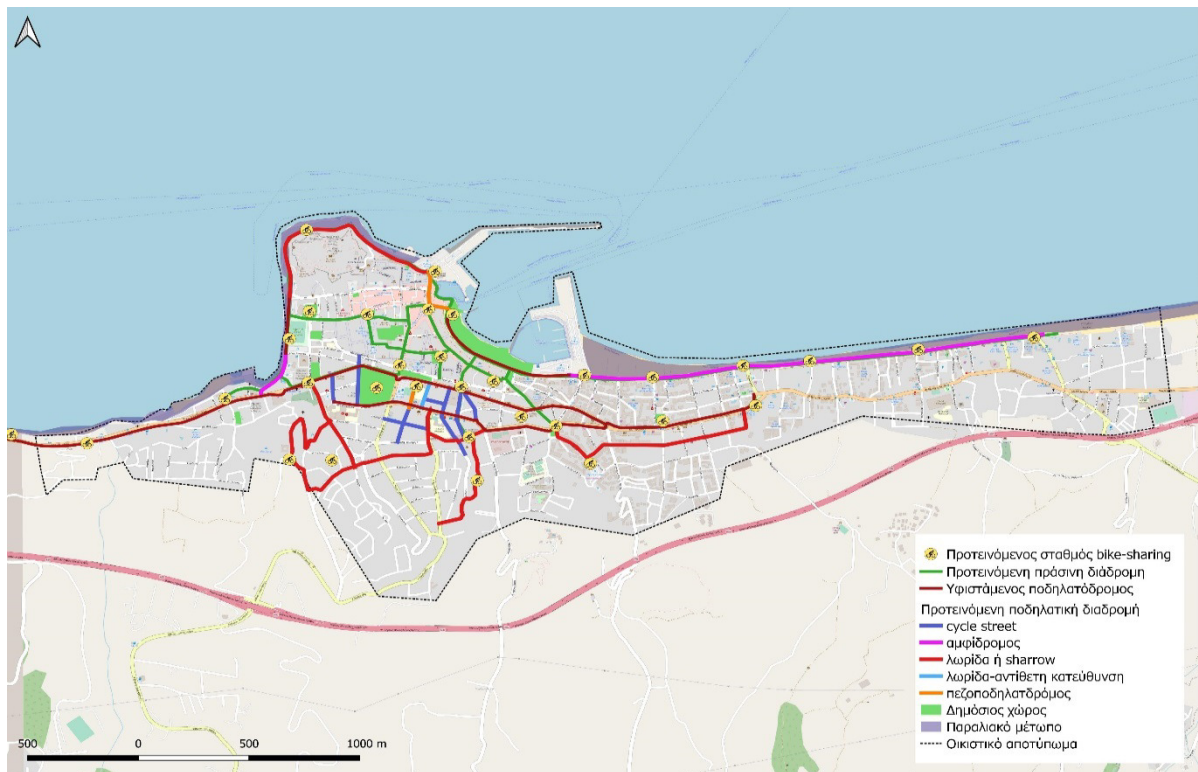
- Θέση 10: Πρισκορίδη και Α. Αποστολάκη (πλησίον Κολυμβητήριου Ρεθύμνου)
- Θέση 11: Χώρος στάθμευσης ΚΤΕΛ πλησίον Κλειστού Γυμναστηρίου «Μελίνα Μερκούρη»
- Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 516,7 στρ.
 - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
 - Περιοχή 2: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Δημακόπουλου-Ηλίακη-Ηγ. Γάβριηλ
 - Περιοχή 3: Δημακοπούλου-Ηλίακη-Εθν. Μακαρίου-Π. Κουντουριώτου-Ηγ. Γαβριήλ
 - Περιοχή 4: Ελ. Βενιζέλου-Γ. Παπανδρέου-Π. Κουντουριώτου-Εθν. Μακαρίου-Πλ. Αγνώστου
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Μήκος: 17,8km
- Ποδηλατόδρομος, Μήκος: 9,5km (1,6km cycle streets, 2,4km αποκλειστική υποδομή, 5,1km λωρίδα ποδηλάτου και 0,41km πεζοποδηλατόδρομος)
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 32
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 3,2km
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, Αριθμός: 18



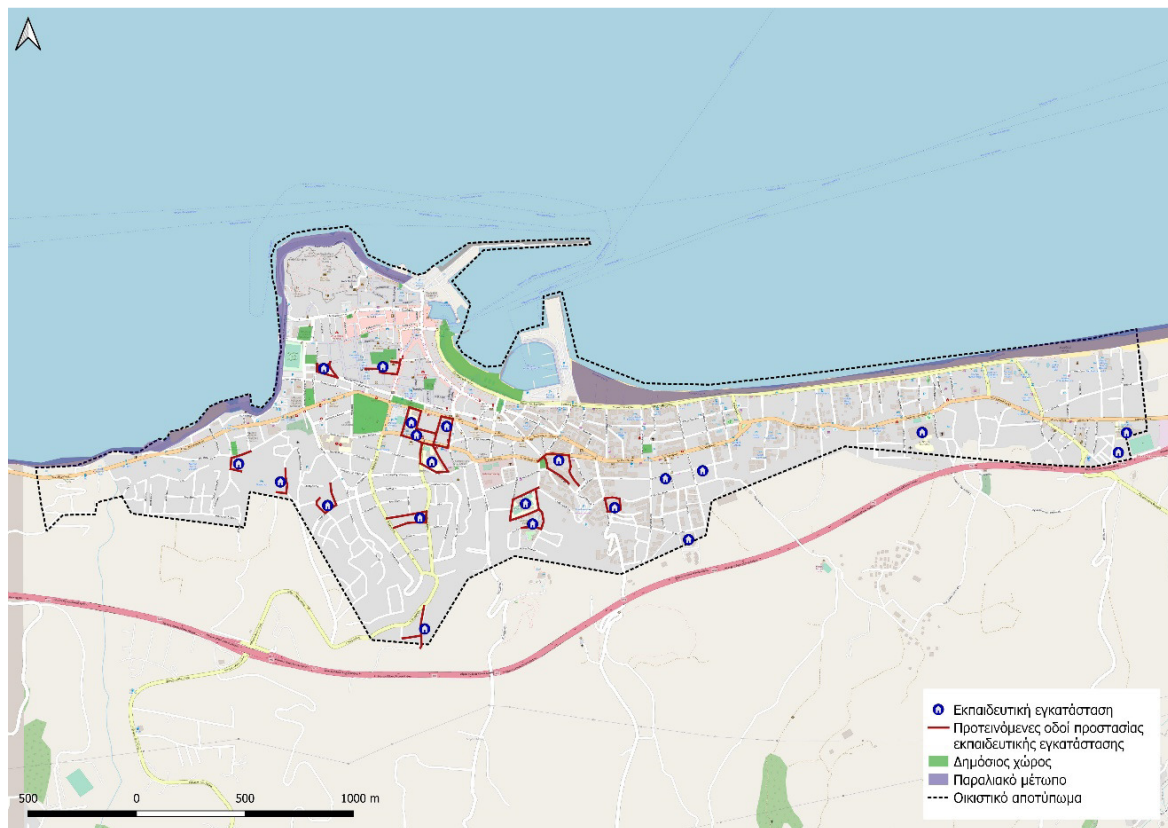
Εικόνα 4-13: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ριζοσπαστικό-5ετία)



Εικόνα 4-14: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (ριζοσπαστικό-5ετία)



Εικόνα 4-15: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές και σταθμοί bike-sharing (ριζοσπαστικό-5ετία)



Εικόνα 4-16: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ριζοσπαστικό-5ετία)

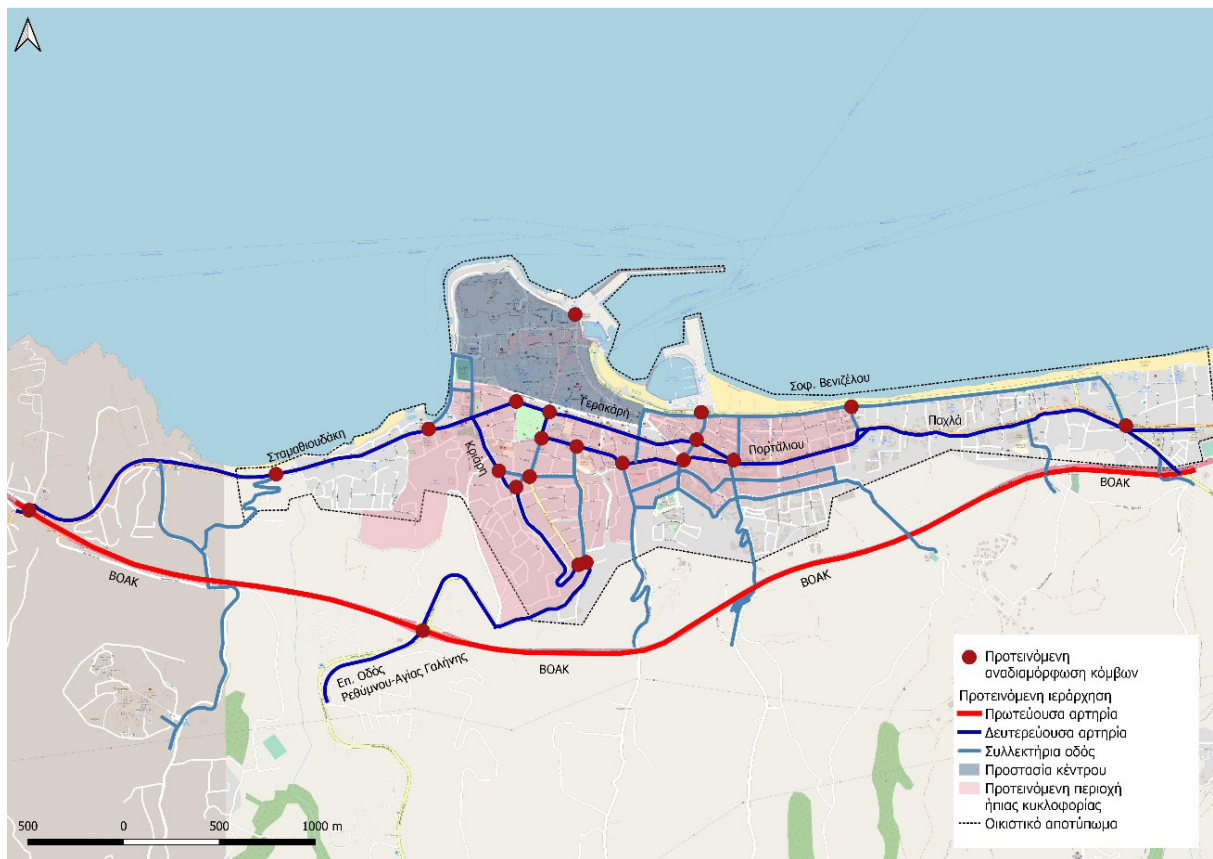
Ορίζοντας 10ετίας

- Νέα Ιεράρχηση Ρεθύμνου:
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: ΒΟΑΚ
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Επ. Οδός Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης, Κουρμούλη, Σταμαθιουδάκη-Ηγ. Γαβριήλ-Κουντουριώτου, Μοάτσου-Ζυμβρακάκη-Βασιλάκη, Πορτάλιου, Μαχητών Χωροφυλακής, Λεωφ. Παχλά, Μάχης Κρήτης, Αθηναγόρα και Κριάρη
 - Συλλεκτήριες οδοί: Ελ. Βενιζέλου, Σοφ. Βενιζέλου-Άρη Βελιουχιώτη, Εμμ. Κεφαλογιάννη, Σήφη Βλαστού, Λουκάκη, Μεγ. Αλεξάνδρου, Ν. Βαρδινογιάννη, Χατζημικάλη Γιάνναρη, Δημητρακάκη, Κονδυλάκη, Καζαντζάκη, Αγίου Ιωάννη, Ανδρουλιδάκη, Θεοτοκόπουλου, Κολοκοτρώνη, Καούνη, Παλαμά, Ξυλούρη, Καποδιστρίου, Καλαιτζάκη, Δασκαλάκη, Παπαναστασίου, Παπανδρέου, Καστρινάκη και Ρέθυμνο-Γάλλος
- Προστασία κέντρου από μηχανοκίνητη κυκλοφορία: Έκταση: 410 στρ.
 - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 1233στρ. (αύξηση κατά 679,1στρ.)
 - Περιοχή 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη-Δημακοπούλου-Ηλιακάκη-Ηγ. Γαβριήλ

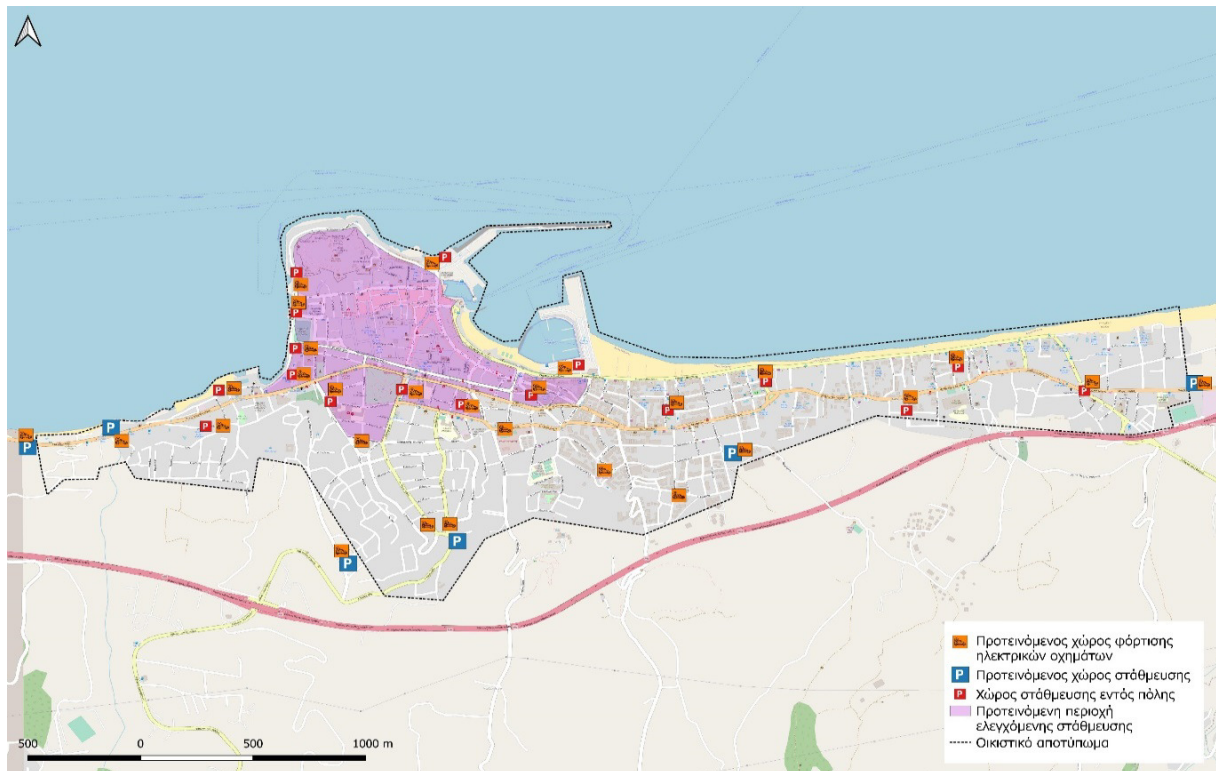
- Περιοχή 2: Ηγ. Γαβριήλ-Κριάρη-Κουμουνδούρου-Ηλιακάκη
- Περιοχή 3: Δημητρακάκη-Κουντουριώτου-Δημοκρατίας-Μοάτσου
- Περιοχή 4: Δημοκρατίας-Μοάτσου-Καζαντζάκη-Καστρινάκη-Κουντουριώτου
- Περιοχή 5: Καστρινάκη-Ζυμβαράκη-Κυρ. Λουκάρεως-Χορτάτζη-Κουντουριώτου
- Περιοχή 6: Χορτάτζη-Κουντουριώτου-Παπανδρέου
- Περιοχή 7: Σοφ. Βενιζέλου-Παπανδρέου-Κουντουριώτου-Χορτάτζη-Πλ. Αγνώστου
- Περιοχή 8: Παπανδρέου-Σοφ. Βενιζέλου-Παπαναστασίου και Κουντουριώτου
- Περιοχή 9: Βασιλάκη, Βενιέρη και Κουντουριώτου
- Περιοχή 10: Παπαναστασίου, Πορτάλιου, Σικελιανού και Σοφ. Βενιζέλου
- Περιοχή 11: Σικελιανού, Σοφ. Βενιζέλου, Ελευθερίας και Πορτάλιου
- Περιοχή 12: Ανδρουλιδάκη, Παλαμά-Ξυλούρη, Βασιλάκη και Θεοτοκόπουλου
- Περιοχή 13: Καζαντζάκη, Καούνη, Ανδρουλιδάκη και Λουκάρεως-Ζυμβρακάκη
- Περιοχή 14: Κονδυλάκη, Μοάτσου-Καζαντζάκη και Σάθα
- Περιοχή 15: Μοάτσου, Κονδυλάκη, Χατζημικάλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
- Περιοχή 16: Κουμουνδούρου, Κριάρη, Χατζημικάλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
- Περιοχή 17: Πορτάλιου, Παπανικολάου, Κολοκοτρώνη και Θεοτοκόπουλου
- Περιοχή 18: Καποδιστρίου, Παπανικολάου, Πορτάλιου και Πανεπιστημίου
- Περιοχή 19: Παπανικολάου, Καποδιστρίου, Σαουνάτσου και Κολοκοτρώνη
- Περιοχή 20: Παλαμά, Θεοτοκόπουλου, Ξυλούρη και Β' πάροδος Θεοτοκόπουλου
- Περιοχή 21: Παλαμά, Β' πάροδος Θεοτοκόπουλου και Ανδρουλιδάκη
- Περιοχή 22: Καούνη, Καζαντζάκη, Ασκούτση, Παστέρ και Ανδρουλιδάκη
- Περιοχή 23: Σάθα, Καζαντζάκη και Μαρκέλλου
- Περιοχή 24: Σάθα, Μαρκέλλου και Κονδυλάκη
- Περιοχή 25: Κουρμούλη και Ψυχουντάκη
- Περιοχή 26: Κριάρη-Κουρμούλη και Ιεράς Μητροπόλεως-Γαβαλάδων
- Περιοχή 27: Ηγ. Γαβριήλ, Κριάρη, Αποστολάκη και Ιεράς Μητροπόλεως-Γαβαλάδων
- Αναδιαμόρφωση κόμβων: Αριθμός: 22 (αύξηση κατά 7)
 - Θέση 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σταμαθίουδάκη
 - Θέση 2: Κουντουριώτου και Δημητρακάκη
 - Θέση 3: Σοφ. Βενιζέλου και Παπανδρέου
 - Θέση 4: Κόμβος Ατσιπόπουλου (ΒΟΑΚ)
 - Θέση 5: Κουρμούλη και Κουνδάκη
 - Θέση 6: Ψυχουντάκη και Κονδυλάκη
 - Θέση 7: Κουντουριώτου, Βασιλάκη και Πορτάλιου

- Θέση 8: Μοάτσου και Κονδυλάκη
- Θέση 9: Δημητρακάκη, Μοάτσου και Κουμουνδούρου
- Θέση 10: Ηγ. Γαβριήλ και Ηλιακάκη
- Θέση 11: Κριάρη και Χατζημιχάλη Γιάνναρη
- Θέση 12: Κατζαντζάκη, Ζυμβρακάκη και Σάθα
- Θέση 13: Παχλά και Μάχης της Κρήτης
- Θέση 14: Σοφ. Βενιζέλου και Ελευθερίας
- Θέση 15: Κουντουριώτου και Παπανδρέου
- Θέση 16: Κόμβος Άδελα (ΒΟΑΚ)
- Θέση 17: Κεφαλογιάννη και Αρκαδίου
- Θέση 18: Σταμαθίουδάκη (πλησίον ΒΡ)
- Θέση 19: Κόμβος Σπηλίου (ΒΟΑΚ)
- Θέση 20: Βασιλάκη, Λουκάρεως και Χορτάτζη
- Θέση 21: Χατζημιχάλη Γιάνναρη, Κουρμούλη και Δημητρακάκη
- Θέση 22: Κουρμούλη και Κριάρη
- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride): Αριθμός: 6 (αύξηση κατά 2)
 - Θέση 1: Πλησίον νότιας εισόδου Ρεθύμνου από Επ. Οδό Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης (φ: 35.358536, λ: 24.471294)
 - Θέση 2: Σταμαθίουδάκη και Ξεξάκη (πλησίον Αγ. Φωτεινής)
 - Θέση 3: Γ. Κουρμούλη και Λευτέρη Πρεβελάκη
 - Θέση 4: Μάχης Κρήτης, πλησίον γηπέδου Περιβολιών (φ: 35.366560, λ: 24.512752)
 - Θέση 5: Ακρωτηρίου-Σταμαθίουδάκη
 - Θέση 6: Κολοκοτρώνη-Βάρναλη
- Αξιοποίηση υπαρχόντων χώρων στάθμευσης εντός πόλης, Αριθμός: 17 (αύξηση κατά 6)
 - Θέση 1: Χώρος στάθμευσης λιμάνι Ρεθύμνου
 - Θέση 2: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Μελισσηνού
 - Θέση 3: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Λουκάκη (πλησίον Νομαρχίας)
 - Θέση 4: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σήφη Βλαστού
 - Θέση 5: Χώρος στάθμευσης στον Δημοτικό Κήπο (κεντρικό)
 - Θέση 6: Χώρος στάθμευσης Μαρίνα Ρεθύμνου
 - Θέση 7: Παναγιωτάκη και Γιαμπουδάκη
 - Θέση 8: Άγγελου Σικελιανού και Πεταλιώτη
 - Θέση 9: Ιωνίας και Αυστραλών Πολεμιστών
 - Θέση 10: Πρισκορίδη και Α. Αποστολάκη (πλησίον Κολυμβητηρίου Ρεθύμνου)

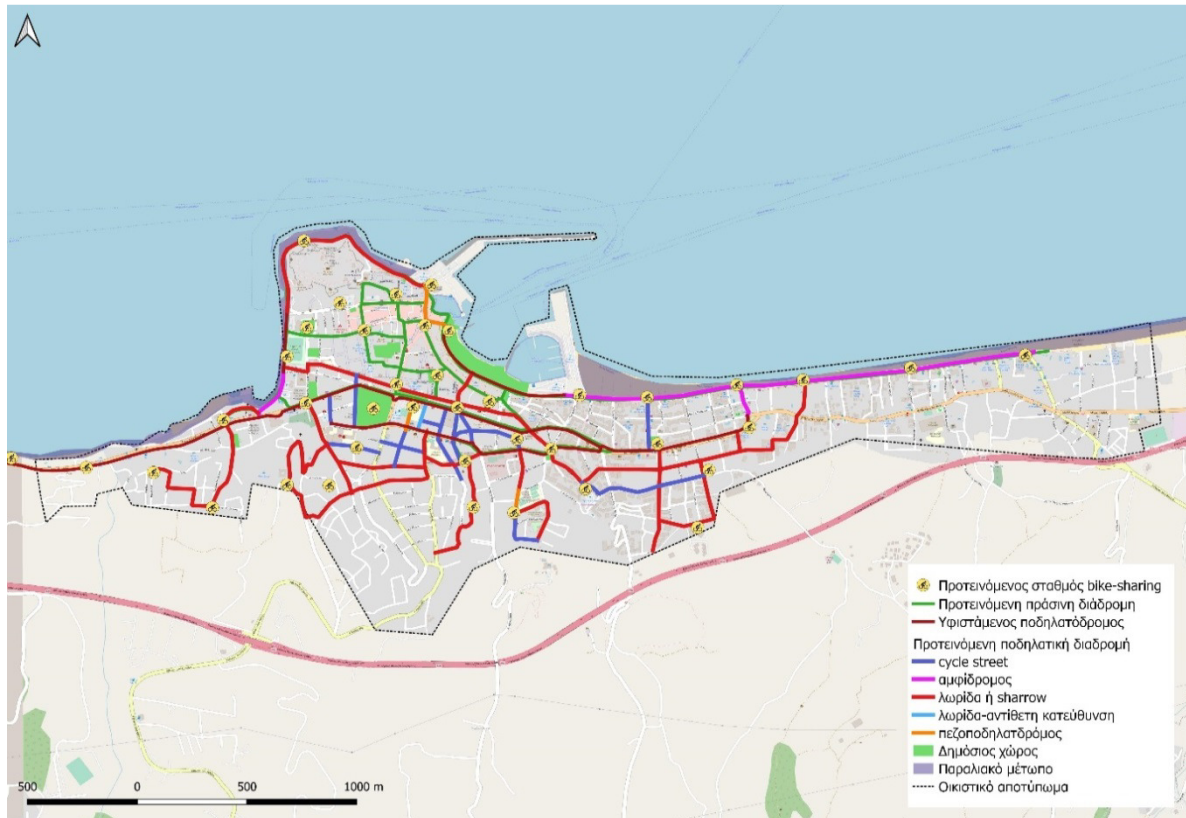
- Θέση 11: Χώρος στάθμευσης ΚΤΕΛ πλησίον Κλειστού Γυμναστηρίου «Μελίνα Μερκούρη»
- Θέση 12: Καλογεράκη και Γοργοποτάμου
- Θέση 13: Παπαγιαννάκη και Ελευθερίας
- Θέση 14: Παχλά και Δωδεκανήσου
- Θέση 15: Βάσσου και Κριάρη
- Θέση 16: Οδυσσέα Ελύτη (φ: 35.364640, λ: 24.465185)
- Θέση 17: Δημοκρατίας (στις οριοθετημένες στάθμευσης)
- Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 646,8 στρ. (αύξηση κατά 130,1 στρ.)
 - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
 - Περιοχή 2: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Δημακόπουλου-Ηλίακη-Ηγ. Γάβριηλ
 - Περιοχή 3: Δημακοπούλου-Ηλίακη-Εθν. Μακαρίου-Π. Κουντουριώτου-Ηγ. Γαβριήλ
 - Περιοχή 4: Ελ. Βενιζέλου-Γ. Παπανδρέου-Π. Κουντουριώτου-Εθν. Μακαρίου-Πλ. Αγνώστου
 - Περιοχή 5: Ηγ. Γαβριήλ-Δημητρακάκη-Χατζημικήλη Γιάνναρη-Κριάρη
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Μήκος: 21,4km (αύξηση κατά 3,6km)
- Ποδηλατόδρομος, Μήκος: 17,3km (3,2km cycle streets, 2,7km αποκλειστική υποδομή, 10,9km λωρίδα ποδηλάτου και 0,5km πεζοποδηλατόδρομος), αύξηση κατά 7,8km
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 40, αύξηση κατά 8
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 6,6km (αύξηση κατά 3,4km)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, Αριθμός: 28 (αύξηση κατά 10)



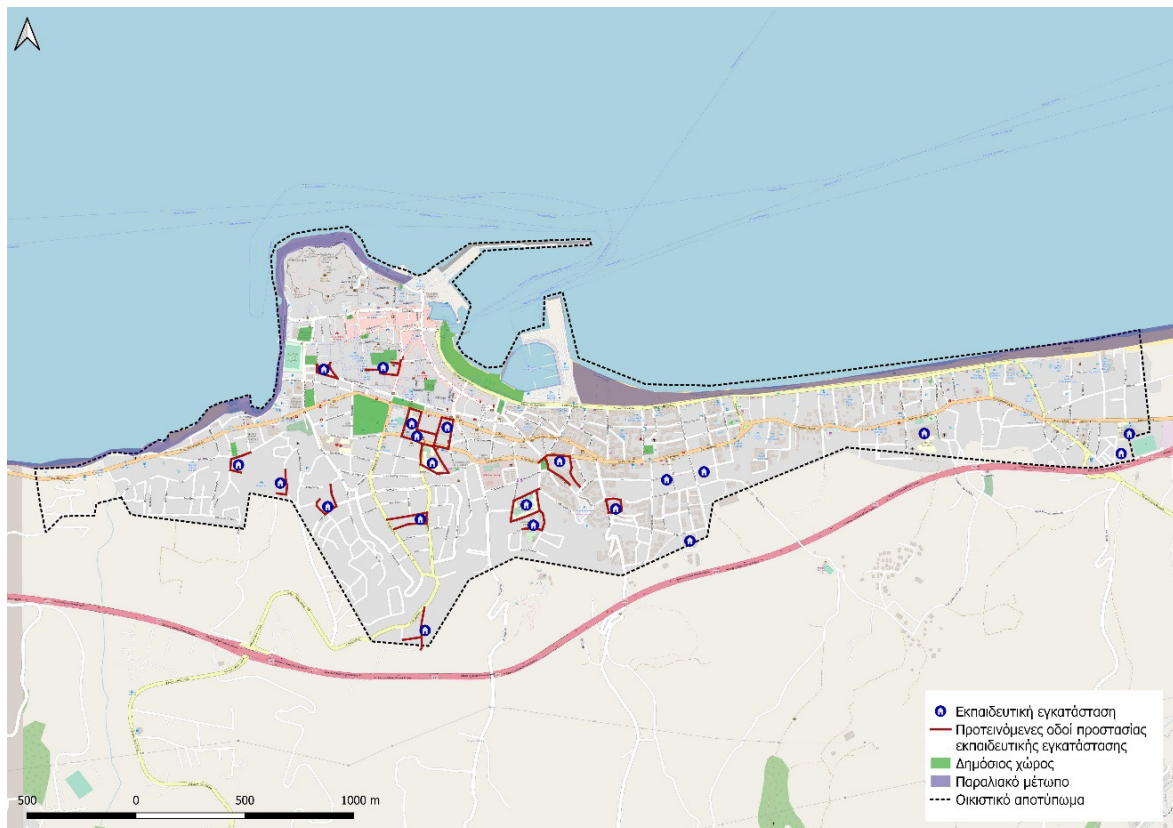
Εικόνα 4-17: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ριζοσπαστικό-10ετία)



Εικόνα 4-18: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (ριζοσπαστικό-10ετία)



Εικόνα 4-19: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές και σταθμοί bike-sharing (ριζοσπαστικό-10ετία)



Εικόνα 4-20: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ριζοσπαστικό-10ετία)

Ορίζοντας 15ετίας

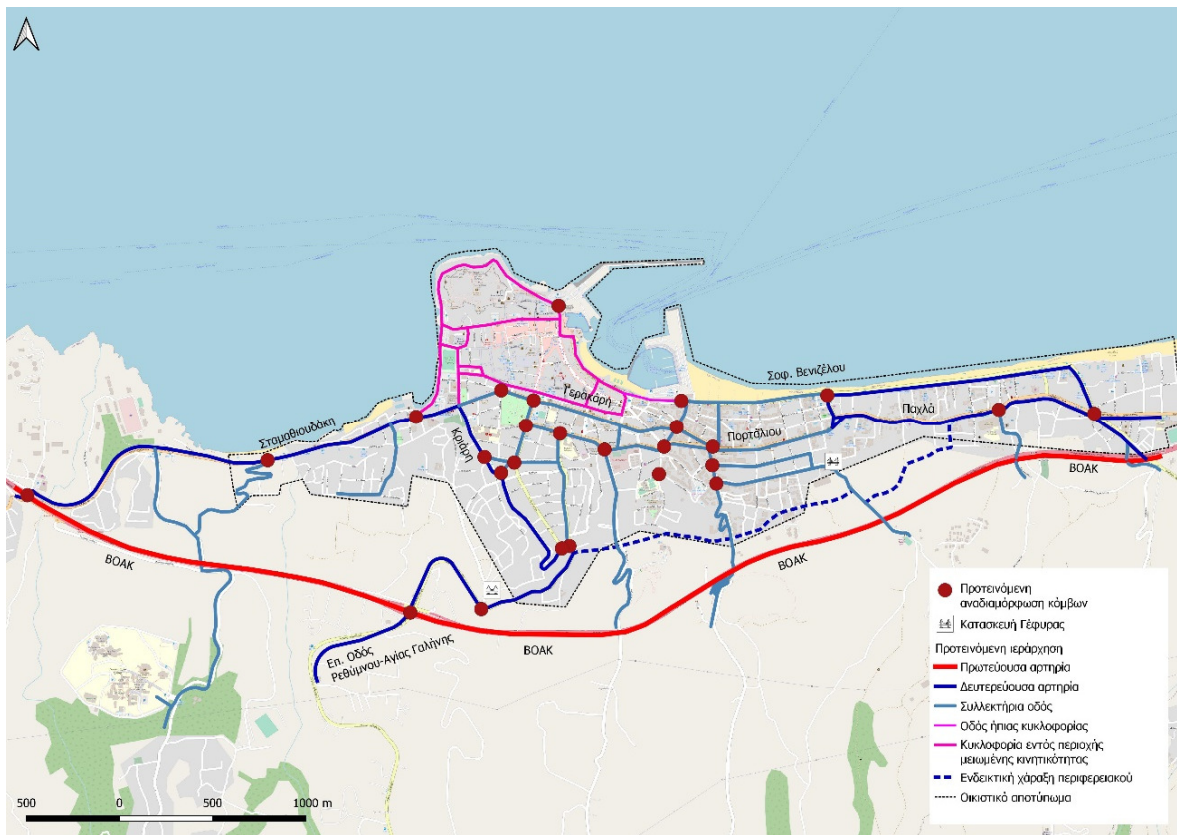
- Νέα Ιεράρχηση Ρεθύμνου (Εναλλακτική 1):
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: ΒΟΑΚ
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Επ. Οδός Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης, Κουρμούλη, Σταμαθιουδάκη-Ηγ. Γαβριήλ- Κριάρη, Πορτάλιου, Λεωφ. Παχλά, Μάχης Κρήτης, Αθηναγόρα και Ελευθερίας, Σοφ. Βενιζέλου-Άρη Βελιουχιώτη-Αυστραλών Πολεμιστών
 - Συλλεκτήριες οδοί: Ελ. Βενιζέλου, Ν. Βαρδινογιάννη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη, Δημητρακάκη, Κονδυλάκη, Καζαντζάκη, Αγίου Ιωάννη, Μοάτσου-Ζυμβρακάκη-Λουκάρεως-Βασιλάκη, Ηγ. Γαβριήλ-Κουντουριώτη, Πορτάλιου, Θεοτοκόπουλου, Κολοκοτρώνη, Καποδιστρίου, Καλαιτζάκη, Παπαναστασίου, Παπανδρέου-Τ.Βενιέρη, Καστρινάκη, Αποστολάκη και Ρέθυμνο-Γάλλος
- Νέα Ιεράρχηση Ρεθύμνου (Εναλλακτική 2):
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: ΒΟΑΚ
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Άρη Βελιουχιώτη, Ελευθερίας, Επ. Οδός Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης, Λεωφ. Παχλά, Μάχης Κρήτης, Αθηναγόρα και Σταμαθιουδάκη-Κριάρη
 - Συλλεκτήριες οδοί: Σοφ. Βενιζέλου, Λουκάκη, Μεγ. Αλεξάνδρου, Ν. Βαρδινογιάννη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη, Δημητρακάκη, Κονδυλάκη, Καζαντζάκη, Αγίου Ιωάννη, Ανδρουλιδάκη, Θεοτοκόπουλου, Κολοκοτρώνη, Καούνη, Παλαμά, Ξυλούρη, Καποδιστρίου, Καλαιτζάκη, Δασκαλάκη, Καστρινάκη, Κουρμούλη, Σταμαθιουδάκη-Ηγ. Γαβριήλ-Κουντουριώτου, Μοάτσου-Ζυμβρακάκη-Βασιλάκη, Παπανδρέου, Πορτάλιου, Παπαναστασίου, Μαχητών Χωροφυλακής και Ρέθυμνο-Γάλλος
- Προστασία κέντρου από μηχανοκίνητη κυκλοφορία με ανώτατο όριο ταχύτητας 10-20χλμ/ώρα: Έκταση: 410 στρ.
 - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα: Έκταση: 584στρ.
 - Περιοχή 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη-Χαρ. Λουκάκη -Π.Πρεβελάκη-Ι.Δημακόπουλου-Ηλιακάκη-Ηγ.Γαβριήλ
 - Περιοχή 2: Κουντουριώτη-Ηλιακάκη-Κουμουνδούρου-Κριάρη
 - Περιοχή 3 Κουμουνδούρου-Κονδυλάκη-Χατζημιχάλη Γιάνναρη-Κριάρη
 - Περιοχή 4: Κουντουριώτη-Δημοκρατίας-Μοάτσου-Δημητρακάκη
 - Περιοχή 5: Μοάτσου-Καζαντζάκη-Ν.Ανδρουλιδάκη-Σαθά-Κονδυλάκη
 - Περιοχή 6: Κουντουριώτη-Καστρινάκη-Ζυμβρακάκη-Καζαντζάκη-Δημοκρατίας
 - Περιοχή 7: Κουντουριώτου-Χορτάτζη-Κ.Λουκάρεως-Ζυμβρακάκη-Καστρινάκη
 - Περιοχή 8: Χορτάτζη-Βενιέρη-Κουντουριώτου
 - Περιοχή 9: Σοφ. Βενιζέλου-Παπανδρέου-Κουντουριώτη-Χόρτατζη-Πλ. Αγνώστου Στρατιώτη

- Περιοχή 10: Παπανδρέου-Σοφ. Βενιζέλου-Παπαναστασίου και Κουντουριώτου
- Περιοχή 11: Βασιλάκη-Βενιέρη-Κουντουριώτου
- Περιοχή 12: Βασιλάκη-Θεοτοκόπουλου-Ν. Ξυλούρη-Παλαμά-Γ. Ανδρουλιδάκη
- Περιοχή 13: Πορτάλιου-Σαουνάτσου-Κολοκοτρώνη-Παπανικολάου
- Περιοχή 14: Κολοκοτρώνη-Παπανικολάου-Βάρναλη-Θεοτοκόπουλου
- Περιοχή 15: Θεοτοκόπουλου-Βρεττάκου-Κολοκοτρώνη
- Περιοχή 16: Καλομενοπούλου-Γ. Ανδρουλιδάκη-Γ. Σκουλά-Λίτινα-Ν. Ασκούτση
- Περιοχή 17: Ελεύθερνας-Κονδυλάκη-Σκορδίων-Ψυχουντάκη
- Περιοχή 18: Φαναρίου-Ιεράς Μητροπόλεως-Γαβαλάδων-Κουρητών-Κριάρη
- Περιοχή 19: Ιεράς Μητροπόλεως-Γαβαλάδων-Απ. Αποστολάκη-Σνθυπολοχαγού Ψυχουντάκη
- Περιοχή 20: Βαμβουράκηδων-Κουρητών-Γαβαλάδων
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 10049 στρ.
 - Περιοχή 1: Ρέθυμνο-Γάλλος
 - Περιοχή 2: Σταμαθιουδάκη-Ξεξάκη-Βογιατζάκη
 - Περιοχή 3: Σταμαθιουδάκη-Αποστολάκη-Θησέως-Ξεξάκη
 - Περιοχή 4: Αποστολάκη-Αλεξίου-Γαβαλάδων-Ψυχουντάκη
 - Περιοχή 5: Αποστολάκη-Ψυχουντάκη-Ιεράς Μητροπόλεως-Κριάρη-Ηγ. Γαβριήλ-Σταμαθιουδάκη
 - Περιοχή 6: Ιεράς Μητροπόλεως-Κριάρη- Φαναρίου-Ι.Μ. Πρέβελης
 - Περιοχή 7: Χατζημικήλη Γιάνναρη-Γ. Κουρμούλη-Ιδαίου Άντρου-Κριάρη
 - Περιοχή 8: Κουρητών-Γ. Κουρμούλη-τμήμα μεταξύ Γαβαλάδων και Επ. Οδού Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης
 - Περιοχή 9: Χατζημικήλη Γούναρη-Κονδυλάκη-Ελεύθερνας-Ψυχουντάκη-Σκορδίων-Κονδυλάκη-Γ. Κουρμούλη
 - Περιοχή 10: Σάθα-Μαρκέλλου-Κονδυλάκη
 - Περιοχή 11: Μαρκέλλου-Ν. Ανδρουλιδάκη-Καζαντζάκη-Αγίου Ιωάννη-Γεωρ. Γιαννούλη
 - Περιοχή 12: Ζυμβακάκη-Κυρίλλου Λουκάρεως-Γ. Ανδρουλιδάκη-Καλομενοπούλου-Καούνη-Καζαντζάκη
 - Περιοχή 13: Καζαντζάκη-Καούνη-Ν. Ασκούτση μέχρι το σημείο τομής με Σ. Λίτινα
 - Περιοχή 14: Γ. Ανδρουλιδάκη-Παλαμά-Ν. Ξυλούρη-Θεοτοκόπουλου-Β' Πάροδος Θεοτοκόπουλου
 - Περιοχή 15: Θεοτοκόπουλου-Βάρναλη-Παπανικολάου-Εμ. Γενεράλη
 - Περιοχή 16: Παπανικολάου-Κολοκοτρώνη-Κωνσταντινουπόλεως-Βάρναλη
 - Περιοχή 17: Πορτάλιου-Παπανικολάου-Κολοκοτρώνη-Θεοτοκόπουλου

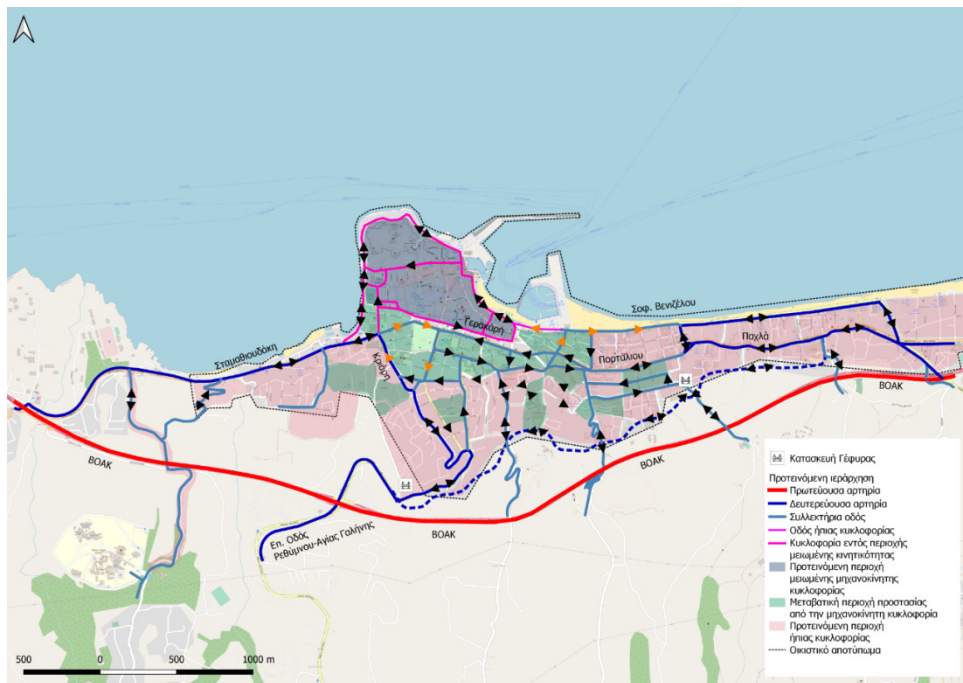
- Περιοχή 18: Σοφ.Βενιζέλου-Σικελιανού-Πορτάλιου-Παπαναστασίου
- Περιοχή 19: Σοφ.Βενιζέλου-Ελευθερίας-Πορτάλιου-Σικελιανού
- Περιοχή 20: Άρη Βελουχιώτη-Ειρήνης-Παχλά-Ελευθερίας
- Περιοχή 21: Άρη Βελουχιώτη-Πέτρουλα-Παχλά-Ειρήνης
- Περιοχή 21: Άρη Βελουχιώτη-Αυστραλών Πολεμιστών-Παχλά-Πέτρουλα
- Αναδιαμόρφωση κόμβων: Αριθμός: 28 (αύξηση κατά 6)
 - Θέση 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σταμαθιουδάκη
 - Θέση 2: Κουντουριώτου και Δημητρακάκη
 - Θέση 3: Σοφ. Βενιζέλου και Παπανδρέου
 - Θέση 4: Κόμβος Ατσιπόπουλου (ΒΟΑΚ)
 - Θέση 5: Κουρμούλη και Κουνδάκη
 - Θέση 6: Ψυχουντάκη και Κονδυλάκη
 - Θέση 7: Κουντουριώτου, Βασιλάκη και Πορτάλιου
 - Θέση 8: Μοάτσου και Κονδυλάκη
 - Θέση 9: Δημητρακάκη, Μοάτσου και Κουμουνδούρου
 - Θέση 10: Ηγ. Γαβριήλ και Ηλιακάκη
 - Θέση 11: Κριάρη και Χατζημικάλη Γιάνναρη
 - Θέση 12: Κατζαντζάκη, Ζυμβρακάκη και Σάθα
 - Θέση 13: Παχλά και Μάχης της Κρήτης
 - Θέση 14: Σοφ. Βενιζέλου και Ελευθερίας
 - Θέση 15: Κουντουριώτου και Παπανδρέου
 - Θέση 16: Κόμβος Άδελα (ΒΟΑΚ)
 - Θέση 17: Κεφαλογιάννη και Αρκαδίου
 - Θέση 18: Σταμαθιουδάκη (πλησίον ΒΡ)
 - Θέση 19: Κόμβος Σπηλίου (ΒΟΑΚ)
 - Θέση 20: Βασιλάκη, Λουκάρεως και Χορτάτζη
 - Θέση 21: Χατζημικάλη Γιάνναρη, Κουρμούλη και Δημητρακάκη
 - Θέση 22: Κουρμούλη και Κριάρη
 - Θέση 23: Παστέρ, Ανδρουλιδάκη και Σκουλά
 - Θέση 24: Θεοτοκόπουλου, Ξυλούρη και Καποδιστρίου
 - Θέση 25: Κολοκοτρώνη και Θεοτοκόπουλου
 - Θέση 26: Παχλά και Δασκαλάκη
 - Θέση 27: Μάχης Κρήτης και Καπετάν Γιώργη Μακρή
 - Θέση 28: Κουρμούλη και Επ. Οδός Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης

- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride): Αριθμός: 6
 - Θέση 1: Πλησίον νότιας εισόδου Ρεθύμνου από Επ. Οδό Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης (φ: 35.358536, λ: 24.471294)
 - Θέση 2: Σταμαθιουδάκη και Ξεξάκη (πλησίον Αγ. Φωτεινής)
 - Θέση 3: Γ. Κουρμούλη και Λευτέρη Πρεβελάκη
 - Θέση 4: Μάχης Κρήτης, πλησίον γηπέδου Περιβολιών (φ: 35.366560, λ: 24.512752)
 - Θέση 5: Κολοκοτρώνη-Κωνσταντινουπόλεως
 - Θέση 6: Κολοκοτρώνη-Παλαμά
- Αξιοποίηση υπάρχοντων χώρων στάθμευσης εντός πόλης, Αριθμός: 19 (αύξηση κατά 2)
 - Θέση 1: Χώρος στάθμευσης λιμάνι Ρεθύμνου
 - Θέση 2: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Μελισσηνού
 - Θέση 3: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Λουκάκη (πλησίον Νομαρχίας)
 - Θέση 4: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σήφη Βλαστού
 - Θέση 5: Χώρος στάθμευσης στον Δημοτικό Κήπο (κεντρικό)
 - Θέση 6: Χώρος στάθμευσης Μαρίνα Ρεθύμνου
 - Θέση 7: Παναγιωτάκη και Γιαμπουδάκη
 - Θέση 8: Άγγελου Σικελιανού και Πεταλιώτη
 - Θέση 9: Ιωνίας και Αυστραλών Πολεμιστών
 - Θέση 10: Πρισκορίδη και Α. Αποστολάκη (πλησίον Κολυμβητήριου Ρεθύμνου)
 - Θέση 11: Χώρος στάθμευσης ΚΤΕΛ πλησίον Κλειστού Γυμναστηρίου «Μελίνα Μερκούρη»
 - Θέση 12: Καλογεράκη και Γοργοποτάμου
 - Θέση 13: Παπαγιαννάκη και Ελευθερίας
 - Θέση 14: Παχλά και Δωδεκανήσου
 - Θέση 15: Βάσσου και Κριάρη
 - Θέση 16: Οδυσσέα Ελύτη (φ: 35.364640, λ: 24.465185)
 - Θέση 17: Δημοκρατίας (στις οριοθετημένες στάθμευσης)
 - Θέση 18: Δημοκρατίας και Μπιράκι
 - Θέση 19: Μαρούλη και Χατζημιχάλη Γιάνναρη
- Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 728,8 στρ. (αύξηση κατά 82 στρ.)
 - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
 - Περιοχή 2: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Δημακόπουλου-Ηλιάκη-Ηγ. Γάβριηλ
 - Περιοχή 3: Δημακοπούλου-Ηλιάκη-Εθν. Μακαρίου-Π. Κουντουριώτου-Ηγ. Γαβριήλ

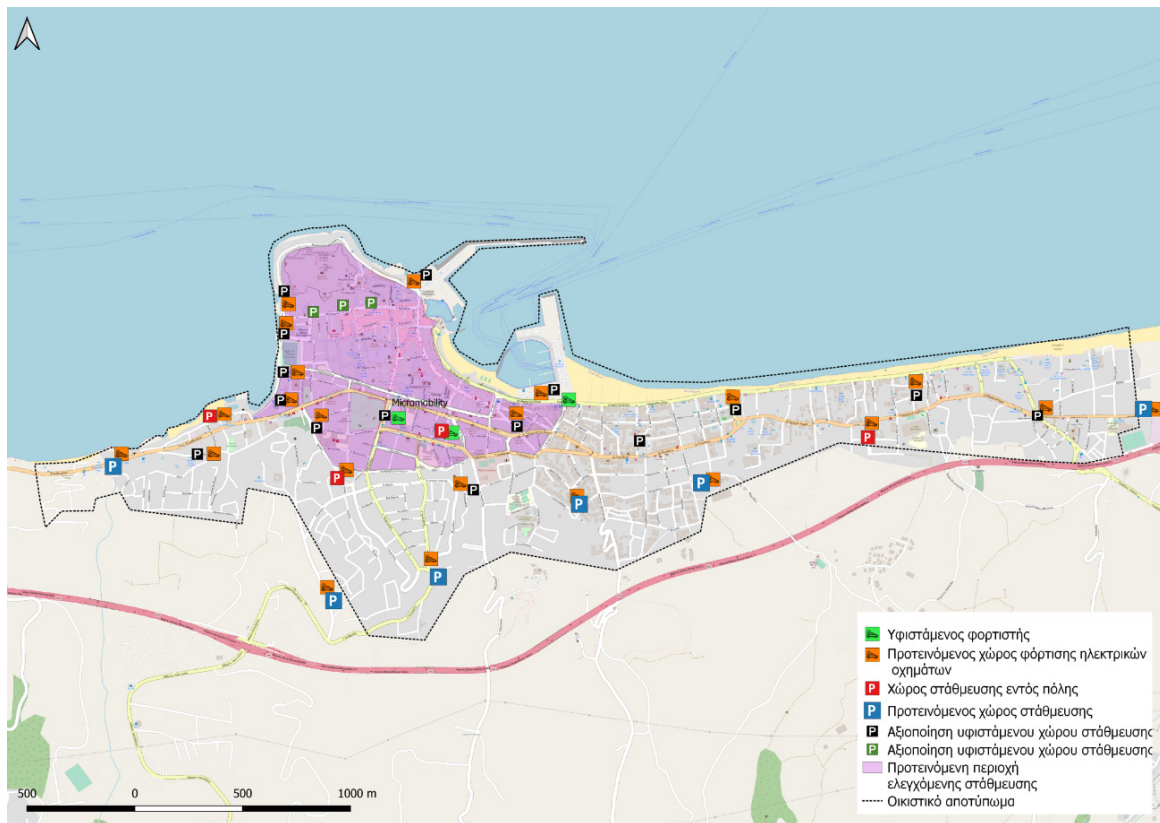
- Περιοχή 4: Ελ. Βενιζέλου-Γ. Παπανδρέου-Π. Κουντουριώτου-Εθν. Μακαρίου-Πλ. Αγνώστου
- Περιοχή 5: Ηγ. Γαβριήλ-Δημητρακάκη-Χατζημικήλη Γιάνναρη-Κριάρη
- Περιοχή 6: Δημητρηκάκη-Μοάτσου-Καζαντζάκη-Ανδρουλιδάκη-Σαθά-Ζαμπελίου
- Περιοχή 7: Κονδυλάκη-Γιάνναρη-Δημητρακάκη
- Περιοχή 8: Κουντουριώτου-Ασκούτση-Ζυμβρακάκη-Καζαντζάκη
- Περιοχή 9: Κουντουριώτου-Παπανδρέου-Κύριλλου Λουκάρεως-Ασκούτση
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Μήκος: 13,30km
- Ποδηλατόδρομος, Μήκος: 27,0km (11,7km cycle streets, 6,5km deck, 4,7km αμφίδρομος, 3,6 km λωρίδα sharrow, 127m. λωρίδα αντίθετη και 503μ. πεζοποδηλατόδρομος)
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 54 (αύξηση κατά 14)
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 6,38km
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, Αριθμός: 39 (αύξηση κατά 11)
- Ενδυνάμωση της δημόσιας συγκοινωνίας
 - Δημιουργία Συγκοινωνίας που είναι προσανατολισμένη στη ζήτηση (DRT)
 - Ενίσχυση υφιστάμενων δρομολογίων
Εντός Πόλης: Άξονες Μοάτσου, Κουρμούλη, Κουντουριώτη κ.α.
Εκτός Πόλης: μέσω Ε.Ο. Ρεθύμνου Αγίας Γαλήνης (σύνδεση με Αγ. Γαλήνη και χωριά Αρκαδίου), Ρέθυμνο-Γάλλος (σύνδεση Κέντρου-Πανεπιστημίου), Μ. Αβάτζου/Κόμβος Ατσιπόπουλο (σύνδεση με Βιολί, Χαράκι, Ατσιπόπουλο)
 - Προγραμματισμός νέων δρομολογίων εντός της Πόλης: Αμάλθειας, Α.Αποστολάκη, Σταμαθιουδάκη, Δημητρακάκη, Ψυχουντάκη-Κονδυλάκη ή Μοάτσου, Ζυμβακάκη, Βασιλάκη, Πορτάλιου- Μαχητών Σχολής Χωροφυλακής-Παχλά ή Παπανικολάου, Αυστραλών Πολεμιστών-Σοφ.Βενιζέλου
- Δημιουργία εφοδιαστικών κέντρων (τροφοδοσία μέσω οχημάτων διανομής)
 - Σε τρία σημεία Εντός Πόλης (κύρια) με προτεινόμενο ωράριο διανομής: 07.00-13.00 Η/Ο, 07.00-10.00 λοιπή τροφοδοσία
 - Εκτός Πόλης (ενδεικτικές θέσεις μικρών κέντρων) με προτεινόμενο ωράριο διανομής: 02.00 μεσάνυχτα- 09.00
- Υλοποίηση προσθέτων έργων για την βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος (πλατείες και κοινόχρηστοι χώροι)



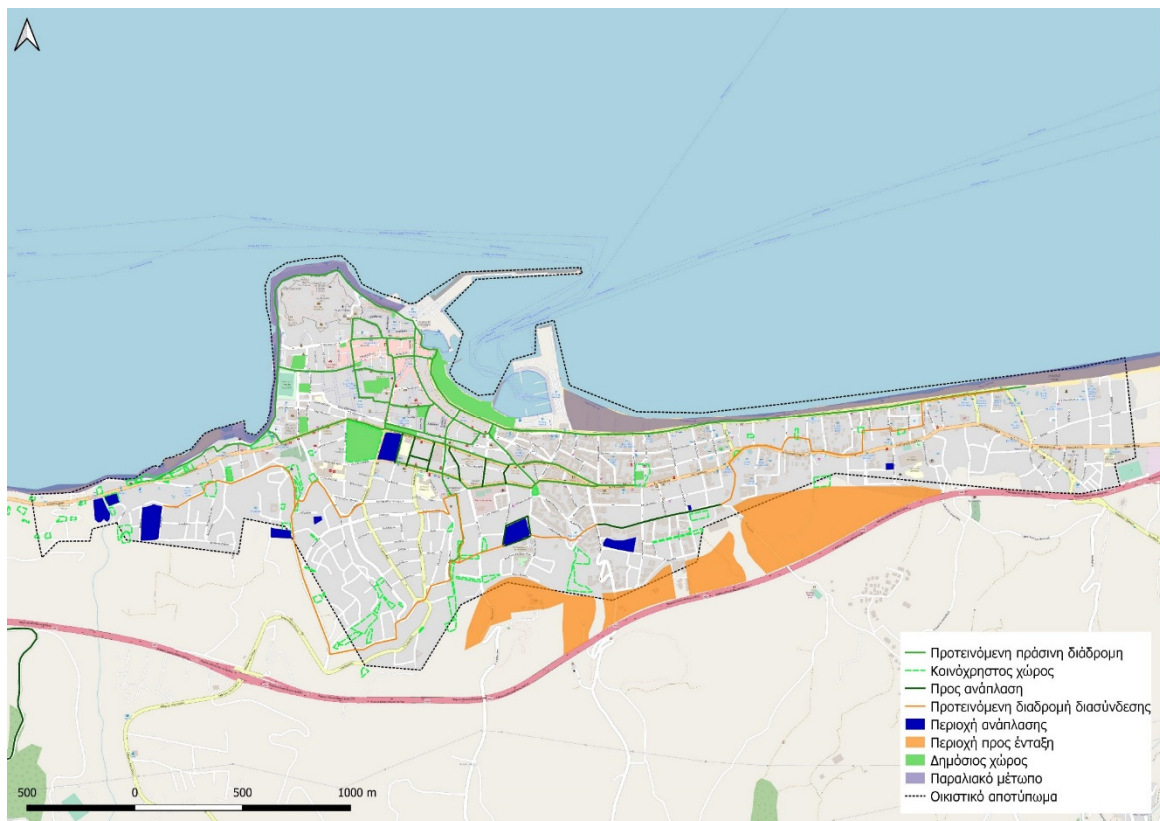
Εικόνα 4-21: Προτεινόμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου και κόμβοι (ριζοσπαστικό-15ετία)



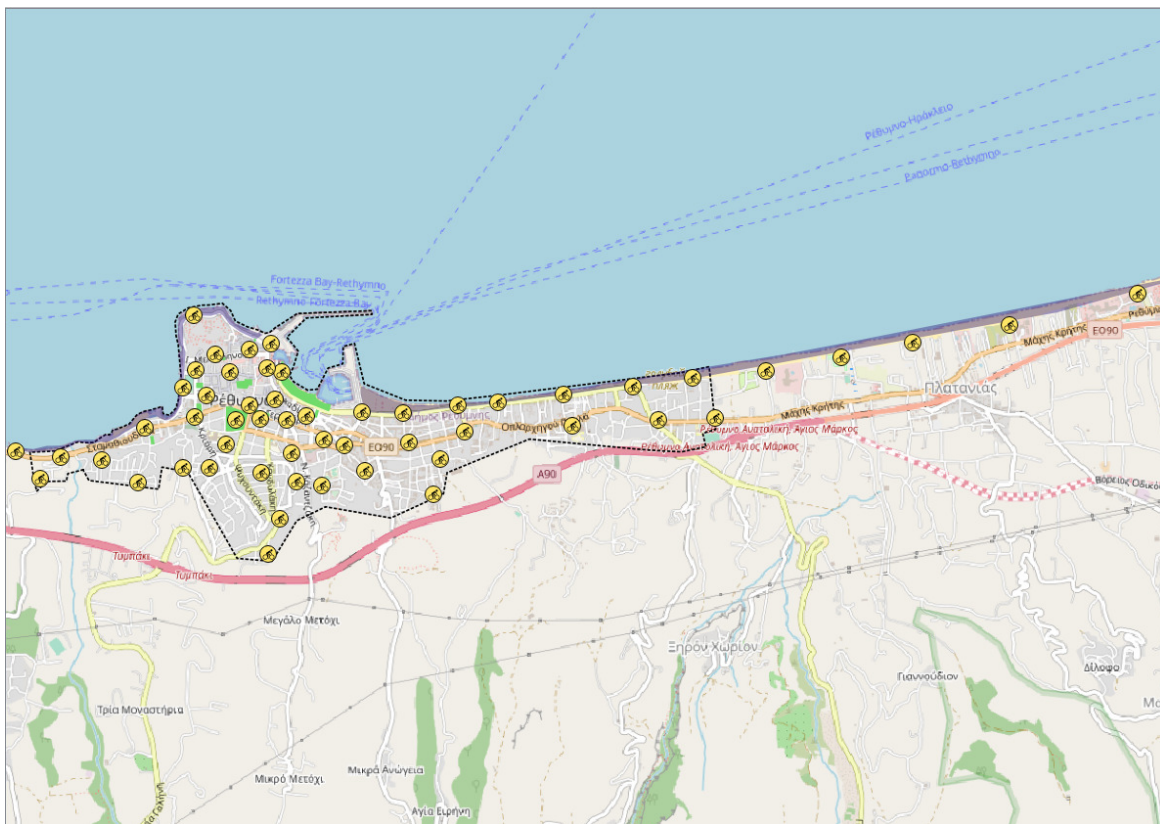
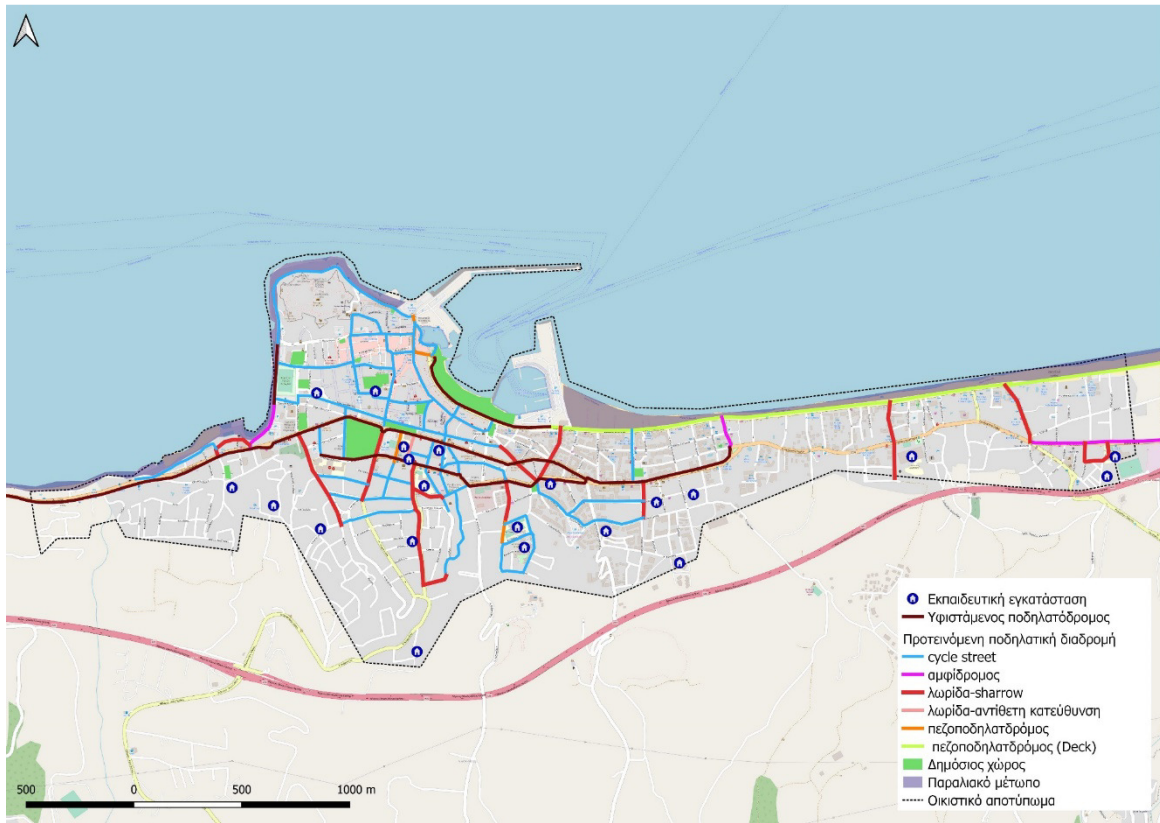
Εικόνα 4-22: Προτεινόμενη ιεράρχηση - περιοχές ήπιας κυκλοφορίας - κατευθύνσεις των οδών(ριζοσπαστικό-15ετία)



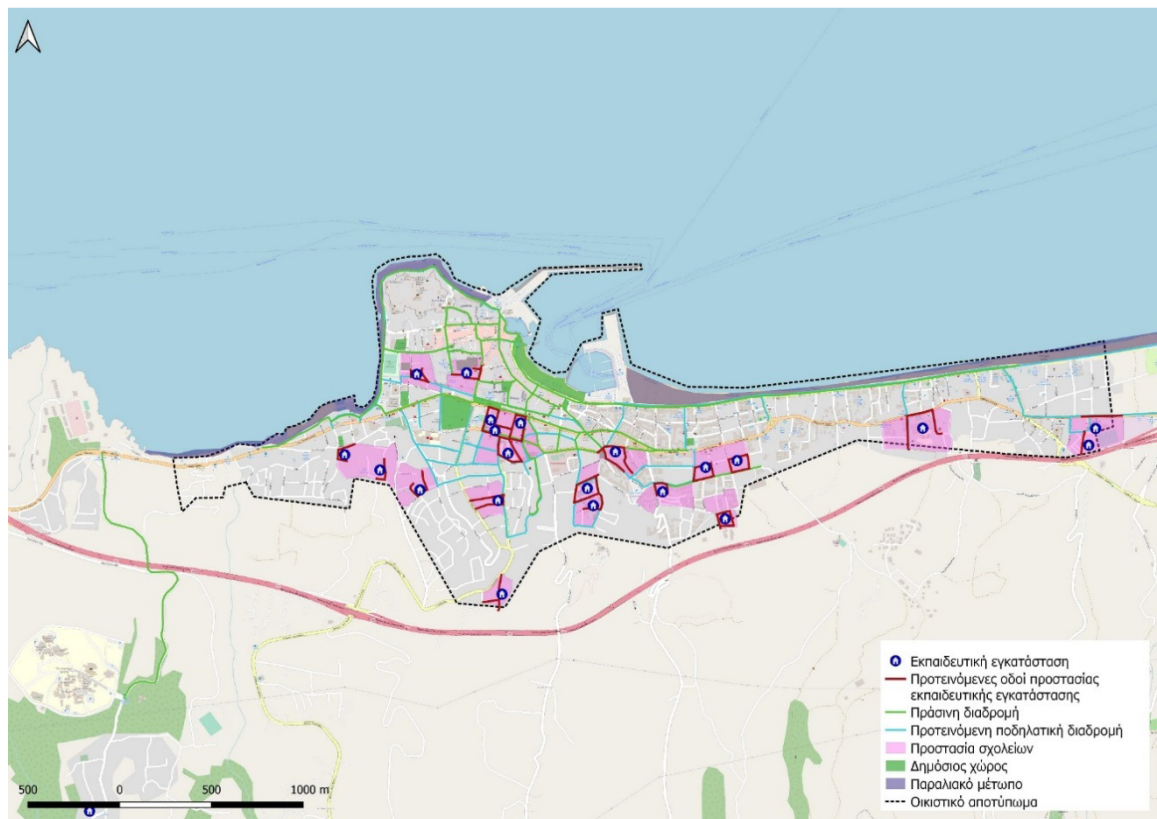
Εικόνα 4-23: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (ριζοσπαστικό-15ετία)



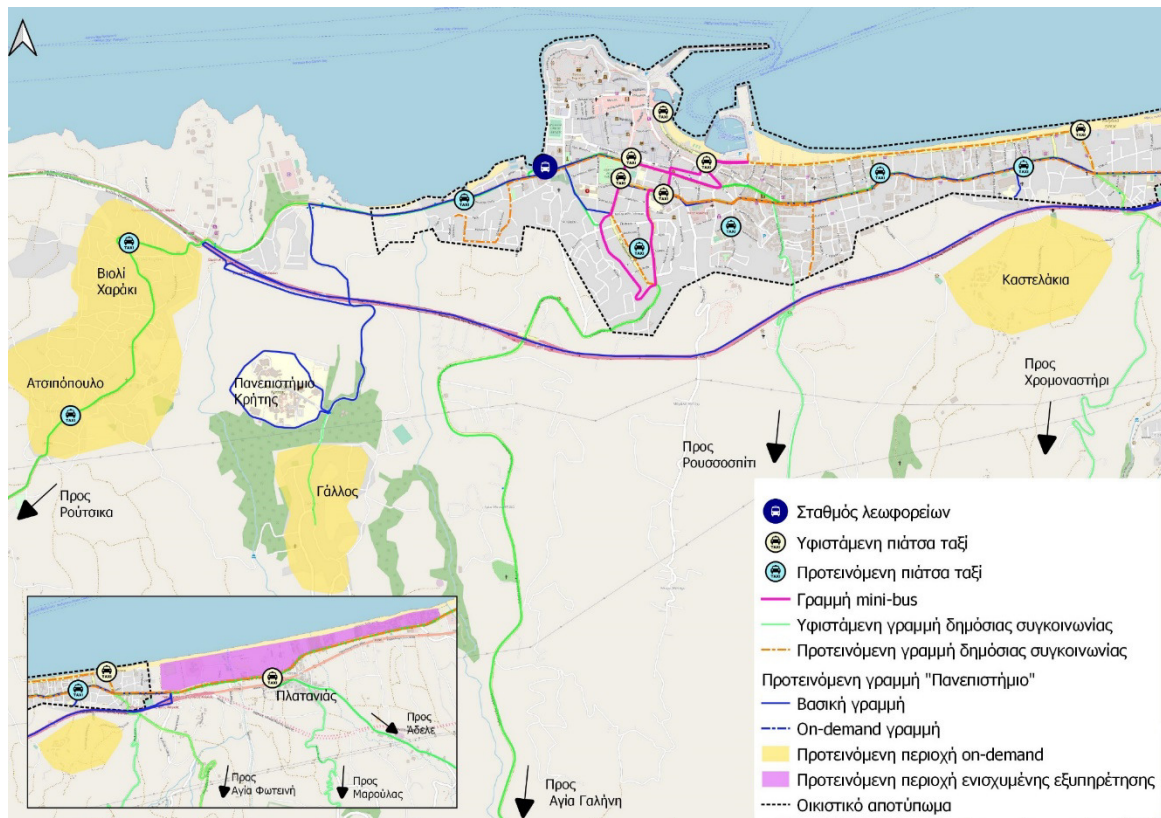
Εικόνα 4-24: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές (ριζοσπαστικό-15ετία)



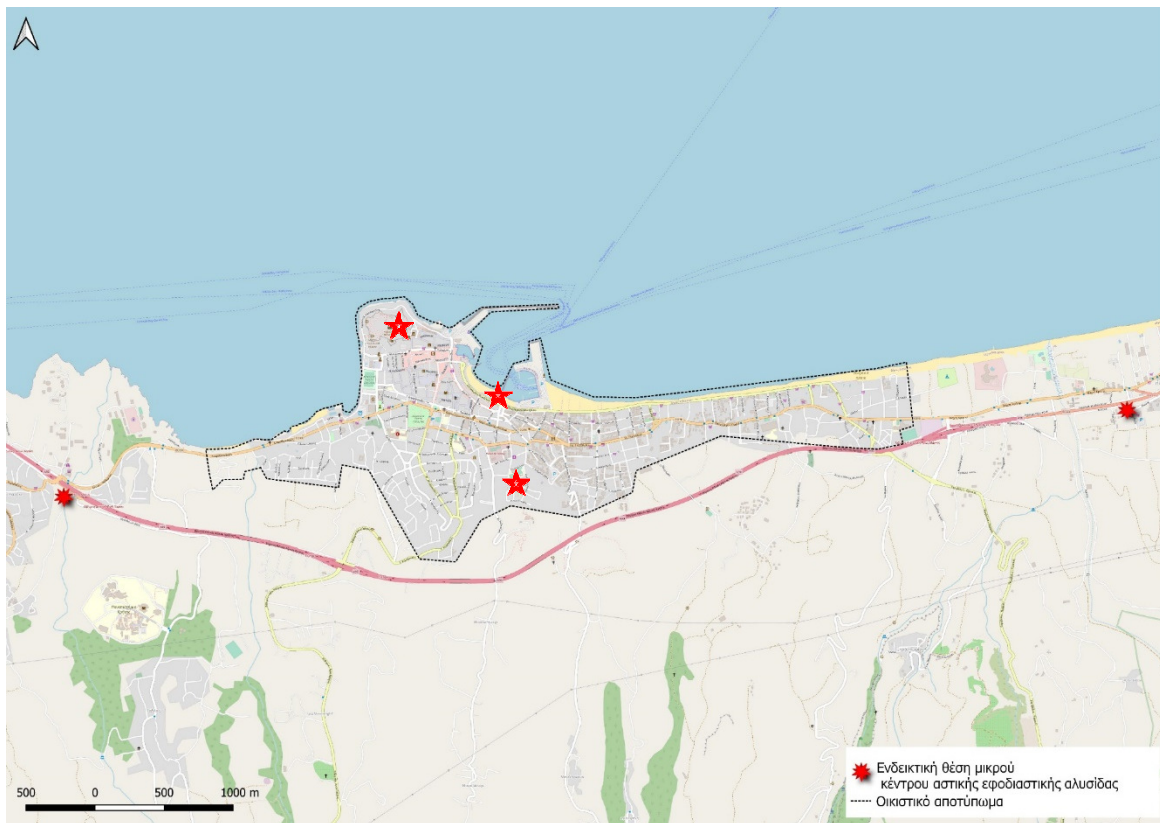
Εικόνα 4-25: Προτάσεις σχετικές με το ποδήλατο και σταθμοί bike-sharing (ριζοσπαστικό-15ετία)



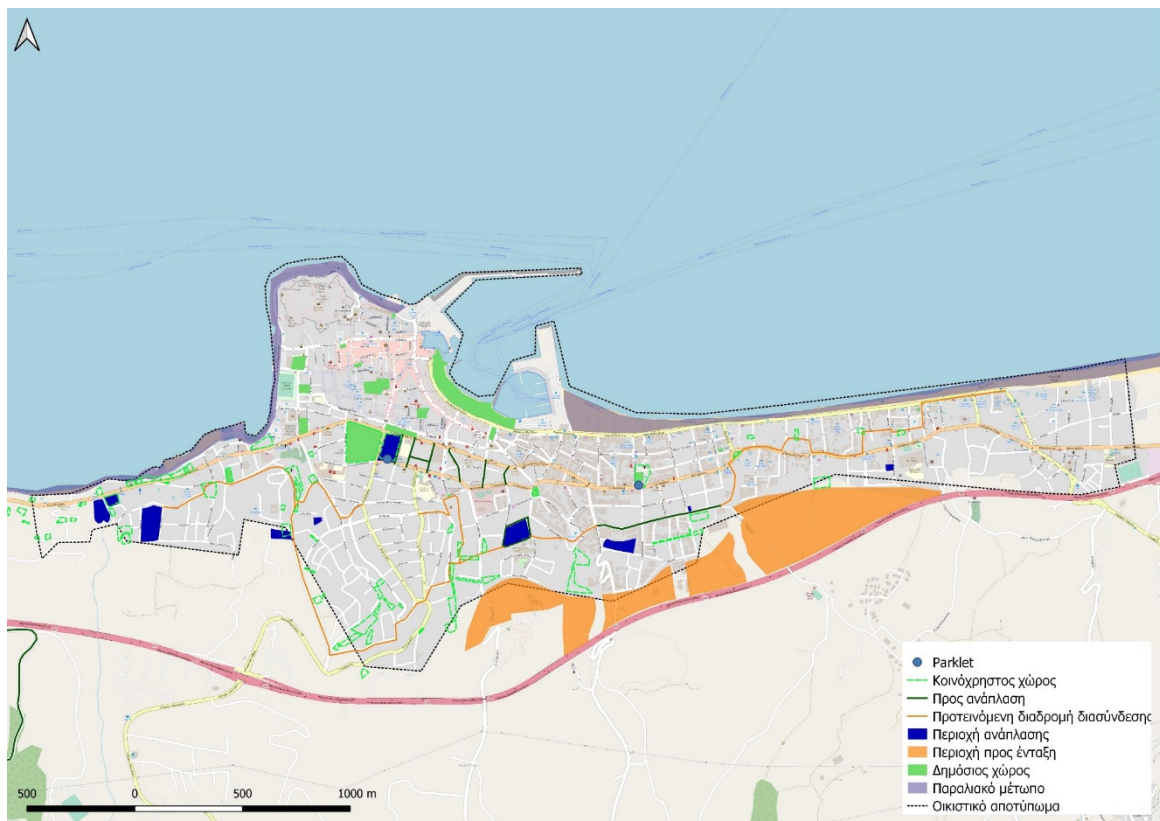
Εικόνα 4-26: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ριζοσπαστικό-15ετία)



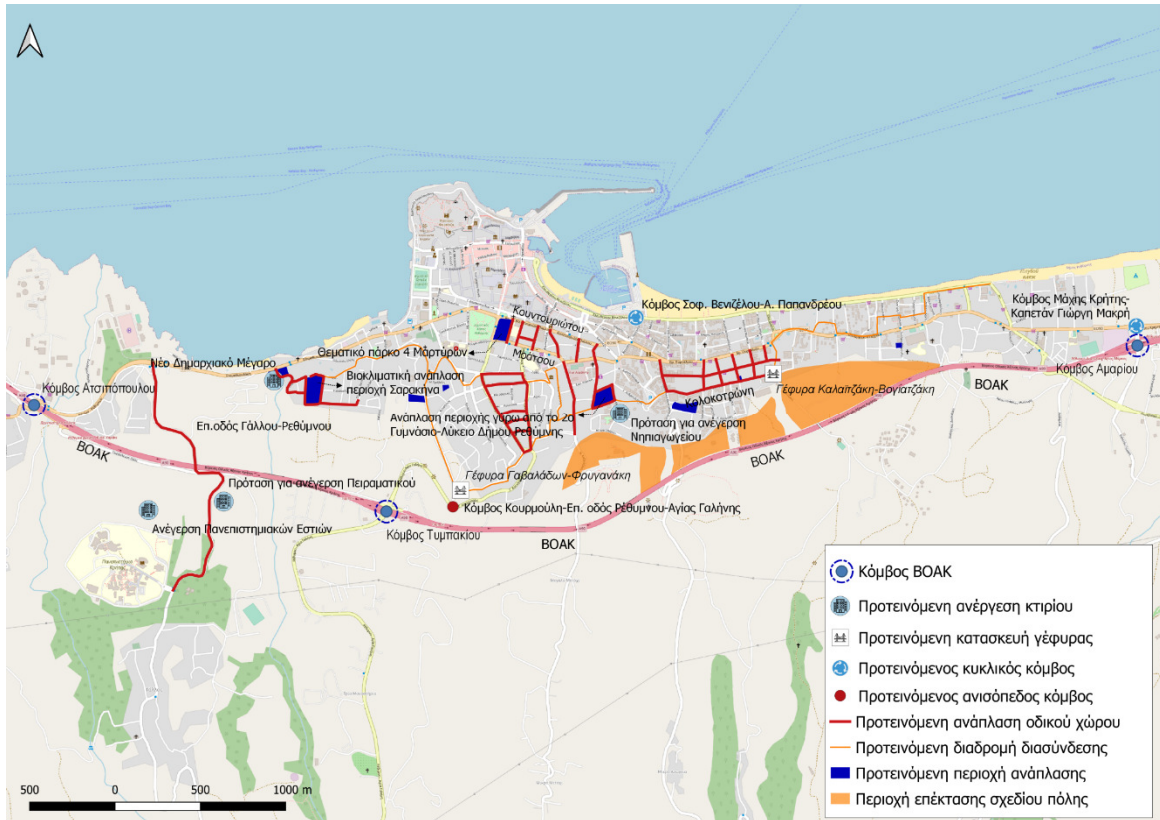
Εικόνα 4-27: Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας και ευρύτερα των δημόσιων μέσων μεταφοράς



Εικόνα 4-28: Προτεινόμενα Κέντρα Εφοδιασμού



Εικόνα 4-29: Πρόσθετες παρεμβάσεις για την βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος



Εικόνα 4-30: Προγραμματισμένα Έργα Δήμου

5. Έκθεση αξιολόγησης μέτρων βιώσιμης κινητικότητας

Η διαμόρφωση των μέτρων ΣΒΑΚ που συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ Ρεθύμνου πραγματοποιήθηκε με βάση την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τις διαβουλεύσεις με ενδιαφερόμενους φορείς και πολίτες του Δήμου και την αξιολόγηση της αποδοτικότητας και εφικτότητας τους. Στη συνέχεια, τα μέτρα ομαδοποιήθηκαν σε πακέτα μέτρων και εξειδικεύθηκαν με την ανάπτυξη χαρτών. Κατά τη δραστηριότητα αυτή, το κόστος του κάθε πακέτου μέτρο συγκρίνεται με τα πιθανά μελλοντικά οφέλη, τα οποία θα προκύψουν από την εφαρμογή/υλοποίηση του. Τα οφέλη αναφέρονται σε διάφορα επίπεδα, όπως το περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο, και σχετίζονται με τους στρατηγικούς στόχους και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ.

5.1 Θεωρητικό υπόβαθρο-Μεθοδολογία αξιολόγησης μέτρων

Μια μεθοδολογία που χρησιμοποιείται συχνά για την αξιολόγηση παρεμβάσεων στο μεταφορικό σύστημα μίας πόλης είναι η Ανάλυση Κόστους-Οφέλους (Cost-Benefit Analysis ή CBA). Η CBA από μαθηματική άποψη είναι μια εύκολα κατανοητή μέθοδος ακόμα και από πολίτες χωρίς κάποια εξειδικευμένη γνώση. Συγκρίνει το κόστος κατασκευής (cost) ενός έργου με τα μελλοντικά οφέλη (benefit) τα οποία είναι μεταφρασμένα σε χρηματικές (παρούσες) αξίες. Η εκτίμηση του συνολικού όγκου οφελών σε χρηματικές μονάδες δεν αποτελεί μια εύκολη υπόθεση· χρειάζεται ξεχωριστή οικονομοτεχνική μελέτη προκειμένου με κατάλληλα στατιστικά μοντέλα να εκτιμηθούν οι μελλοντικές μεταβολές και οι αντίστοιχες τιμές μετατροπής. Η ανάλυση αυτή δεν είναι απαραίτητη σε έργα με χαμηλό κόστος, καθώς το ρίσκο της επένδυσης είναι εκ των προτέρων χαμηλό. Τα ΣΒΑΚ εμπεριέχουν ένα συνδυασμό μέτρων βιώσιμης κινητικότητας, των οποίων το κόστος κυμαίνεται από πολύ χαμηλά επίπεδα κόστους (μικρότερο από 10 χιλιάδες ευρώ) έως και πολύ υψηλά επίπεδα κόστους (μεγαλύτερο από 5 εκατομμύρια ευρώ). Παράλληλα, η πλειονότητα των μέτρων συνδέεται με εξωτερικές (ή έμμεσες) επιπτώσεις, οι οποίες είναι πολύ δύσκολο να προεκτιμηθούν ποσοτικά. Για παράδειγμα η ανάπτυξη των τοπικών κέντρων μιας πόλης συμβάλει άμεσα στην αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Η μεταβολή αυτή μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της επισκεψιμότητας μιας περιοχής και σε έμμεση ενδυνάμωση της τοπικής επιχειρηματικότητας.

Το πρόγραμμα CIVITAS SUMP-UP (2018) προτείνει τη χρήση της CBA σε συνδυασμό με την Πολυκριτηριακή Ανάλυση Αξιολόγησης (Multi-Criteria Analysis ή MCA). Η MCA παρέχει τη δυνατότητα εισαγωγής όχι μόνο ποσοτικών αλλά και ποιοτικών κριτηρίων για τη διενέργεια αξιολόγησης. Το ερευνητικό πρόγραμμα EVIDENCE (2014) αναφέρει ότι λόγω της ύπαρξης πολλαπλών εξωτερικών οφελών, η διενέργεια μιας CBA με ακριβείς οικονομικές προβλέψεις είναι πρακτικά αδύνατη. Ωστόσο, όταν συνδυάζεται η MCA με την CBA, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην κατανομή των βαρών προκειμένου τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια να μην συμβάλουν σε μεγαλύτερο βαθμό, στο τελικό αποτέλεσμα, σε σχέση με τα οικονομικά κριτήρια. Τέλος, το ερευνητικό πρόγραμμα TIDE (2012) παρουσιάζει διάφορες καλές πρακτικές χρήσης CBA και MCA. Παρατηρείται ότι σε μέτρα που σχετίζονται με την κατασκευή μεγάλων υποδομών τότε η ανάλυση κόστους-οφέλους είναι αναγκαία, όχι όμως εντός του ΣΒΑΚ αλλά μετέπειτα κατά τη μελέτη ωρίμανσης που απαιτείται σε αυτές τις περιπτώσεις να εκπονηθεί.

Με βάση τα παραπάνω έχει αναπτυχθεί το εργαλείο Urban Nodes Assessment Tool από την Panteia και την Rupprecht Consult που συνδυάζει τις δύο μεθόδους που αναφέρθηκαν πριν και επιτρέπει την αξιολόγηση των επιπτώσεων μέτρων σε σχέση με τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ. Το εργαλείο αυτό αξιοποιήθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Ρεθύμνου. Κατά την ανάλυση

πραγματοποιήθηκαν οι αναγκαίες τροποποιήσεις στο εργαλείο λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα των δεδομένων και του στόχους του παρόν ΣΒΑΚ. Σε πρώτη φάση, παρουσιάζονται συνοπτικά τα μέτρα ΣΒΑΚ και πραγματοποιούνται οι αναγκαίες προμετρήσεις, ώστε σε δεύτερη φάση να υπολογιστεί το κόστος τους. Τα μέτρα ομαδοποιούνται σε πακέτα μέτρων, τα οποία θέτονται προς αξιολόγηση. Στην επόμενη φάση, εκτιμώνται ποιοτικά οι επιπτώσεις των πακέτων μέτρων με βάση διάφορα περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά κριτήρια, τα οποία σχετίζονται και με του στόχους του ΣΒΑΚ. Για την αξιολόγηση των οφελών τους, αξιοποιείται μια κλίμακα βαθμολόγησης από το 0 έως το 10, η οποία παρουσιάζεται στη συνέχεια. Το κόστος του κάθε μέτρου συμβάλει κατά 15% στο αποτέλεσμα της αξιολόγησης. Για τα υπόλοιπα κριτήρια χρησιμοποιούνται διαφορετικά πακέτα βαρών με διαφορετικό προσανατολισμό. Πολλαπλασιάζοντας τις βαθμολογίες ανά κριτήριο με τα αντίστοιχα βάρη προκύπτουν τα αποτελέσματα της αξιολόγησης ανά μέτρο.

5.2 Προεκτίμηση κόστους μέτρων

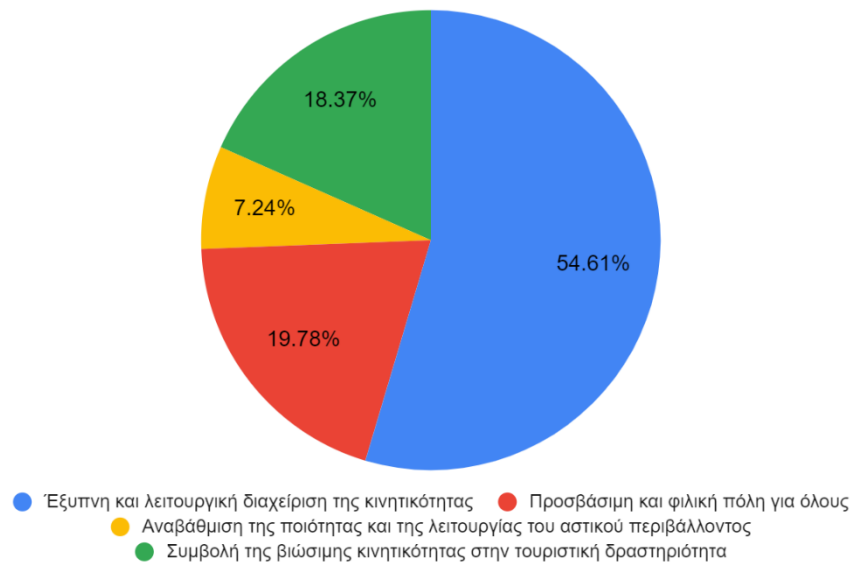
Όπως έχει αναφερθεί, τα προτεινόμενα μέτρα ομαδοποιούνται σε συνολικά 4 πακέτα μέτρων, για τα οποία θα πρέπει να εκτιμηθεί το συνολικό τους κόστος. Για να γίνει αυτό πραγματοποιήθηκαν προ-μετρήσεις με βάση τους σχεδιασμούς εξειδίκευσης μέτρων ΣΒΑΚ που παρουσιάζονται με λεπτομέρεια στους επισυναπτόμενους χάρτες. Προέκυψε διαφορά στο συνολικό κόστος μεταξύ του ριζοσπαστικού και του ήπιου σεναρίου, καθώς το μέγεθος των παρεμβάσεων ανά μέτρο διαφέρει σημαντικά. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τα τελικά αποτελέσματα της κοστολόγησης μέτρων ΣΒΑΚ ανά πακέτο μέτρων.

Πίνακας 5-1: Κοστολόγηση ανά πακέτο μέτρων ΣΒΑΚ

Κωδικός πακέτου μέτρων	Όνομα πακέτου μέτρων	Ήπιο σενάριο		Ριζοσπαστικό σενάριο	
		Τελικό Κόστος	Ποσοστό επί του συνολικού	Τελικό Κόστος	Ποσοστό επί του συνολικού
ΠΜ1	Έξυπνη και λειτουργική διαχείριση της κινητικότητας	€12,345,710.00	54.61%	€17,093,250.00.00	48.94%
ΠΜ2	Προσβάσιμη και φιλική πόλη για όλους	€4,471,785.00	19.78%	€8,601,553.00	24.63%
ΠΜ3	Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος	€1,637,500.00	7.24%	€3,382,500.00	11.03%
ΠΜ4	Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα	€4,153,200.00	18.37%	€5,379,800.00	15.40%
	Σύνολο	€22,608,195.00		€34,927,103.50	

Το συνολικό κόστος του ήπιου σεναρίου υπολογίζεται στα 22.608.195 ευρώ, ενώ αυτό του ριζοσπαστικού στα 34.927.103,50 ευρώ. Ουσιαστικά το ριζοσπαστικό σενάριο εμπεριέχει παρεμβάσεις στην πόλη του Ρεθύμνου που κοστίζουν σχεδόν το διπλάσιο σε σύγκριση με το ήπιο. Σε όλες τις περιπτώσεις το Πακέτο Μέτρων 1 που σκοπεύει στην έξυπνη και λειτουργική διαχείριση της κινητικότητας καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό, το οποίο υπολογίζεται μεγαλύτερο από το 50% της συνολικής δαπάνης μέτρων ΣΒΑΚ. Ακολουθεί το Πακέτο Μέτρων 2 που στοχεύει στη βελτίωση της προσβασιμότητας όλων των κοινωνικών ομάδων, με ποσοστά κόστους που κυμαίνονται μεταξύ 19-22%. Αρκετές παρεμβάσεις αστικής ανάπλασης για την προβολή της πόλης και την προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών σε όλους τους μήνες του χρόνου εμπεριέχονται στο τέταρτο πακέτο μέτρων. Το κόστος αυτού του πακέτου είναι περίπου ίσο με 4.2 εκατομμύρια ευρώ στο ήπιο σενάριο και 5.4 εκατομμύρια ευρώ στο ριζοσπαστικό. Τελευταία θέση στην κατανομή κόστος καταλαμβάνουν οι δράσεις για αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Αντιστοιχούν στο περίπου 7-9% των συνολικών δαπανών μέτρων ΣΒΑΚ.

Κατανομή προϋπολογισμού ΣΒΑΚ (ήπιο σενάριο)



Σχήμα 1: Κατανομή προϋπολογισμού μέτρων ΣΒΑΚ στο ήπιο σενάριο

Κατανομή προϋπολογισμού ΣΒΑΚ (ριζοσπαστικό σενάριο)



Σχήμα 2: Κατανομή προϋπολογισμού μέτρων ΣΒΑΚ στο ριζοσπαστικό σενάριο

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται με περισσότερη λεπτομέρεια ο υπολογισμός του κόστους ανά μέτρο ΣΒΑΚ. Δίνονται ποσοτικά στοιχεία σε σχέση με τις μεταβολές που προτείνεται να πραγματοποιηθούν μετά το πέρας της 15ετίας. Οι μεταβολές αυτές συνδέονται άμεσα με τους ποσοτικούς στόχους που τέθηκαν για το Δήμο Ρεθύμνης. Παράλληλα, η ύπαρξη σεναρίων δίνει στο Δήμο την απαραίτητη ευελιξία ώστε να επιλέξει το μέγεθος των παρεμβάσεων που επιθυμεί να πραγματοποιήσει ανά μέτρο ΣΒΑΚ.

Πίνακας 5-2: Λεπτομερείς κοστολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ

Κωδικός πακέτου μέτρων	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ήπιο σενάριο		Ριζοσπαστικό σενάριο	
				Ποσότητα	Τελικό κόστος	Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ1	1.1.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	ανά πινακίδα	€80.00	250.00	€20,000.00	500.00	€40,000.00
ΠΜ1	1.1.2 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου		€0.00	1.00	€0.00	1.00	€0.00
ΠΜ1	1.1.3 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	1 μονάδα	€150,000.00	1.00	€150,000.00	1.00	€150,000.00
ΠΜ1	1.1.4 Ανάπτυξη σχεδίου κινητικότητας για επιχειρήσεις που απασχολούν περισσότερους από 20 εργαζόμενους	1 μονάδα	€25,000.00	0.00	€0.00	1.00	€25,000.00
ΠΜ1	1.1.5 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	ανά τετραγωνικό μέτρο	€50.00	100,204.20	€5,010,210.00	50,245.00	€2,512,250.00
ΠΜ1	1.1.6 Μονοδρομήσεις οδών	ανά πινακίδα	€80.00	250.00	€20,000.00	500.00	€40,000.00
ΠΜ1	1.1.7 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1 μονάδα	€50,000.00	0.00	€0.00	1.00	€50,000.00
ΠΜ1	1.1.8 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	1 μονάδα	€150,000.00	1.00	€150,000.00	1.00	€150,000.00

Κωδικός πακέτου μέτρων	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ήπιο σενάριο		Ριζοσπαστικό σενάριο	
				Ποσότητα	Τελικό κόστος	Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ1	1.1.9 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1 μονάδα	€150,000.00	0.00	€0.00	1.00	€150,000.00
ΠΜ1	1.1.10 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	ανά πινακίδα	€80.00	50.00	€4,000.00	100.00	€8,000.00
ΠΜ1	1.1.11 Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες		€0.00	1.00	€0.00	1.00	€0.00
ΠΜ1	1.2.1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	ανά διασταύρωση	€150,000.00	17.00	€2,550,000.00	28.00	€4,200,000.00
ΠΜ1	1.2.2 Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς	ανά κόμβο	€50,000.00	15.00	€750,000.00	30.00	€1,500,000.00
ΠΜ1	1.2.3 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	ανά οικισμό	€750,000.00	2.00	€1,500,000.00	5.00	€3,750,000.00
ΠΜ1	1.2.4 Αγορά/Αντικατάσταση οχημάτων Δήμου με ηλεκτρικά οχήματα (συμπεριλαμβανομένης και της δημόσιας συγκοινωνίας)	Λεωφορεία mini bus	€250,000.00	2.00	€500,000.00	6.00	€1,500,000.00
ΠΜ1	1.2.5 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	ανά χώρο park n ride	€100,000.00	5.00	€500,000.00	6.00	€600,000.00
ΠΜ1	1.2.6 Αξιοποίηση υπάρχοντων χώρων	ανά χώρο	€40,000.00	14.00	€560,000.00	19.00	€760,000.00

Κωδικός πακέτου μέτρων	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ήπιο σενάριο		Ριζοσπαστικό σενάριο	
				Ποσότητα	Τελικό κόστος	Ποσότητα	Τελικό κόστος
	στάθμευσης εντός πόλης	στάθμευσης					
ΠΜ1	1.2.7 Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ειδικού σκοπού (τροφοδοσία εμπορευμάτων, εξυπηρέτησης ατόμων με αναπηρία)	ανά θέση	€500.00	25.00	€12,500.00	50.00	€25,000.00
ΠΜ1	1.2.8 Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	ανά κέντρο	€400,000.00	1.00	€400,000.00	3.00	€1,200,000.00
ΠΜ1	1.2.9 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	ανά χιλιόμετρο	€400.00	100.00	€40,000.00	200.00	€80,000.00
ΠΜ1	1.2.10 Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	ανά σταθμό φόρτισης	€5,000.00	25.00	€125,000.00	39.00	€195,000.00
ΠΜ1	1.2.11 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	ανά πινακίδα	€80.00	50.00	€4,000.00	100.00	€8,000.00
ΠΜ1	1.3.1 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	1 μονάδα	€50,000.00	1.00	€50,000.00	1.00	€50,000.00
ΠΜ1	1.3.2 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1 μονάδα	€100,000.00	0.00	€0.00	1.00	€100,000.00
ΠΜ1	1.3.3 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος		€0.00	1.00	€0.00	1.00	€0.00

Κωδικός πακέτου μέτρων	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ήπιο σενάριο		Ριζοσπαστικό σενάριο	
				Ποσότητα	Τελικό κόστος	Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ1	1.3.4 Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα		€0.00	0.00	€0.00	1.00	€0.00
ΠΜ2	2.1.1 Επανασχεδιασμός των δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας που εξυπηρετούν περιοχές εντός του Δήμου και των ορίων της πόλης (αξιοποίηση mini-bus)	1 μονάδα	€100,000.00	1.00	€100,000.00	1.00	€100,000.00
ΠΜ2	2.1.2 Δημιουργία νέων (κυρίως εποχιακών) διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας προς οικισμούς και πόλους έλξης (παραλίες, αρχαιολογικούς χώρους, χώρους ιδιαίτερου φυσικού κάλους, κτλ) ανάλογα με τη ζήτηση (on - demand) με χρήση έξυπνης εφαρμογής	1 μονάδα	€200,000.00	1.00	€200,000.00	1.00	€200,000.00
ΠΜ2	2.1.3 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	1 μονάδα	€30,000.00	1.00	€30,000.00	1.00	€30,000.00
ΠΜ2	2.1.4 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1 μονάδα	€0.00	0.00	€0.00	1.00	€0.00
ΠΜ2	2.1.5 Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (car-	1 μονάδα	€65,000.00	1.00	€65,000.00	1.00	€65,000.00

Κωδικός πακέτου μέτρων	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ήπιο σενάριο		Ριζοσπαστικό σενάριο	
				Ποσότητα	Τελικό κόστος	Ποσότητα	Τελικό κόστος
	sharing, car-pooling κτλ)						
ΠΜ2	2.1.6 Ανάπτυξη σχεδίου κινητικότητας για σχολεία και το πανεπιστήμιο	1 μονάδα	€30,000.00	0.00	€0.00	1.00	€30,000.00
ΠΜ2	2.2.1 Αναβάθμιση οδικού περιβάλλοντος για ενίσχυση της της προσβασιμότητας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών (προσθήκη ραμπών, διορθώσεις στην κατάσταση των πεζοδρομίων, κτλ)	ανά χιλιόμετρο	€3,000.00	0.00	€0.00	0.00	€0.00
ΠΜ2	2.2.2 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	ανά έξυπνη διάβαση	€10,000.00	0.00	€0.00	0.00	€0.00
ΠΜ2	2.2.3 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	άνα τετραγωνικό μέτρο	€150.00	3,281.79	€492,268.50	6,563.58	€984,537.00
ΠΜ2	2.2.4 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	ανά τετραγωνικό μέτρο	€150.00	4,500.00	€675,000.00	9,000.00	€1,350,000.00
ΠΜ2	2.2.5 Πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις οδών εμπροσθεν των εισόδων σχολικών συγκροτημάτων	ανά τετραγωνικό μέτρο	€25.00	38,280.66	€957,016.50	38,280.66	€957,016.50
ΠΜ2	2.2.6 Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών (μικτών ή αποκλειστικών) και	ανά χιλιόμετρο αποκλειστικής	€125,000.00	9.20	€1,150,000.00	27.00	€3,375,000.00

Κωδικός πακέτου μέτρων	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ήπιο σενάριο		Ριζοσπαστικό σενάριο	
				Ποσότητα	Τελικό κόστος	Ποσότητα	Τελικό κόστος
	σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης-ποδηλατοστάσια)	υποδομής					
ΠΜ2	2.2.7 Βελτίωση έξυπνου συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing system) και μικροκινητικότητας	ανά σταθμό	€10,000.00	34.00	€340,000.00	54.00	€540,000.00
ΠΜ2	2.2.8 Ανάπλαση και ενίσχυση προσβασιμότητας παραλιακού μετώπου και παραλιών για ευπαθείς κοινωνικές ομάδες (πχ τοποθέτηση sea track στις παραλίες)	ανά sea track	€35,000.00	8.00	€280,000.00	20.00	€700,000.00
ΠΜ2	2.2.9 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	ανά στάση	€5,000.00	10.00	€50,000.00	20.00	€100,000.00
ΠΜ2	2.2.10 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	1 μονάδα	€100,000.00	1.00	€100,000.00	1.00	€100,000.00
ΠΜ2	2.3.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	1 μονάδα	€5,000.00	1.00	€5,000.00	1.00	€5,000.00
ΠΜ2	2.3.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	ανά workshop	€2,500.00	5.00	€12,500.00	12.00	€30,000.00
ΠΜ2	2.3.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	ανά εκδήλωση	€2,500.00	6.00	€15,000.00	14.00	€35,000.00

Κωδικός πακέτου μέτρων	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ήπιο σενάριο		Ριζοσπαστικό σενάριο	
				Ποσότητα	Τελικό κόστος	Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ2	2.3.4 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο		€0.00	1.00	€0.00	1.00	€0.00
ΠΜ2	2.3.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα		€0.00	1.00	€0.00	1.00	€0.00
ΠΜ3	3.1.1 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων και στην ανάδειξη τοπικών κέντρων)	1 μονάδα	€50,000.00	1.00	€50,000.00	1.00	€50,000.00
ΠΜ3	3.2.1 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	ανά parklet	€2,500.00	35.00	€87,500.00	65.00	€162,500.00
ΠΜ3	3.2.2 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	ανά χιλιόμετρο	€20,000.00	3.00	€60,000.00	5.00	€100,000.00
ΠΜ3	3.2.3 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	ανά χιλιόμετρο	€50,000.00	3.80	€190,000.00	3.96	€198,000.00
ΠΜ3	3.2.4 Ανάπλαση δημόσιων χώρων και παιδικών χαρών	1 μονάδα	€500,000.00	2.00	€1,000,000.00	5.00	€2,500,000.00
ΠΜ3	3.2.5 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	ανά χιλιόμετρο οδικού δικτύου	€25,000.00	10.00	€250,000.00	15.00	€375,000.00
ΠΜ4	4.1.1 Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού (πχ καμπάνιες)	1 μονάδα	€50,000.00	0.00	€0.00	1.00	€50,000.00

Κωδικός πακέτου μέτρων	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ήπιο σενάριο		Ριζοσπαστικό σενάριο	
				Ποσότητα	Τελικό κόστος	Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ4	4.2.1 Δημιουργία πεζοπορικών-περιπατητικών μονοπατιών	ανά χιλιόμετρο	€2,500.00	30.00	€75,000.00	60.00	€150,000.00
ΠΜ4	4.1.2 Εποχιακή πύκνωση δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας σε σημαντικές διαδρομές	1 μονάδα	€100,000.00	0.00	€0.00	1.00	€100,000.00
ΠΜ4	4.2.2 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	1 μονάδα	€75,000.00	1.00	€75,000.00	1.00	€75,000.00
ΠΜ4	4.2.3 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	ανά πινακίδα	€80.00	40.00	€3,200.00	60.00	€4,800.00
ΠΜ4	4.2.4 Ανάδειξη παραλιακού μετώπου	1 μονάδα	€4,000,000.00	1.00	€4,000,000.00	1.00	€4,000,000.00
ΠΜ4	4.2.5 Ανάδειξη σημαντικών χώρων και βελτίωση της προσπελασιμότητας τους με βιώσιμα μέσα πχ Φορτέτζα, παλιό λιμάνι	1 μονάδα	€1,000,000.00	0.00	€0.00	1.00	€1,000,000.00

5.3 Εκτίμηση μελλοντικών επιπτώσεων

Επόμενο βήμα είναι εκτίμηση των επιπτώσεων των μέτρων ΣΒΑΚ στο περιβαλλοντικό, κοινωνικό και οικονομικό τομέα. Δημιουργήθηκε μια λίστα 11 κριτηρίων και με βάση αυτά εκτιμήθηκαν ποιοτικά οι μελλοντικές θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις ανά πακέτο μέτρων. Τα επιλεγμένα κριτήρια είναι: 1) κατανάλωση ενέργειας, 2) εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, 3) επίπεδα θορύβου, 4) ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, 5) κόστος μετακινήσεων, 6) κυκλοφοριακή συμφόρηση, 7) τοπική οικονομία, 8) υγεία, 9) επίπεδο οδικής ασφάλειας, 10) βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας και 11) προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών.

Σε μια Πολυκριτηριακή Ανάλυση, τα ποιοτικά δεδομένα μπορούν να εισαχθούν με τη χρήση συγκεκριμένης βαθμολογίας. Συνεπώς, για τη σωστή βαθμολόγηση των θετικών ή αρνητικών επιπτώσεων ανά κριτήριο, αναπτύχθηκε μια αντικειμενική κλίμακα βαθμολόγησης (από το 0 έως το 10), η οποία περιγράφεται αναλυτικά στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 5-3: Κλίμακες Βαθμολόγησης επιπτώσεων πακέτων μέτρων

	Κλίμακα 0-10		
	Βαθμός 10	Βαθμός 5	Βαθμός 0
Κατανάλωση Ενέργειας	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στη βελτίωση της ποιότητας αέρα	Καμία συμβολή του μέτρου στη μείωση/αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην υποβάθμιση/αναβάθμιση της ποιότητας αέρα	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην υποβάθμιση της ποιότητας αέρα
Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Καμία συμβολή του μέτρου στη μείωση/αύξηση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
Επίπεδα θορύβου	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση των επιπέδων αστικού θορύβου	Καμία συμβολή του μέτρου στη μείωση/αύξηση επιπέδων αστικού θορύβου	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση των επιπέδων αστικού θορύβου
Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αναβάθμιση ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	Καμία συμβολή του μέτρου στην υποβάθμιση/αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος
Κόστος μετακινήσεων	Πολύ υψηλή μείωση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την	Καμία αύξηση/μείωση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ υψηλή αύξηση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την

	εφαρμογή του μέτρου		εφαρμογή του μέτρου
Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Πολύ υψηλή μείωση της κυκλοφορικής συμφόρησης εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία αύξηση/μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ υψηλή αύξηση της κυκλοφορικής συμφόρησης εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου
Τοπική οικονομία	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην ενδυνάμωση της τοπικής οικονομίας.	Καμία συμβολή του μέτρου στη ενδυνάμωση/αποδυνάμωση της τοπικής οικονομίας	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αποδυνάμωση της τοπικής οικονομίας.
Υγεία	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη αύξηση επιπέδων φυσικής κατάστασης των μετακινούμενων	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση/μείωση των επιπέδων φυσικής κατάστασης	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση επιπέδων φυσικής κατάστασης των μετακινούμενων
Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Πολύ μεγάλη μείωση του αριθμού σοβαρών τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία μείωση/αύξηση του αριθμού τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ μεγάλη αύξηση του αριθμού σοβαρών τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου
Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Πολύ μεγάλη αύξηση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία μείωση/αύξηση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ μεγάλη μείωση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου
Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση/μείωση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην μείωση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών

Αξιοποιώντας την παραπάνω κλίμακα βαθμολόγησης, και λαμβάνοντας υπόψη τις ποιοτικές εκτιμήσεις, η ομάδα έργου βαθμολόγησε τις επιπτώσεις του κάθε πακέτου μέτρου ανά κριτήριο. Ο Πίνακας 6 παρουσιάζει τόσο τις ποιοτικές εκτιμήσεις όσο και τις βαθμολογίες ανά πακέτο μέτρων και κριτήριο.

Πίνακας 5-4: Ποιοτική εκτίμηση των επιπτώσεων (ΠΜ1-ΠΜ4)

		ΠΜ1: Έξυπνη και λειτουργική διαχείριση της κινητικότητας	ΠΜ2: Προσβάσιμη και φιλική πόλη για όλους	ΠΜ3: Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος	ΠΜ4: Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα
Κατανάλωση Ενέργειας	Ποιοτική εκτίμηση επιπτώσεων	Η έξυπνη διαχείριση της κινητικότητας θα συμβάλει στην μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που δαπανάται για την κινητικότητα.	Με την βελτίωση της προσβασιμότητας της πόλης θα μειωθεί το επίπεδο των ενεργών μετακινήσεων και αρά θα μειωθεί σημαντικά η κατανάλωση ενέργεια από μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς	Η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος δεν θα προσφέρει σημαντικά στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας.	Η ύπαρξης επισκεπτών με προτιμήσεις προς της ενεργές μετακινήσεις θα συμβάλει στη μερική μείωση της κατανάλωσης ενέργειας
	Τελική βαθμολογία αξιολόγησης (0..10)	7	8	6	6
Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Ποιοτική εκτίμηση επιπτώσεων	Η έξυπνη διαχείριση της κινητικότητα θα συμβάλει στη μείωση των οχηματοχιλιομέτρων με ρυπογόνα μέσα μεταφοράς.	Η αύξηση των ενεργών μετακινήσεων θα είναι καθοριστική για την μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα εντός της πόλης.	Δεν αναμένεται σημαντική μείωση των εκπομπών του αερίου των θερμοκηπίου από παρεμβάσεις αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος	Δεν αναμένονται σημαντική μείωση των αερίων του θερμοκηπίου από την ενίσχυση εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
	Τελική βαθμολογία αξιολόγησης	8	8	5	5

	(0..10)				
Επίπεδα θορύβου	Ποιοτική εκτίμηση επιπτώσεων	Η έξυπνη διαχείριση της κινητικότητα θα συμβάλει στη μείωση των οχηματοχιλιομέτρων με μέσα μεταφοράς που αυξάνουν τον αστικό θόρυβο. Η εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης θα βοηθήσει κατά πολύ στη αντιμετώπιση των προβλημάτων θορύβου	Η αύξηση του περπατήματος και του ποδηλάτου αντί του αυτοκινήτου θα συνεισφέρει στη μείωση των επιπέδων θορύβου	Δεν αναμένεται σημαντική μείωση των επιπέδων θορύβου από παρεμβάσεις αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος	Δεν αναμένονται σημαντική μείωση του θορύβου από την ενίσχυση εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
	Τελική βαθμολογία αξιολόγησης (0..10)	9	7	5	5
Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Ποιοτική εκτίμηση επιπτώσεων	Δεν αναμένεται σημαντική βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος μόνο από την έξυπνη διαχείριση της κινητικότητας	Η βελτίωση της προσβασιμότητας του πεζού και του ποδηλάτη θα συνδράμει στη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	Μέσα από τις παρεμβάσεις που εντάσσονται σε αυτό το πακέτο μέτρων θα υπάρξει συνολική βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.	Αναμένεται αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος σε σημεία που συγκεντρώνεται το τουριστικό ενδιαφέρον
	Τελική βαθμολογία αξιολόγησης (0..10)	5	8	10	10
Κόστος	Ποιοτική	Η έξυπνη διαχείριση της	Η βελτίωση της	Δεν αναμένεται	Δεν αναμένεται

μετακινήσεων	εκτίμηση επιπτώσεων	κινητικότητα θα μειώσει σημαντικά το κόστος μετακινήσεων	προσβασιμότητας του πεζού και ποδηλάτη θα μειώσει την εξάρτηση από το αυτοκίνητο, στο οποίο το κόστος μετακίνησης είναι υψηλότερο.	σημαντική μείωση των κόστους μετακίνησης από παρεμβάσεις αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος	σημαντική μείωση των κόστους μετακίνησης από δράσεις ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού
	Τελική βαθμολογία αξιολόγησης (0..10)	9	7	5	5
Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Ποιοτική εκτίμηση επιπτώσεων	Η μείωση των οχηματοχιλιόμετρων με αυτοκίνητο θα συμβάλει στην αντιμετώπιση προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης	Η δημιουργία υποδομών πεζού και ποδηλάτη θα συμβάλει στην επίλυση προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης	Η αντιμετώπιση των προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης δεν γίνεται να πραγματοποιηθεί μόνο με παρεμβάσεις βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος	Η δημιουργία διαδραστικών χαρτών ίσως επιδράσει μερικώς στην επίλυση προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης
	Τελική βαθμολογία αξιολόγησης (0..10)	9	8	5	6
Τοπική οικονομία	Ποιοτική εκτίμηση επιπτώσεων	Η έξυπνη διαχείριση της κινητικότητα θα δώσει ώθηση στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας	Η δημιουργία νέων πεζοδρόμων θα συμβάλει στην αύξηση της εμπορικής κίνησης εντός του κέντρου της πόλης	Οι αστικές αναπλάσεις θα αναβαθμίσουν την ελκυστικότητα της πόλης και άρα την εμπορική-τουριστική κίνηση.	Θα πραγματοποιηθεί επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου με την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού

	Τελική Βαθμολογία αξιολόγησης (0..10)	8	7	9	10
Υγεία	Ποιοτική εκτίμηση επιπτώσεων	Η έξυπνη διαχείριση της κινητικότητας δεν αναμένεται να επηρεάσει ούτε θετικά ούτε αρνητικά την υγεία των κατοίκων	Η αύξηση των ενεργών μετακινήσεων μέσα από την βελτίωση της προσβασιμότητας θα λειτουργήσει υπέρ της βελτίωσης της υγείας των κατοίκων.	Οι πράσινες υποδομές που προτείνονται είναι δυνατό να μετατραπούν στους κύριους χώρους άθλησης των κατοίκων	Δεν αναμένεται σημαντική βελτίωση της υγείας των κατοίκων μόνο με δράσεις ανάπτυξης της τουριστικής δραστηριότητας
	Τελική Βαθμολογία αξιολόγησης (0..10)	5	10	8	5
Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Ποιοτική εκτίμηση επιπτώσεων	Η βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας συνδέεται με τη μείωση των οχηματοχιλιόμετρων με αυτοκίνητο λόγω καλύτερης διαχείρισης της κινητικότητας	Η δημιουργία νέων υποδομών θα εξασφαλίσει ένα βελτιωμένο επίπεδο οδικής ασφάλειας για του ευάλωτους χρήστες.	Οι πράσινες υποδομές θα συμβάλουν μερικώς στην άμβλυση προβλημάτων οδικής ασφάλειας	Οι δράσεις υπέρ εναλλακτικών μορφών τουρισμού δεν σχετίζονται με τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας
	Τελική Βαθμολογία αξιολόγησης (0..10)	7	9	6	5
Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας	Ποιοτική εκτίμηση επιπτώσεων	Η έξυπνη διαχείριση της κινητικότητας θα οδηγήσει στη βελτίωση του βαθμού	Δεν αναμένονται σημαντικές θετικές επιπτώσεις στη Δημόσια	Δεν αναμένονται σημαντικές θετικές επιπτώσεις στη Δημόσια	Δεν αναμένονται σημαντικές θετικές επιπτώσεις στη

συγκοινωνίας		εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας	Συγκοινωνία από την κατασκευή νέων υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες	Συγκοινωνία μόνο από τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος	Δημόσια Συγκοινωνία μόνο από την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού
	Τελική βαθμολογία αξιολόγησης (0..10)	10	5	5	5
Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών		Βελτίωση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών μέσα από βελτίωση των υπηρεσιών Δημόσιας Συγκοινωνίας.	Με τη βελτίωση της κατάστασης των πεζοδρομίων της πόλης θα παρουσιασθεί μια συνολική βελτίωση της προσβασιμότητας	Η δημιουργία πράσινων υποδομών θα υποστηρίξει συμπληρωματικά τη βελτίωση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	Οι δράσεις για ανάπτυξης της τουριστικής δραστηριότητας θα συμβάλουν στη βελτίωση της προσβασιμότητας στους πόλους έλξης επισκεπτών
	Τελική βαθμολογία αξιολόγησης (0..10)	6	10	7	8

5.4 Αξιολόγηση πακέτου μέτρων

Όπως έχει αναφερθεί, η αξιολόγηση των μέτρων πραγματοποιείται με Πολυκριτηριακή ανάλυση αξιολόγησης. Το κόστος υλοποίησης-εφαρμογής του κάθε πακέτου μέτρου είναι το σημαντικότερο κριτήριο στον υπολογισμό της απόδοσης κάθε μέτρου. Με άλλα λόγια, πακέτα μέτρων με πολύ υψηλό ποσοστό κόστους ως προς το συνολικό λαμβάνουν χαμηλότερη βαθμολογία σε σύγκριση με άλλα λιγότερα ακριβά πακέτα μέτρων. Συνεπώς, σε όλες τις περιπτώσεις, το κόστος κατασκευή-υλοποίησης του κάθε πακέτου μέτρων επιλέχθηκε να είναι το 15% της τελικής βαθμολογίας. Το υπόλοιπο 85% μοιράζεται ανισοβαρώς στα υπόλοιπα κριτήρια ανάλογα με το επιλεγμένο σετ βαρών.

Για το ΣΒΑΚ Ρεθύμνου, δημιουργήθηκαν 3 διαφορετικά σετ βαρών, τα οποία παρουσιάζονται αναλυτικά στον Πίνακα 7. Τα συγκεκριμένα πακέτα βαρών σχετίζονται με τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί από το παρόν ΣΒΑΚ. Συνεπώς, το πρώτο σετ βαρών δίνει προτεραιότητα στο περιβάλλον, το δεύτερο στην οικονομία και το τρίτο στην κοινωνία. Ανά περίπτωση, το άθροισμα των βαρών των κριτηρίων με προτεραιότητα είναι ίσο με 50%, ενώ των υπόλοιπων πεδίων ίσο με 17.5%.

Πολλαπλασιάζοντας τα βάρη με τις βαθμολογίες που δόθηκαν ανά κριτήριο προκύπτει η απόδοση του κάθε πακέτου μέτρου σε διαφορετικά επίπεδα, δηλαδή το περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό τομέα. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης αυτής παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί στην επόμενη σελίδα (Πίνακας 8).

Πίνακας 5-5: Παρουσίαση σετ βαρών

	Κόστος κατασκευής- υλοποίησης μέτρου	Περιβαλλοντικά Κριτήρια				Οικονομικά Κριτήρια			Κοινωνικά Κριτήρια			
		Ατμοσφαιρική ρύπανση	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Επίπεδα θορύβου	Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Κόστος μετακινήσεων	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Τοπική οικονομία	Υγεία	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών
Σετ βαρών με προτεραιότητα το περιβάλλον	.150	.125	.125	.125	.125	.058	.058	.058	.044	.044	.044	.044
Σετ βαρών με προτεραιότητα την οικονομία	.150	.044	.044	.044	.044	.167	.167	.167	.044	.044	.044	.044
Σετ βαρών με προτεραιότητα την κοινωνία	.150	.044	.044	.044	.044	.058	.058	.058	.125	.125	.125	.125

Πίνακας 5-6: Αποτελέσματα Πολυκριτηριακής Ανάλυσης Αξιολόγησης

	Κόστος κατασκευής- υλοποίησης μέτρου	Περιβαλλοντικά Κριτήρια				Οικονομικά Κριτήρια			Κοινωνικά Κριτήρια				Τελική βαθμολογία	Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα το περιβάλλον	Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα την οικονομία	Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα την κοινωνία
		Κατανάλωση Ενέργειας	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Επίπεδα θορύβου	Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Κόστος μετακινήσεων	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Τοπική οικονομία	Υγεία	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών				
ΠΜ1: Έξυπνη και λειτουργική διαχείριση της κινητικότητας	4	7	8	9	5	9	9	8	5	7	10	6	7.01	6.93	7.43	6.85
ΠΜ2: Προσβάσιμη και φιλική πόλη για όλους	8	8	8	7	8	7	8	7	10	9	5	10	7.92	7.88	7.71	8.10
ΠΜ3: Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος	9	6	5	5	10	5	5	9	8	6	5	7	6.84	6.85	6.79	6.85
ΠΜ4: Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα	8	6	5	5	10	5	6	10	5	5	5	8	6.61	6.65	6.84	6.43

6. 3η ΦΑΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

6.1 Προετοιμασία

Η 3^η συνάντηση της ομάδας έργου του ΣΒΑΚ με το δίκτυο εμπλεκομένων φορέων, σύμφωνα με το 3^ο πακέτο εργασιών που έχει οριστεί στη σύμβαση του έργου, πραγματοποιήθηκε με τη μορφή τηλεδιάσκεψης την Τρίτη 15/06/2021.

Στη διαβούλευση έδωσαν το παρόν εκπρόσωποι της Δημοτικής αρχής και των υπηρεσιών του Δήμου Ρεθύμνης, εκπρόσωποι της αναδόχου εταιρίας LEVER και της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, αλλά και εκπρόσωποι φορέων και ομάδων πολιτών της τοπικής κοινωνίας.

Για την ορθή προετοιμασία της διαβούλευσης η ομάδα έργου προετοίμασε σχετική πρόσκληση η οποία απεστάλη στο Δίκτυο Εμπλεκομένων Φορέων. Η πρόσκληση περιλάμβανε και τις απαραίτητες οδηγίες για τη συμμετοχή τους στην πλατφόρμα της τηλεδιάσκεψης.

Ωστόσο, προκειμένου να εξασφαλιστεί και η συμμετοχή των πολιτών αποφασίστηκε η ζωντανή μετάδοση της διαβούλευσης στο κανάλι του Δήμου Ρεθύμνης στο Youtube, προκειμένου οι πολίτες να μπορούν να παρακολουθήσουν τη συνάντηση αλλά και να μπορούν να στέλνουν τα σχόλια και τις παρατηρήσεις τους.

Η σχετική ενημέρωση αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του Δήμου αλλά και σε τοπικά ενημερωτικά μέσα της περιοχής.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ρεθύμνης

Πρόσκληση

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ρεθύμνης, καλείστε στην ανοιχτή δημόσια διαβούλευση για την διαμόρφωση ενός κοινού οράματος και τον σχεδιασμό των κατάλληλων μέτρων.

Η διαβούλευση θα μεταδοθεί διαδικτυακά από το κανάλι του Δήμου στο Youtube τη

Τρίτη 15 Ιουνίου 2021 και ώρα 13.30
<https://www.youtube.com/user/rethymnogr>

και θα μπορείτε να στέλνετε τα σχόλιά σας και τις ερωτήσεις σας.



Εικόνα 6-1: Η πρόσκληση συμμετοχής των πολιτών στη Διαβούλευση

6.2 Αντικείμενο της συνάντησης

Αντικείμενο της συγκεκριμένης συνάντησης ήταν η ενημέρωση των εμπλεκόμενων φορέων για τα προσχέδια των μελλοντικών μέτρων αστικής κινητικότητας που έχει διαμορφώσει η ομάδα έργου για το Δήμο Ρεθύμνης και στη συνέχεια η διαβούλευση τους με τους φορείς προκειμένου μέσω των τοποθετήσεων τους να προκύψουν πληροφορίες και απόψεις, ώστε αυτά να φτάσουν στην τελική τους μορφή.

Η διαβούλευση ξεκίνησε με χαιρετισμό του κ. Δημάρχου Γιώργη Μαρινάκη, ο οποίος αφού ευχαρίστησε τους φορείς που ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα του Δήμου για τη συμμετοχή τους στη διαβούλευση με τη μορφή της τηλεδιάσκεψης, έδωσε τον λόγο στην εισηγήτρια της παρουσίασης, κ. Σίτη Μαρία, Τοπογράφο Μηχανικό-Συγκοινωνιολόγο ώστε να παρουσιάσει τα μέτρα του ΣΒΑΚ.

Πίνακας 6-1: Πρόγραμμα 3^{ης} Διαβούλευσης

		<p>Πρόγραμμα 3^{ης} Θεματικής Διαβούλευσης για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Ρεθύμνης</p>	
Συμμετέχοντες			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Δήμος Ρεθύμνης - Ομάδα Έργου του ΣΒΑΚ 2. Δίκτυο Φορέων για το ΣΒΑΚ του Δήμου Ρεθύμνης 3. Εμπειρογνώμονες Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας Ε.Μ.Π. 4. Lever A.E. - Σύμβουλος του Δήμου 			
Β Διαβούλευση			
Στάδιο	Θέμα	Εισηγητές	
A	Καλωσόρισμα	❖ Δήμος Ρεθύμνης	
B	<p>Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ρεθύμνης</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παρουσίαση προτεινόμενων μέτρων και παρεμβάσεων αστικής κινητικότητας στο Δ. Ρεθύμνης 	❖ Μαρία Σίτη (Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας Ε.Μ.Π.)	
Γ	Συζήτηση και τοποθετήσεις των φορέων επί των προτεινόμενων μέτρων αστικής κινητικότητας	Το Σύνολο των συμμετεχόντων	
Ολοκλήρωση της Διαβούλευσης			

Οι φορείς που τίμησαν με την παρουσίας τους τη διαβούλευση και υποστήριξαν το Δήμο στην προσπάθειά του φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

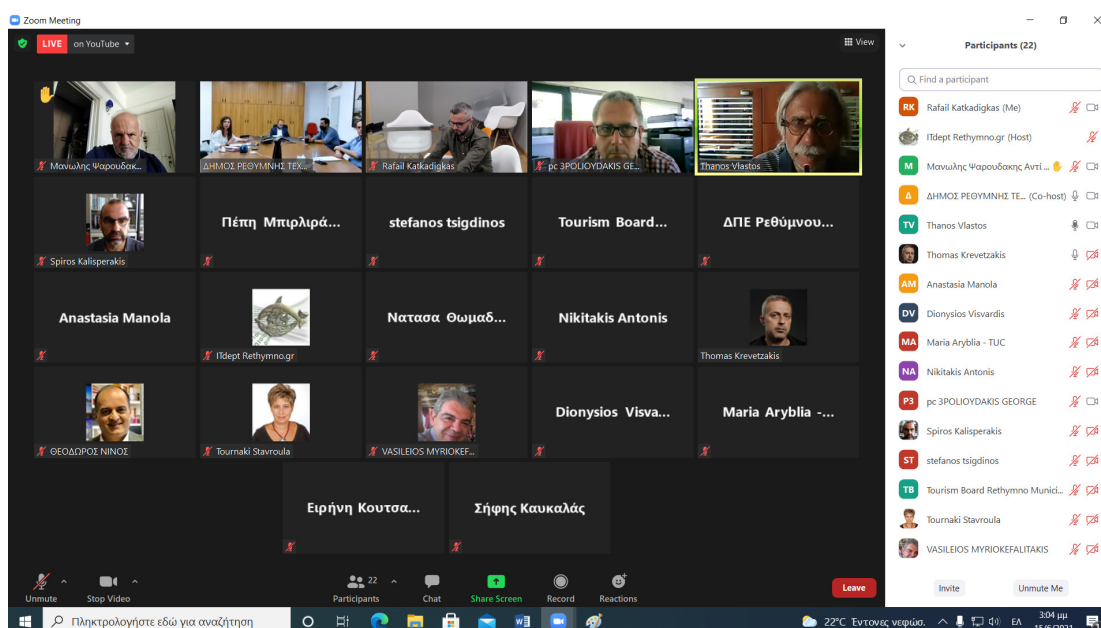
Πίνακας 6-2: Φορείς του Δήμου Ρεθύμνης

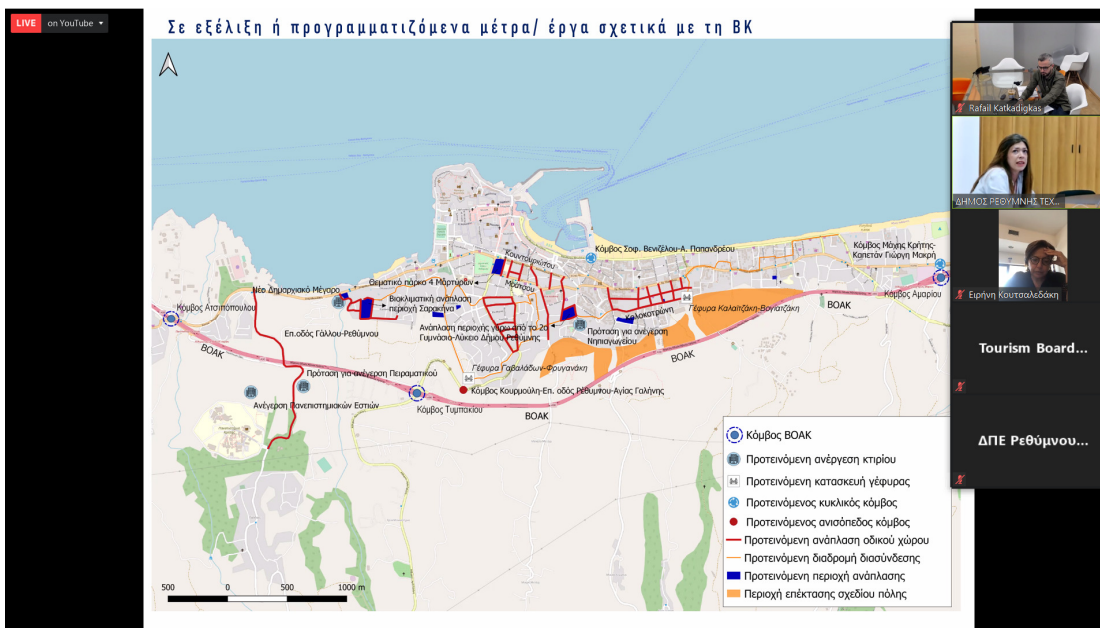
A/A	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ
1	ΤΕΕ	ΚΑΛΗΣΠΕΡΑΚΗΣ ΣΠΥΡΟΣ
2	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΡΕΘΥΜΝΟΥ	ΨΑΡΟΥΔΑΚΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ
		ΜΑΝΩΛΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ
3	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΡΕΘΥΜΝΟΥ	ΠΑΛΙΟΥΔΑΚΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ
4	ΚΤΕΛ ΡΕΘΥΜΝΟΥ	ΝΙΚΗΤΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

A/A	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ
5	ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΤΑΞΙ ΡΕΘΥΜΝΟΥ	ΚΑΥΚΑΛΑΣ ΣΗΦΗΣ
6	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΩΤΟΒΑΘΜΙΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	ΚΑΡΒΟΥΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΣ
7	ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ	ΤΟΥΡΝΑΚΗ ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ

Πίνακας 6-3: Μέλη της ομάδας έργου που παρευρέθηκαν στη Διαβούλευση

A/A	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ
1	ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ	ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ
2	ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ	ΜΠΙΡΛΙΡΑΚΗ ΠΕΠΗ
3	ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ	ΝΙΝΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
4	ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ	ΚΡΕΒΕΤΖΑΚΗΣ ΘΩΜΑΣ
5	ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ	ΚΟΥΤΣΑΛΕΔΑΚΗ ΕΙΡΗΝΗ
6	Ε.Μ.Π.	ΒΛΑΣΤΟΣ ΘΑΝΟΣ
7	Ε.Μ.Π.	ΣΙΤΗ ΜΑΡΙΑ
8	Ε.Μ.Π.	ΤΣΙΓΔΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ
9	LEVER A.E.	ΚΑΤΚΑΔΙΓΚΑΣ ΡΑΦΑΗΛ


Εικόνα 6-2: Φωτογραφικό στιγμιότυπο από την 3η Διαβούλευση του ΣΒΑΚ



Εικόνα 6-3: Φωτογραφικό στιγμιότυπο από την παρουσίαση των προτεινόμενων μέτρων του ΣΒΑΚ

Η κ. Σίτη Μαρία, ως εκπρόσωπος της ομάδας έργου, ανέλαβε την παρουσίαση των μέτρων κινητικότητας που προτείνονται στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Ρεθύμνης. Αρχικά παρουσιάστηκαν τα ήδη προγραμματιζόμενα από το Δήμο μέτρα που σχετίζονται έμμεσα και άμεσα με την κινητικότητα (βλ. εικόνα 4) και στην συνέχεια εξειδικεύτηκε η πρόταση της μελετητικής ομάδας.

Τα μέτρα που προτάθηκαν εντάσσονται στις εξής κατηγορίες:

- Δημόσια μέσα μεταφοράς
- Ήπιοι τρόποι μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)
- Προσβασιμότητα, ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα
- Οδική ασφάλεια των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού
- Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος
- Διαχείριση κυκλοφορίας των οχημάτων
- Χρήση ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών
- Διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής
- Οργάνωση της στάθμευσης
- Νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών
- Επικοινωνία – Αλλαγή νοοτροπίας

Για κάθε κατηγορία μέτρων υπήρξε η χαρτογραφική της απεικόνιση στο δίκτυο της πόλης, συνοδευόμενη από αναλυτική επεξήγηση των λειτουργικών και τεχνικών τους χαρακτηριστικών.

Τοποθετήσεις Φορέων

Μετά το πέρας της παρουσίασης, το βήμα δόθηκε πρώτα στον κ. Βλαστό ως επικεφαλής της ομάδας έργου, για να σχολιάσει τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ. Ο κ. Βλαστός, επισήμανε ότι για τα μέτρα που προτείνονται στο ΣΒΑΚ έχουν προηγηθεί συζητήσεις με τα στελέχη του Δήμου και την

Δημοτική Αρχή. Τα μέτρα όπως ανέφερε αποτελούν μια συλλογική προσπάθεια για την αντιμετώπιση της κλιματικής απορρύθμισης, την τοπική ανάπτυξη του Δήμου και την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών.

Στη συνέχεια δόθηκε ο λόγος στους φορείς, για να διατυπώσουν τους προβληματισμούς και τις απορίες τους στην ομάδα έργου, σχετικά με:

- Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των μέτρων
- Το εύρος της εφαρμογής τους
- Την περιοχή κάλυψης
- Τον χρονικό ορίζοντα υλοποίησης

Η ομάδα έργου απάντησε στο σύνολο των αποριών και των προβληματισμών και δεσμεύθηκε να λάβει υπόψη τους προβληματισμούς που διατυπώθηκαν στον τελικό σχεδιασμό των μέτρων.

Ενδεικτικά, παρακάτω αναφέρουμε προβληματισμούς και ερωτήματα που τέθηκαν.

- Ο κ. Καλησπεράκης Σπύρος, βρήκε συντηρητικές τις ιδέες που προτάθηκαν αλλά ταυτόχρονα και εξαιρετικά επιθετικές, εξηγώντας πως αν ορισμένα σημαντικά ζητήματα, όπως η αποφόρτιση της κυκλοφορίας με περιφερειακά Parking και η δημιουργία παράλληλων κινήσεων έξω από τον αστικό ιστό, δεν διευθετηθούν, τα μέτρα του ΣΒΑΚ θα είναι επιθετικά, ενώ αν διευθετηθούν θα είναι ήπια. Επίσης τόνισε πως μαζί με την δημιουργία του Βόρειου Οδικού Άξονα της Κρήτης (ΒΟΑΚ), πρέπει ορισμένες κινήσεις της πόλης να φύγουν προς τα έξω, για να μπορέσουν τα μέτρα του Σχεδίου να γίνουν ακόμα πιο επιθετικά. Χαρακτηριστικά αναφέρθηκε στην πεζοδρόμηση της Βενιζέλου ορισμένες μέρες σε μεγαλύτερο μήκος. Επίσης, σχολίασε ορισμένες δραστηριότητες που βρίσκονται στο κέντρο της πόλης και προκαλούν ή πρόκειται να προκαλέσουν συμφόρηση, όπως το ΚΤΕΛ και το νέο Αστυνομικό Μέγαρο και το Parking που θα δημιουργηθούν. Τέλος, αναφέρθηκε στην ελεγχόμενη στάθμευση η οποία αν και υπάρχει σαν τεχνολογία, δεν έχει τεθεί ακόμα σε λειτουργία, αλλά και στον Περιφερειακό δρόμο (Φορτέτζα), ο οποίος αντιμετωπίζει προβλήματα στην κυκλοφορία κατά την ξεφόρτωση των πλοίων.
- Ο κ. Ψαρουδάκης Μανώλης, σχολίασε την ανάγκη να βρεθούν τρόποι ώστε οι επιχειρήσεις να διατηρήσουν την φυσιογνωμία τους και ο σχεδιασμός για την αστική κινητικότητα να ενθαρρύνει την πρόσβαση στην αγορά.
- Ο κ. Παλιουδάκης Γιώργος, αναφέρθηκε σε διάφορα ζητήματα. Αρχικά, έθεσε το ζήτημα της ανάγκης για αλλαγή της νοοτροπίας των πολιτών, έτσι ώστε να μπορέσουν να εφαρμοστούν τα μέτρα, αλλά και την επιτακτική ανάγκη για δημιουργία περιαστικού δρόμου. Έπειτα, αναφέρθηκε σε ορισμένα προβλήματα που έχει εντοπίσει στο οδικό δίκτυο, όπως οι κατειλημμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης από αυτοκίνητα, μηχανάκια και τραπεζοκαθίσματα και η έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιοχή Παλαιολόγου – Μεγάλη Πόρτα.
- Ο κ. Καύκαλας Σήφης, έθεσε το ζήτημα της πρόβλεψης για υποδομές ηλεκτροκίνητων ταξί στις πιάτσες και της αλλαγής της κυκλοφοριακής πολιτικής των πολιτών μέσω συγκεκριμένων δράσεων.
- Η κ. Μανώλα Αναστασία, εστίασε στον ρόλο των εργαλείων ψηφιακής μετάβασης και συλλογής δεδομένων (π.χ. αισθητήρες) για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή των μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας στον Δήμο. Επίσης, αναφέρθηκε στην ανάγκη για δράσεις που θα βοηθήσουν τον πολίτη να οραματιστεί τις μελλοντικές μετακινήσεις στο Ρέθυμνο μέσω της οπτικοποίησης της επόμενης μέρας. Αυτός ο τρόπος θα βοηθήσει όπως είτε την ομαλή μεταβολή της νοοτροπίας των Ρεθυμνιστών.

- Ο κ. Καρβούνης, μίλησε για την σημαντικότητα της ύπαρξης δρόμων ήπιας κυκλοφορίας γύρω από τα σχολεία.
- Η κ. Τουρνάκη Σταυρούλα, επισήμανε πως γίνονται δράσεις κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία και υπάρχουν προτάσεις για πιο ολοκληρωμένα προγράμματα. Τόνισε ιδιαίτερα το πιλοτικό πρόγραμμα που εφαρμόστηκε στο Πειραματικό Γυμνάσιο Ρεθύμνου, στα πλαίσια του “Destination project”, όπου τα παιδιά με τη χρήση σύγχρονων τεχνολογιών μπορούν να δουν τη διαδρομή για το σπίτι τους, να εντοπίσουν τα προβλήματα που υπάρχουν και να τα αναδείξουν μέσα από εφαρμογή που τα ίδια θα σχεδιάσουν στον υπολογιστή. Θα προταθεί μάλιστα να ενταχθεί ως πρόγραμμα δεξιοτήτων στα σχολεία. Τέλος, αναφέρθηκε στις δράσεις οικολογικής οδήγησης για ενήλικες που πραγματοποιούνται στον Δήμο.

Στο τέλος πήραν τον λόγο οι εκπρόσωποι του Δήμου και τοποθετήθηκαν πάνω στα ζητήματα που εγείρει το ΣΒΑΚ.

- Συγκεκριμένα, ο κ. Νίνος Θεόδωρος, αναφέρθηκε αρχικά στον προβληματισμό του για την περιοχή επέκτασης του σχεδίου πόλης που ενσωματώθηκε στο ΣΒΑΚ, αλλά και της μη λειτουργίας της ελεγχόμενης στάθμευσης. Στη συνέχεια, τόνισε τη σημασία της βιώσιμης κινητικότητας, χαρακτηρίζοντας την ως μονόδρομο για τις πόλεις και υπογράμμισε πως το ζητούμενο είναι τα μέτρα που προτείνονται να μην εκλαμβάνονται από τους πολίτες ως μέτρα περιορισμού αλλά αντίθετα ως μέτρα για την βελτίωση της ποιότητας ζωής. Τέλος, αναφέρθηκε στην ανάγκη για επιτάχυνση των διαδικασιών που έχουν ως σκοπό την επίτευξη του οραματικού πλαισίου του ΣΒΑΚ.
- Ο κ. Κρεβετζάκης Θωμάς, αρχικά έθεσε ερώτημα σχετικά με τον βαθμό δεσμευτικότητας των μέτρων που προτείνονται από το ΣΒΑΚ. Έπειτα, ανέφερε το πρόβλημα της μείωσης του πληθυσμού στο διευρυμένο ιστορικό κέντρο του Ρεθύμνου που έχει οδηγήσει σε αλλαγές των χρήσεων γης και συγκεκριμένα στην μείωση της χρήσης της κατοικίας και στην αύξηση των εμπορικών και τραπεζικών χρήσεων, τα οποία όπως είπε θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στον σχεδιασμό των μέτρων. Επίσης, επισήμανε πως μια από τις προβλέψεις του Δήμου είναι να αναπτυχθούν περιμετρικοί πυρήνες επιχειρηματικότητας με σκοπό να αποσυμφωρηθεί το ιστορικό κέντρο του Δήμου. Ακόμη, δήλωσε πως θα ήταν καλό να υπάρξουν πιο δυναμικές παρεμβάσεις στο κομμάτι των σχολείων έτσι ώστε οι μαθητές να πηγαίνουν στα σχολεία που βρίσκονται κοντά στον τόπο κατοικίας τους και όχι σε σχολεία του κέντρου. Στη συνέχεια, τόνισε την σημασία της ένταξης της πεζής μετακίνησης και της άθλησης στην καθημερινότητα του πολίτη και πρότεινε τη δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών προς τα σχολεία για ενθάρρυνση της χρήσης του ποδηλάτου από τους μαθητές. Επιπλέον έθεσε το θέμα της επέκτασης του δακτυλίου του ιστορικού κέντρου προς το κομμάτι Γερακάρης-Δημακοπούλου. Τέλος, για την εφαρμογή όλων όσων προτείνονται στο ΣΒΑΚ έκρινε απαραίτητη την αστυνόμευση των μέτρων.
- Η κ. Κουτσαλεδάκη Ειρήνη, χαρακτήρισε ως θετική τη χρήση της «on demand» συγκοινωνίας και την παρουσία ταξί σε διάφορες γειτονιές. Επίσης, αναφέρθηκε στην πεζοδρόμηση της Βενιζέλου η οποία εφαρμόζεται τα απογεύματα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες αλλά και ορισμένες Κυριακές του χειμώνα και στην οποία οι πολίτες ανταποκρίνονται θετικά. Τέλος, σχολίασε τα προβλήματα που δημιουργεί η δραστηριότητα του λιμανιού στην κυκλοφορία του περιφερειακού και πρότεινε τη μείωση του ορίου ταχύτητας και τη θέσπιση κανόνων φορτοεκφόρτωσης ή χρήσης φορτηγών οχημάτων συγκεκριμένες ώρες της μέρας.

- Η κ. Μπιρλιράκη Πέπη, απευθύνθηκε στον κ. Καρβούνη και έθεσε την ιδέα-ερώτηση σχετικά με το αν υπάρχει δυνατότητα να δημιουργηθεί ειδική ώρα κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία που θα συνδυάζεται με επίσκεψη σε πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής για περισσότερο βιωματική μάθηση. Στο τέλος της διαβούλευσης δήλωσε πως είναι άκρως θετική απέναντι στις προτάσεις του νέου αυτού σχεδίου και τόνισε την αξία της σωστής διαπαιδαγώγησης των νέων πάνω σε αυτά τα θέματα.

Συμπεράσματα Διαβούλευσης

Το σύνολο των φορέων της τοπικής κοινωνίας, όπως επίσης και οι εκπρόσωποι του Δημοτικού Συμβουλίου, αντιλήφθηκαν πλήρως την ανάγκη να υπάρξουν δραστικές πρωτοβουλίες τα επόμενα χρόνια από την πλευρά του Δήμου, ώστε και σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς να σχεδιαστούν αλλά και να υλοποιηθούν τα μέτρα εκείνα που θα συμβάλλουν συνολικά στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και την ταυτόχρονη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Αυτό αποτελεί άλλωστε και στόχο ενός ΣΒΑΚ και η πόλη του Ρεθύμνου έχει ήδη πραγματοποιήσει σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση αυτή.

Οι πρωτοβουλίες αυτές ωστόσο, θα πρέπει να αποτελούν μέρος ενός συνολικού και ευέλικτου σχεδίου που θα προδιαγράφει στο πλαίσιο του εφικτού την ορθολογική και συνδυαστική εφαρμογή τους για τη βελτιστοποίηση των εκτιμώμενων αποτελεσμάτων και την συλλογική αντιμετώπιση των προβλημάτων, προκειμένου να αποφευχθούν αποσπασματικές και μεμονωμένες λύσεις που ενδεχομένως θα δυσχεραίνουν την κατάσταση.

Υπογραμμίστηκε επίσης, πως σύμμαχος στην προσπάθεια της πόλης και του Δήμου συνολικά θα είναι και η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών τόσο για τη βελτίωση της λειτουργικότητας των μέτρων και της αποτελεσματική πληροφόρησης των μετακινούμενων όσο και για τη συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγησή τους.

Τέλος πέρα από το σχεδιασμό νέων υποδομών και λύσεων κινητικότητας θα πρέπει να υπάρχει **πρόβλεψη για την εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση των πολιτών όλων των ηλικιών** σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής και καλλιέργειας κουλτούρας βιώσιμης κινητικότητας. Μόνο με ένα κατάλληλα στοχευμένο πρόγραμμα ενημέρωσης - ευαισθητοποίησης οι κάτοικοι της πόλης θα καταστούν κοινωνοί της νέας πραγματικότητας και θα αξιοποιούν ορθά τις διαθέσιμες επιλογές μετακίνησης προς όφελος του συλλογικού καλού και όχι της εξυπηρέτησης ατομικών προτεραιοτήτων που μπορεί να οδηγήσουν και σε απαξίωση των νέων υποδομών.

Επόμενα βήματα

Οι φορείς μετά την ολοκλήρωση της συνάντησης πρότειναν να τους δοθεί χρόνος για να μελετήσουν το περιεχόμενο της πρότασης και να αποστείλουν και γραπτώς τις προτάσεις προκειμένου ο Δήμος να αποφασίσει αν θα πρέπει να τις συμπεριλάβει ή όχι στο τελικό σχέδιο δράσης.

Η διαδικασία αυτή θα πραγματοποιηθεί από την πλευρά του Δήμου μετά την ολοκλήρωση της Σύμβασης του ΣΒΑΚ και σύμφωνα με τα οριζόμενα στο νέο νόμο: «**Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**» και ειδικότερα σύμφωνα με το Μέρος Α' αυτού που αναφέρεται στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Θα πρέπει επομένως ο Δήμος, ως φορέας εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας να δρομολογήσει κατά σειρά τα ακόλουθα:

1. Να αποστείλετε το **Σχέδιο Δράσης** όπως και το **Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης** (στους παρακάτω φορείς:
 - ο στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα

που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως, δηλαδή στο αρμόδιο Τμήμα Τροχαίας

- στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας,
- στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.. όπως επίσης και στους φορείς που είχαν συμμετοχή στα στάδια εκπόνησης:
 - Αποκεντρωμένη Διοίκηση
 - Περιφέρεια Κρήτης, Περιφερειακή Ενότητα Ρεθύμνου
 - Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης
 - Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης
 - Εμπορικό Επιμελητήριο Ρεθύμνου
 - ΤΕΕ
 - Εμπορικός Σύλλογος Ρεθύμνου
 - ΚΤΕΛ Ρεθύμνου
 - Σύλλογος ΤΑΞΙ Ρεθύμνου
 - ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ

Οι υπηρεσίες θα πρέπει να διατυπώσουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στο Δήμο (φορέας εκπόνησης) και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο Δήμος, αν το κρίνει απαραίτητο, λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις και τροποποιεί το σχέδιο δράσης. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την Αττικό Μετρό Α.Ε..

Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από το Δήμο στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..

Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, τότε θεωρείται πως το σχέδιο γίνεται αποδεκτό.

2. Αφού ολοκληρωθεί η παραπάνω διαδικασία θα πρέπει να συνταχθεί και να αποσταλεί η αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προκειμένου να εξετασθεί εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της. Το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων της φάσης ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.. Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ. με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων.