

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Αρκαλοχωρίου Φάση Ανάπτυξης (Φάση Β)

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



Περιεχόμενα

B. Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Β')	4
B.3 Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων	4
B.3.1 Πορίσματα δεύτερης διαβούλευσης	4
B.3.2 Όραμα & προτεραιότητες	36
B.3.3 Μετρήσιμοι στόχοι & χρονοδιάγραμμα υλοποίησης	44
B.3.4 Ορισμός δεικτών και μετρήσιμων στόχων	49
B.3.5 Οριστική διαμόρφωση σεναρίου κινητικότητας	70

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1: 2 ^η Διαβούλευση ΣΒΑΚ	6
Εικόνα 2: Δημοσίευση 2 ^{ης} Διαβούλευσης	23
Εικόνα 3: Ερωτηματολόγια	27
Εικόνα 4: Παραδοσιακός συγκοινωνιακός σχεδιασμός σε αντίθεση με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	38
Εικόνα 5: Υπόμνημα ήπιου σεναρίου 2	71
Εικόνα 6: Ήπιο σενάριο 2	72
Εικόνα 7: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)	73
Εικόνα 8: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)	74
Εικόνα 9: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)	75
Εικόνα 10: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)	76
Εικόνα 11: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)	77
Εικόνα 12: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)	78
Εικόνα 13: Υπόμνημα ριζοσπαστικού σεναρίου 1	79
Εικόνα 14: Ριζοσπαστικό σενάριο 1	80
Εικόνα 15: Ριζοσπαστικό σενάριο 1 (συνέχεια)	81
Εικόνα 16: Ριζοσπαστικό σενάριο 1 (συνέχεια)	82
Εικόνα 17: Ριζοσπαστικό σενάριο 1 (συνέχεια)	83
Εικόνα 18: Ήπιο σενάριο 2	84
Εικόνα 19: Ριζοσπαστικό σενάριο 3	84

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ	41
Πίνακας 2: Προτεραιότητες, στρατηγικοί στόχοι & στόχοι υλοποίησης	46
Πίνακας 3: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.1	62
Πίνακας 4: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.2	62
Πίνακας 5: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.3	63
Πίνακας 6: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.4	64
Πίνακας 7: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.5	64
Πίνακας 8: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.6	65
Πίνακας 9: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.7	65
Πίνακας 10: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.1	66
Πίνακας 11: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.2	67

Πίνακας 12: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Γ.1	67
Πίνακας 13: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Γ.2	68
Πίνακας 14: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Δ.1.....	68

B. Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Β')

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

B.3.1 Πορίσματα δεύτερης διαβούλευσης

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο Μινώα Πεδιάδας, βρίσκεται σε εξέλιξη η Β' Φάση του έργου, η οποία περιλαμβάνει το Στάδιο 2: «Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων». Στο συγκεκριμένο στάδιο πραγματοποιήθηκε αναλυτική μελέτη και καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας στο αστικό κέντρο του Αρκαλοχωρίου, με στόχο την κατανόηση των σημερινών προκλήσεων και δυνατοτήτων του συστήματος μεταφορών της περιοχής.

Η ανάλυση βασίστηκε σε μια σειρά από εργαλεία και μεθοδολογίες, όπως:

- αξιολόγηση και ερμηνεία στρατηγικών σχεδίων και πολιτικών που σχετίζονται με τις μεταφορές και την κινητικότητα σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο,
- επιτόπιες παρατηρήσεις και μετρήσεις της κυκλοφορίας για όλα τα μέσα μεταφοράς (πεζή μετακίνηση, ποδήλατα, ιδιωτικά οχήματα, δημόσιες συγκοινωνίες),
- αναγνώριση βασικών σημείων συμφόρησης, περιοχών αυξημένου κυκλοφοριακού φόρτου, σημείων επικινδυνότητας και προβλημάτων προσβασιμότητας.

Παράλληλα, ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη συμμετοχή των πολιτών, καθώς η γνώμη και εμπειρία των κατοίκων αποτελεί πολύτιμη πηγή πληροφόρησης. Για τον λόγο αυτό, διανεμήθηκαν ειδικά σχεδιασμένα ερωτηματολόγια προς πολίτες, εκπροσώπους φορέων, επαγγελματίες, και άλλες κοινωνικές ομάδες. Μέσα από τα ερωτηματολόγια καταγράφηκαν πληροφορίες για τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων, τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν, τις προτιμήσεις τους σε σχέση με τα μέσα μεταφοράς και τις προτάσεις τους για τη βελτίωση της κινητικότητας στην περιοχή του Αρκαλοχωρίου.

Επιπλέον, οργανώθηκε δια ζώσης διαβούλευση με στόχο τη διασφάλιση ευρείας συμμετοχής και τη συλλογή όσο το δυνατόν περισσότερων απόψεων. Η διαβούλευση πραγματοποιήθηκε τόσο με φυσική παρουσία στο Δημαρχείο του Δήμου Μινώα Πεδιάδας όσο και με τη δυνατότητα συμμετοχής μέσω τηλεδιάσκεψης για όσους δεν μπορούσαν να παρευρεθούν.

Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης αναπτύχθηκαν και συζητήθηκαν οι εξής θεματικές ενότητες:

1. **Υφιστάμενη κατάσταση κυκλοφορίας και μετακινήσεων** – παρουσίαση ευρημάτων από τις μετρήσεις και την ανάλυση δεδομένων.

2. **Προβλήματα κινητικότητας** – εντοπισμός βασικών ζητημάτων που δυσχεραίνουν τις μετακινήσεις (π.χ. έλλειψη υποδομών, κυκλοφοριακή συμφόρηση, ανεπάρκεια ΜΜΜ).
3. **Αναγνώριση αναγκών ειδικών ομάδων** – εμπορικοί σύλλογοι, ταξί, ΚΤΕΛ, ΑμΕΑ κ.λπ.
4. **Προτάσεις για το μέλλον** – διατύπωση αρχικών σεναρίων και κατευθύνσεων για τη βιώσιμη κινητικότητα στην πόλη.

Η ενεργός συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας στη διαδικασία του ΣΒΑΚ είναι καθοριστική για την επιτυχία του σχεδίου, καθώς εξασφαλίζει ότι οι λύσεις που θα προταθούν ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων και προάγουν μια πιο ασφαλή, λειτουργική και φιλική προς το περιβάλλον καθημερινότητα,

Πιο συγκεκριμένα η παρουσίαση παρατίθενται στις επόμενες εικόνες:

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μινώα Πεδιάδας



Απρίλιος 2025

Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης – κυκλοφοριακές μετρήσεις και αποτύπωση

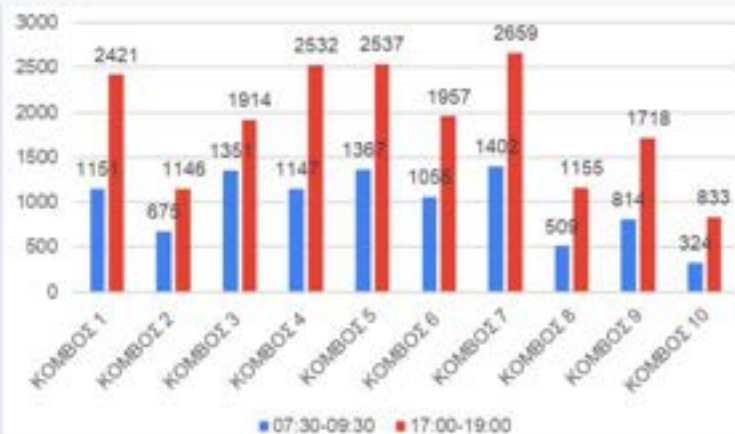
- Κόμβος 1: Δυτική είσοδος Αρκαλοχωρίου –
Επαρχιακή οδός Καλλονής Γδόχια
- Κόμβος 2: Επαρχιακή οδός Καλλονής – Γδόχια
(πλησίον συνεργείου αυτοκινήτων Νταναλάκης)
- Κόμβος 3: Βόρεια είσοδος Αρκαλοχωρίου –
Ελευθερίου Βενιζέλου
- Κόμβος 4: Ελευθερίου Βενιζέλου με Εθνικής
Αντιστάσεως
- Κόμβος 5: Ελευθερίου Βενιζέλου με Δικαιοσύνης
(έμπροσθεν Δημαρχείου)
- Κόμβος 6: Νότια είσοδος Αρκαλοχωρίου – Ελ.
Βενιζέλου (έμπροσθεν καταστήματος εστίασης
321)
- Κόμβος 7: Κονδυλάκη (πλησίον Εκθεσιακού
Κέντρου Αρκαλοχωρίου)
- Κόμβος 8: Ι. Μπελιβασάκη με Εθν. Αντιστάσεως
- Κόμβος 9: Επαρχιακή οδός Καλλονής Γδόχια
(κατάστημα Κυριακάκης)
- Κόμβος 10: Κονδυλάκη (έμπροσθεν Δημοτικού
Αθλητικού Κέντρου)



Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης – κυκλοφοριακές μετρήσεις και αποτύπωση

Ημερομηνίες μετρήσεων:

11/10/2024, 12/10/2024, 13/10/2024



- Σχεδόν 1 στα 3 οχήματα μπαίνει ή βγαίνει από την πόλη μέσω των τριών βασικών εισόδων.
- Ο πιο επιβαρυνμένος κόμβος είναι ο 7ος (13.2%), ακολουθεί ο 5ος (12.7%) και ο 4ος (12%), κάτι που ενισχύει την εικόνα πως η κεντρική ροή περνάει από την Ελ. Βενιζέλου.
- Ο 10ος κόμβος έχει τη μικρότερη κυκλοφορία, άρα δύναται προσφέρεται για υποστήριξη εναλλακτικών διαδρομών



Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης – κυκλοφοριακές μετρήσεις και αποτύπωση



“

Παρατηρήσεις:

- μεγάλο πλάτος πεζοδρομίου ~2μ. στο ανατολικό τμήμα
- πλάτος πεζοδρομίου ~1.5μ. στο δυτικό τμήμα
- πλάτος οδού ~10-12μ. από ρυμοτομική σε ρυμοτομική γραμμή
- χώρος στάθμευσης 6 θέσεων μπροστά από την εκκλησία + 1 θέση στάθμευσης ΑμΕΑ
- παράνομη στάθμευση στο δυτικό τμήμα της οδού

”

Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης – κυκλοφοριακές μετρήσεις και αποτύπωση



“

Παρατηρήσεις:

- μεγάλο πλάτος οδού, ιδίως στην στρέφουσα ροή προς την Εθν. Αντιστάσεως
- παράνομο παρκάρισμα και στις δύο πλευρές της οδού
- ικανοποιητικά πλάτη πεζοδρομίων
- πλάτος οδού ~7μ.
- ανάγκη μέτρων ρυθμίσεως κυκλοφοριακής συμμόρφωσης και στρεφουσών ροών

”

Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης – κυκλοφοριακές μετρήσεις και αποτύπωση



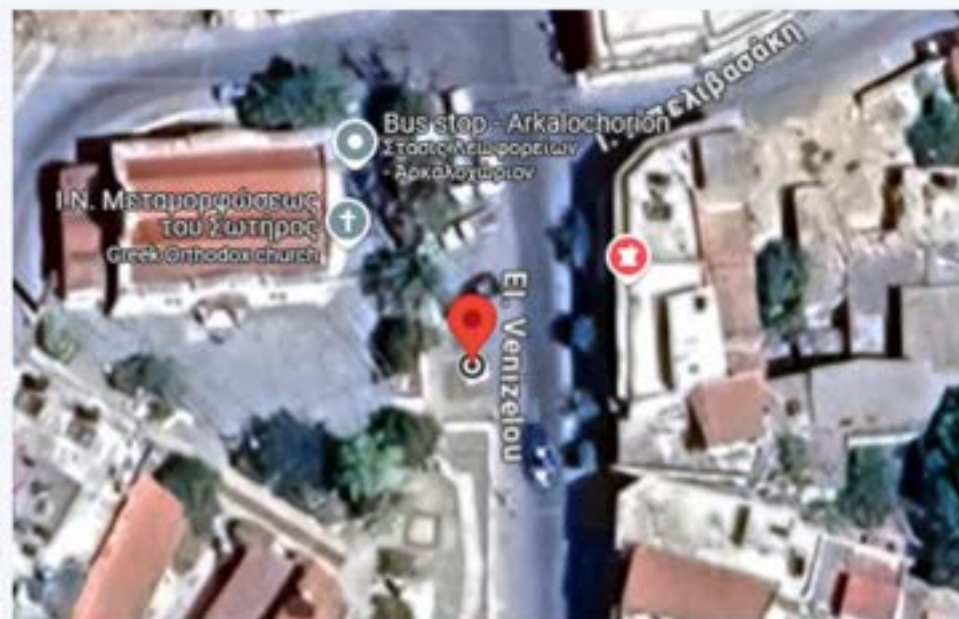
“

Παρατηρήσεις:

- μεγάλα πλάτη οδού
~8-9μ.
- μπροστά από το
δημαρχείο ύπαρξη
μεγάλου πλάτους
πεζοδρομίου
- παράνομη στάθμευση
επί της οδού (ιδίως
στο ανατολικό τμήμα)

”

Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης – Χώροι στάθμευσης



Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης – Χώροι στάθμευσης



Μέτρα παρέμβασης κατάστασης κινητικότητας

Ήπιο σενάριο 1

- Διατήρηση κυκλοφορίας Ελ. Βενιζέλου, όπως είναι σήμερα, μονή κατεύθυνση από βορρά προς νότο
- Δημιουργία λωρίδας ποδηλατοδρόμου πλάτους 2μ. (διπλής κατεύθυνσης) στο δυτικό τμήμα της οδού Ελ. Βενιζέλου (από Κόμβο 6 έως Κόμβο 5)
- Δημιουργία λωρίδας προσωρινής στάθμευσης στο δυτικό τμήμα της οδού πλάτους ~2μ. από την Εθν. Αντιστάσεως και κάτω (από Κόμβο 3 μέχρι Κόμβο 5)
- Δημιουργία μικρού αστικού κυκλικού κόμβου στη σύγκλιση των οδών Ελ. Βενιζέλου με Εθν. Αντιστάσεως (στον Κόμβο 3)
- Αλλαγή πιότασας ταξί στις κάθετες των οδών
- Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης
- Καθορισμός συγκεκριμένου ωραρίου και θέσεων φορτοεκφορτώσεων

Ήπιο σενάριο 2

- Διατήρηση κυκλοφορίας Ελ. Βενιζέλου, όπως είναι σήμερα, μονή κατεύθυνση από βορρά προς νότο
- Δημιουργία λωρίδας προσωρινής στάθμευσης στο δυτικό τμήμα της οδού πλάτους ~2μ. (από Κόμβο 6 μέχρι Κόμβο 5)
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίου στο ανατολικό μέτωπο της Ελ. Βενιζέλου (πρόταση ΣΑΠ - πλάτος πεζοδρομίου 2,90μ.)
- Δημιουργία μικρού αστικού κυκλικού κόμβου στη σύγκλιση των οδών Ελ. Βενιζέλου με Εθν. Αντιστάσεως (στον Κόμβο 3)
- Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης
- Καθορισμός συγκεκριμένου ωραρίου και θέσεων φορτοεκφορτώσεων







Μέτρα παρέμβασης κατάστασης κινητικότητας

Ριζοσπαστικό σενάριο 1

- Ελ. Βενιζέλου έως Εθν. Αντιστάσεως μονής καθόδου από βορρά προς νότο (Κόμβος 6 έως Κόμβος 3) και από νότο προς βορρά διπλής κατεύθυνσης (Κόμβος 3 έως Κόμβος 5)
- Δημιουργία μικρού αστικού κυκλικού κόμβου στη σύγκλιση των οδών Ελ. Βενιζέλου με Εθν. Αντιστάσεως
- Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης
- Νέες διαγραμμίσεις διαβάσεων
- Καθορισμός συγκεκριμένου ωραρίου και θέσεων φορτοεκφορτώσεων
- Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης

Ριζοσπαστικό σενάριο 2

- Ελ. Βενιζέλου με Εθν. Αντιστάσεως μονής κάθοδου από βορρά προς νότο (Κόμβος 6 έως Κόμβος 3) και από νότο προς βορρά μονής ανόδου (Κόμβος 5 έως Κόμβος 3)
- Δημιουργία μικρού κυκλικού κόμβου στη σύγκλιση των οδών Ελ. Βενιζέλου με Εθν. Αντιστάσεως
- Δημιουργία λωρίδας στάθμευσης στο δυτικό τμήμα της οδού πλάτους 2μ. από Κόμβο 3 μέχρι Κόμβο 5
- Διαπλάτυνση ανατολικού πεζοδρομίου πλάτος 2,90μ. από Κόμβο 3 έως Κόμβο 5
- Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης
- Νέες διαγραμμίσεις διαβάσεων
- Καθορισμός συγκεκριμένου ωραρίου και θέσεων φορτοεκφορτώσεων
- Αλλαγή πιάτσας ταξί
- Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης









Μίξη ποδηλατόδρομου,
πεζόδρομου και δρόμου
ήπιας κυκλοφορίας





Νέος Οικοδομικός Κανονισμός Ν.4047 /2012 (άρθρο 2)

«Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας είναι ο πεζόδρομος στον οποίο επιτρέπεται η υπό όρους κίνηση οχημάτων».

Πέντε βασικές αρχές που αναφέρονται είναι (FHWA,1994):

1. Οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιήσουν ολόκληρο το πλάτος του δρόμου εντός του woonerf. Επίσης, επιτρέπεται το παιχνίδι.
2. Οι οδηγοί δεν πρέπει να οδηγούν γρηγορότερα από την ταχύτητα ενός πεζού.
3. Προτεραιότητα έχει η κίνηση από δεξιά (και όχι η γρήγορη κυκλοφορία σε σχέση με την αργή).
4. Οι οδηγοί δεν πρέπει να εμποδίζουν την κίνηση των πεζών. Αντίστοιχα, οι πεζοί δεν πρέπει να εμποδίζουν την πορεία των οδηγών χωρίς λόγο.
5. Οι οδηγοί μηχανοκίνητων οχημάτων με περισσότερους από δύο τροχούς δεν επιτρέπεται να σταθμεύουν σε ένα woonerf, παρά μόνο σε χώρους που προσδιορίζονται με κατάλληλη σήμανση.

Η ευρεία εφαρμογή των woonerf είχε τα ακόλουθα αποτελέσματα:

- Το 70% του ολλανδικού πληθυσμού θεωρούσε ότι οι περιοχές αυτές είναι πολύ ελκυστικές.
- Οι κάτοικοι εκτίμησαν τους χαμηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους, τις περιοχές παιχνιδιού και τις περιβαλλοντικές βελτιώσεις.
- Τα ατυχήματα μειώθηκαν κατά 50%.
- Οι ταχύτητες των οχημάτων περιορίστηκαν στα 13 με 25 χλμ/ ώρα.

Επόμενα βήματα

- Καθορισμός ενός ήπιου και ενός ριζοσπαστικού σεναρίου
- Δημόσια ανάρτηση των σεναρίων με σκοπό την συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία λήψης της απόφασης
- Αξιολόγηση παρατηρήσεων πολιτών στη διαμόρφωση των σεναρίων κινητικότητας
- Αξιολόγηση ερωτηματολογίων από πολίτες και εμπλεκόμενους φορείς
- Σχεδιασμός οράματος κινητικότητας
- Ανάπτυξη πακέτων μέτρων, προτεραιοτήτων, στόχων με χρονοδιάγραμμα 5,10,15 έτη
- 3η Διαβούλευση με σκοπό την οριστικοποίηση του ΣΒΑΚ και την υλοποίηση του Σχεδίου Δράσης



Η Διαβούλευση ¹δημοσιεύτηκε στην επίσημη ιστοσελίδα του Δ. Μινώα Πεδιάδας, όπως παρατίθεται στις επόμενες εικόνες:

Εικόνα 2: Δημοσίευση 2^{ης} Διαβούλευσης



The screenshot shows a news article on the official website of the Municipality of Minoia Pedias. The main article is titled "Δεύτερη διαβούλευση για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στο Δήμο Μινώα Πεδιάδας" (Second consultation for the Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) in the Municipality of Minoia Pedias). It is dated 29 April 2025. The article text states that the SUMP for the Arkalochori area, prepared by the Municipality of Minoia Pedias in cooperation with the company "Synergasia Symvouloi Anaptixis E.P.E.", was presented at the center of the second informational meeting. This meeting took place at the Municipal Office of Arkalochori, with representatives of the Municipal Authority and the network of stakeholders who have been invited for the adoption of the SUMP.

On the right side of the page, there is a sidebar with the heading "Σχετικά Άρθρα" (Related Articles). It contains three items, all dated 29 April 2025:

- «Διακοπή κυκλοφορίας λόγω διεξαγωγής του «13ου Ποδηλατικού Γύρου Πεδιάδας»
- Αντίστροφη μέτρηση για τον 13ο Ποδηλατικό Γύρο Πεδιάδας, την Κυριακή 4 Μαΐου 2025
- Σημαντική διάκριση για τη μοβήτρια του Γενικού Λυκείου Καστελλίου Αικατερίνη Βρούβα Σπυροπούλου στο 5ο Πανελλήνιο Μοβητικό Μοθηματικό Φεστιβάλ Γρίφων

Below the sidebar, there is another section titled "Σχετικά Αρχεία" (Related Files) with one item: "Δεύτερη διαβούλευση για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στο Δήμο Μινώα Πεδιάδας".

Η Διαβούλευση συνοδεύεται από το εξής κείμενο:

«Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για το Αρκαλοχώρι, που καταρτίζει ο Δήμος Μινώα Πεδιάδας σε συνεργασία με την εταιρία «Συνεργασία Σύμβουλοι Ανάπτυξης Ε.Π.Ε.», βρέθηκε στο επίκεντρο της δεύτερης ενημερωτικής συνάντησης που πραγματοποιήθηκε στο Δημοτικό Κατάστημα Αρκαλοχωρίου, μεταξύ εκπροσώπων της Δημοτικής Αρχής και του Δικτύου Φορέων που έχει συσταθεί για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

Βασικό αντικείμενο της Διαβούλευσης, στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ για το Δήμο Μινώα Πεδιάδας και συγκεκριμένα για το Στάδιο 2 «Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων» της Φάσης Ανάπτυξης (Φάση Β), ήταν η αποτύπωση και παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας στο αστικό κέντρο του Αρκαλοχωρίου, μέσω στρατηγικών σχεδίων και επιτόπιας μέτρησης κυκλοφοριακών φόρτων για όλα τα μέσα μεταφοράς και η διαμόρφωση σεναρίων για την αστική κινητικότητα στην περιοχή.

Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη σημασία της ενεργούς συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων κινητικότητας (Εμπορικός Σύλλογος, εκπρόσωπος Συλλόγου Ιδιοκτητών Ταξί, εκπρόσωπος ΑμεΑ, Σύλλογοι Γονέων και Κηδεμόνων και άλλοι εμπλεκόμενοι φορείς), στη διαδικασία λήψης αποφάσεων και τη **διαβούλευση**, η

¹ <https://minoapediadas.gr/defteri-diavoulefsi-gia-to-schedio-viosimis-astikis-kinitikotitas-svak-sto-dimo-minoa-pediadas/>

οποία θα διαρκέσει δύο εβδομάδες (από σήμερα) για τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων.

Ειδικότερα, το αρχείο της Διαβούλευσης καθώς και οι χάρτες των προτεινόμενων εναλλακτικών σεναρίων έχουν αναρτηθεί στον παρακάτω σύνδεσμο: <https://svakminoapediadas.gr/diavouleusi/>, όπου υπάρχει πεδίο στο οποίο δίνεται η δυνατότητα παράθεσης σχολίων/ παρατηρήσεων κ.λπ., ενώ εκεί έχουν αναρτηθεί και οι έως σήμερα δράσεις για το ΣΒΑΚ.

Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης θα ληφθούν υπόψη και θα συμβάλλουν αποφασιστικά στον αποτελεσματικό σχεδιασμό και την κατάρτιση σεναρίων για τον επανασχεδιασμό των μεταφορών και της κινητικότητας του Αρκαλοχωρίου.

Στη συνάντηση εκ μέρους του Δήμου συμμετείχαν ο Δήμαρχος Βασίλης Κεγκέρογλου, ο Γενικός Γραμματέας του Δήμου Νίκος Μπελενιώτης, η Αντιδήμαρχος Όλγα Δραμουντάνη, ο Αντιδήμαρχος Γιώργος Μελεμενής, ο Πρόεδρος της Δημοτικής Κοινότητας Αρκαλοχωρίου Γιώργος Μαλεδάκης, ο Εντεταλμένος Σύμβουλος Μιχάλης Σαμωνάκης και υπάλληλοι του Δήμου που εμπλέκονται με το ΣΒΑΚ.

Τι είναι τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Η ανάπτυξη του ιδιωτικού μηχανοκίνητου μέσου, του αυτοκινήτου και της μοτοσυκλέτας, καθόρισε για χρόνια την πολεοδομική και συγκοινωνιακή ανάπτυξη των πόλεων. Ο όρος κινητικότητα εμπεριέχει ένα βασικό τρίπτυχο: μεταφορά, μετακίνηση-προσβασιμότητα και περιγράφει μια εικόνα μετακινήσεων βιώσιμων, άνετων, αποτελεσματικών, ασφαλών και ευχάριστων.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ σχέδια που στοχεύουν στον περιορισμό των ΙΧ αυτοκινήτων και στην αύξηση των μετακινήσεων με εναλλακτικά, βιώσιμα και φιλικά προς το περιβάλλον μέσα όπως περπάτημα, ποδήλατο, συγκοινωνία και κοινόχρηστα μέσα μετακίνησης. Καταρτίζονται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιφερειακό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής.

Το ΣΒΑΚ με την ολοκλήρωση του, μπορεί να αξιοποιηθεί σε όλες τις μελέτες για τη διαμόρφωση των κοινόχρηστων χώρων και τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που θα κριθούν απαραίτητες».

Στο πλαίσιο της δεύτερης φάσης της δημόσιας διαβούλευσης για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Μινώα Πεδιάδας, διατυπώθηκαν σημαντικές θέσεις και προτάσεις από τη Δημοτική Αρχή, τον Εμπορικό Σύλλογο και λοιπούς συμμετέχοντες φορείς, που αποτυπώνουν τις ιδιαίτερες ανάγκες και προοπτικές της περιοχής, με επίκεντρο τον οικισμό του Αρκαλοχωρίου.

Ο Δήμαρχος επισήμανε ότι το Αρκαλοχώρι βρίσκεται σε μεταβατική φάση, καθώς αναμένεται να επηρεαστεί σημαντικά από τη λειτουργία του νέου διεθνούς αεροδρομίου Καστελίου. Τόνισε ότι εντός της προσεχούς διετίας, προβλέπεται αναδιάταξη των κυκλοφοριακών ροών λόγω της αυξημένης επισκεψιμότητας και

μετακινήσεων που θα προκύψουν από και προς τον αερολιμένα. Για την προσαρμογή του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού στις νέες συνθήκες, πρόκειται να ανατεθεί σχετική πολεοδομική μελέτη σε εξειδικευμένο μελετητικό σχήμα, η οποία θα επιφέρει επικαιροποιημένες και προσαρμοσμένες ρυθμίσεις.

Έμφαση δόθηκε στην ανάγκη αναδιάρθρωσης του τοπικού οδικού δικτύου, και συγκεκριμένα στη βελτιστοποίηση της λειτουργίας των καθέτων και παραλλήλων οδών της λεωφόρου Ελευθερίου Βενιζέλου, οι οποίες αποτελούν κρίσιμο πυρήνα κυκλοφορίας εντός του οικιστικού ιστού. Η αναβάθμιση αυτών των αξόνων κρίνεται απαραίτητη για την εύρυθμη κυκλοφορία πεζών και οχημάτων, καθώς και για την υποστήριξη της οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας της περιοχής.

Παράλληλα, καταγράφηκε η ανάγκη επανασύστασης της Δημοτικής Αστυνομίας, προκειμένου να ενισχυθεί η δυνατότητα ελέγχου και εφαρμογής των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, ιδιαίτερα υπό το πρίσμα των επερχόμενων αλλαγών. Αναδείχθηκε επίσης η επιτακτική ανάγκη για άμεση εξεύρεση και ενοικίαση χώρων στάθμευσης, ως προσωρινή λύση, με τη δέσμευση ότι αυτοί θα ενταχθούν θεσμικά και λειτουργικά στο πλαίσιο της πολεοδομικής μελέτης που θα εκπονηθεί.

Από την πλευρά του Εμπορικού Συλλόγου, τέθηκε η πρόταση για πρόβλεψη χώρων στάθμευσης για τους ιδιοκτήτες και εργαζομένους των εμπορικών καταστημάτων. Παράλληλα, προτάθηκε να παραχωρηθούν οι υφιστάμενοι ή μελλοντικοί δημοτικοί χώροι στάθμευσης προς χρήση των επαγγελματιών χωρίς οικονομική επιβάρυνση, ως μέτρο στήριξης της τοπικής επιχειρηματικότητας.

Σε επίπεδο στρατηγικών παρεμβάσεων, συζητήθηκε η προοπτική ενοποίησης της λεωφόρου Ελευθερίου Βενιζέλου με την πλατεία Ελευθερίας, με στόχο τη δημιουργία ενιαίου δημόσιου χώρου και την αναβάθμιση της λειτουργικότητας και αισθητικής του κέντρου. Επιπλέον, προτάθηκε η ανακατεύθυνση της οδού Σάββα Πέππα, προκειμένου να επιτευχθεί κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση και να ενισχυθεί η προσβασιμότητα και η ασφάλεια στην ευρύτερη περιοχή.

Τέλος, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στη ρύθμιση της κυκλοφορίας των οχημάτων διανομής. Πιο συγκεκριμένα, προτάθηκε ο καθορισμός συγκεκριμένων σημείων και χρονικών διαστημάτων για τη διενέργεια φορτοεκφορτώσεων, με στόχο την αποτροπή κυκλοφοριακής συμφόρησης και την εύρυθμη λειτουργία του εμπορικού ιστού. Το δίκτυο διανομής αναμένεται να διαμορφωθεί σε συνάρτηση με τις ισχύουσες ή μελλοντικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που θα προκύψουν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.

Το Ερωτηματολόγιο [Questionnaire], αποτελεί ένα είδος ποσοτικής έρευνας και αποτελείται από μια σειρά δομημένων ερωτήσεων, στις οποίες ο ενδιαφερόμενος τίθεται σε θέση να απαντήσει γραπτά και με μία συγκεκριμένη σειρά. Βασικός στόχος ενός ερωτηματολογίου είναι να συλλέξει δεδομένα ζητώντας από ένα σύνολο ανθρώπων να απαντήσουν στις ίδιες ακριβώς ερωτήσεις.

Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης θα ληφθούν υπόψη και θα συμβάλουν αποφασιστικά στον αποτελεσματικό σχεδιασμό και την κατάρτιση σεναρίων για τον επανασχεδιασμό των μεταφορών και της κινητικότητας του Δήμου Μινώα Πεδιάδας.

Εικόνα 3: Ερωτηματολόγια



ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΣΒΑΚ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

Η συμμετοχή και η ενεργή εμπλοκή του κοινού στον σχεδιασμό ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελεί θεμελιώδη αρχή της διαδικασίας. Χωρίς τη συνδιαμόρφωση του οράματος από τους πολίτες και την ουσιαστική παρακολούθηση όλων των σταδίων υλοποίησης, ένα ΣΒΑΚ δεν μπορεί να θεωρηθεί ολοκληρωμένο και, επομένως, δεν πληροί τις προδιαγραφές που θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι συμμετοχικές διαδικασίες πρέπει να είναι ουσιαστικές και βασισμένες στην έγκαιρη και έγκυρη ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων. Οι πολίτες, οι φορείς και οι τοπικές κοινωνίες πρέπει να έχουν πρόσβαση σε σαφείς και κατανοητές πληροφορίες, ώστε να μπορούν να συμμετέχουν ενεργά και να διαμορφώνουν τις προτάσεις τους βάσει τεκμηριωμένων δεδομένων και πραγματικών αναγκών.

Παράλληλα, η διαβούλευση μεταξύ των φορέων εκπόνησης των ΣΒΑΚ και των αρμόδιων διοικητικών αρχών οφείλει να είναι δομημένη και να καταλήγει σε ένα κοινώς αποδεκτό Σύμφωνο Συμμετοχής των Φορέων. Το σύμφωνο αυτό θα αποτελεί δεσμευτικό πλαίσιο συνεργασίας, με σαφείς ρόλους και ευθύνες, ώστε να διασφαλίζεται η εφαρμογή των αρχών του κύκλου του ΣΒΑΚ.

Η ενίσχυση του διαλόγου και της διαφάνειας, η αξιοποίηση εργαλείων συμμετοχικού σχεδιασμού, καθώς και η διαρκής επικοινωνία με την κοινωνία αποτελούν κρίσιμες προϋποθέσεις για την επιτυχία ενός ΣΒΑΚ. Μόνο μέσα από μια τέτοια ολοκληρωμένη και συνεργατική προσέγγιση μπορεί να επιτευχθεί ένας βιώσιμος, δίκαιος και αποτελεσματικός σχεδιασμός αστικής κινητικότητας, προσαρμοσμένος στις ανάγκες και τις προτεραιότητες κάθε πόλης.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ
ΠΟΛΙΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ
ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΜΙΝΩΡΑ
ΠΕΔΙΑΔΑΣ

[Πατήστε εδώ](#)

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ
ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥΣ
ΦΟΡΕΙΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ
ΜΙΝΩΡΑ ΠΕΔΙΑΔΑΣ

[Πατήστε εδώ](#)

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ
ΣΥΛΛΟΓΙΚΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΤΟΥ
ΔΗΜΟΥ ΜΙΝΩΡΑ ΠΕΔΙΑΔΑΣ

[Πατήστε εδώ](#)

Το ερωτηματολόγιο προς πολίτες και επισκέπτες του Δήμου Μινώα πεδιάδας στα πλαίσια υλοποίησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου έχει ως εξής:

1. Φύλο:

☐ Άνδρας ☐ Γυναίκα ☐ Δεν επιθυμώ να απαντήσω ☐ Άλλο

2. Ηλικία:

☐ 15-19 ☐ 20-24 ☐ 25-29 ☐ 30-44 ☐ 45-59 ☐ 60-79 ☐ >74

3. Κατηγορία:

☐ Μόνιμος κάτοικος εντός αστικού κέντρου ☐ Μόνιμος κάτοικος εκτός αστικού κέντρου ☐ Επισκέπτης

4. Αριθμός μελών νοικοκυριού:

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ >4

5. Απασχόληση

☐ Άνεργος/η ☐ Εργαζόμενος/η στο σπίτι ☐ Εργαζόμενος/η εκτός σπιτιού ☐ Φοιτητής/τρια – μαθητής/τρια ☐ Συνταξιούχος/α

6. Αριθμός οχημάτων νοικοκυριού

Αυτοκίνητα

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ >4

Δίκυκλα

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ >4

Ποδήλατα

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ >4

Φορτηγά/Βανάκι

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ >4

7. Πόσο συχνά μετακινήστε στο Δήμο Μινιώ Πεδιάδας για τους παρακάτω λόγους

Για εργασία

- ☐ Κάθε μέρα ☐ Πολλές φορές τον μήνα ☐ Πιο σπάνια ☐ Δεν μετακινούμε για αυτόν τον σκοπό

Για αναψυχή/ διασκέδαση

- ☐ Κάθε μέρα ☐ Πολλές φορές τον μήνα ☐ Πιο σπάνια ☐ Δεν μετακινούμε για αυτόν τον σκοπό

Για προσωπικές υποχρεώσεις

- ☐ Κάθε μέρα ☐ Πολλές φορές τον μήνα ☐ Πιο σπάνια ☐ Δεν μετακινούμε για αυτόν τον σκοπό

Για αγορές

- ☐ Κάθε μέρα ☐ Πολλές φορές τον μήνα ☐ Πιο σπάνια ☐ Δεν μετακινούμε για αυτόν τον σκοπό

7.1 (Προαιρετικό) Σημειώστε άλλους λόγους και πόσο συχνά μετακινήστε στο Δήμο Μινιώ Πεδιάδας εκτός τους λόγους στην Ερώτηση 7.

8. Τι μέσο χρησιμοποιείτε κυρίως για τις καθημερινές μετακινήσεις σας (μέχρι 2 απαντήσεις):

- ☐ ΙΧ αυτοκίνητο ☐ Δίκυκλο ☐ Ποδήλατο ☐ Δημοτική Συγκοινωνία ☐ Ταξί ☐ Βάδισμα/πεζή μετακίνηση
☐ Φορητό/ βανάκι

9. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε ΙΧ για τη μετακίνησή σας:

- ☐ Καθημερινά ☐ Ορισμένες φορές μέσα στην εβδομάδα ☐ Ορισμένες φορές μέσα στο μήνα ☐ Λιγότερο από 1 φορά το μήνα
☐ Πολύ σπάνια ☐ Ποτέ

10. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε δίκυκλο για τη μετακίνησή σας:

- ☐ Καθημερινά ☐ Ορισμένες φορές μέσα στην εβδομάδα ☐ Ορισμένες φορές μέσα στο μήνα ☐ Λιγότερο από 1 φορά το μήνα
☐ Πολύ σπάνια ☐ Ποτέ

11. Που σταθμίζετε τις περισσότερες ώρες της ημέρας:

- ☐ Στον δρόμο (παρά το κράπεδο) ☐ Σε ιδιωτική θέση στάθμευσης ☐ Σε parking (εκτός οδού, δημόσιας χρήσης) ☐ Άλλο:

12. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τη δημοτική συγκοινωνία για τη μετακίνησή σας:

- ☐ Καθημερινά ☐ Ορισμένες φορές μέσα στην εβδομάδα ☐ Ορισμένες φορές μέσα στο μήνα ☐ Λιγότερο από 1 φορά το μήνα
☐ Πολύ σπάνια ☐ Ποτέ

13. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε ποδήλατο για τη μετακίνησή σας:

- ☐ Καθημερινά ☐ Ορισμένες φορές μέσα στην εβδομάδα ☐ Ορισμένες φορές μέσα στο μήνα ☐ Λιγότερο από 1 φορά το μήνα
☐ Πολύ σπάνια ☐ Ποτέ

14. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε βάδισμα για τη μετακίνησή σας:

- ☐ Καθημερινά ☐ Ορισμένες φορές μέσα στην εβδομάδα ☐ Ορισμένες φορές μέσα στο μήνα ☐ Λιγότερο από 1 φορά το μήνα
☐ Πολύ σπάνια ☐ Ποτέ

15. Δηλώστε την Ικανοποίησή σας αναφορικά με το μέσο μετακίνησης:

Θέσεις στάθμευσης ΑμΕΑ

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Οδηγοί όδευσης τυφλών

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Ράμπες

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Διαβάσεις

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

16. Δηλώστε την Ικανοποίησή σας αναφορικά με το μέσο μετακίνησης:

Μετακίνηση με ΙΧ

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Δίκυκλο

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Ταξί

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Δημόσια συγκοινωνία

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Πεζός

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Ποδήλατο

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Αναπηρικό αμαξίδιο

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

17. Κατατάξτε τα εντονότερα προβλήματα στον τομέα της κινητικότητας, από το σημαντικότερο στο λιγότερο σημαντικό

Κακή ποιότητα οδοστρώματος

Επιλογή

Κακή ποιότητα πεζοδρομίων

Επιλογή

Μη ύπαρξη ποδηλατοδρόμου

Επιλογή

Στάθμευση επί της κεντρικής οδού και μείωση πλάτους οδού

Επιλογή

Ανταρξία ελεύθερων χώρων στάθμευσης

Επιλογή

Μη ασφαλής κίνηση για πεζούς

Επιλογή

Μη οριοθέτηση συγκεκριμένων ωρών τροφοδοσίας καταστημάτων

Επιλογή

Φόρτιση οδικού δικτύου από βάρια οχήματα

Επιλογή

18. Προτείνετε κάποιο μέτρο για τη βελτίωση των Αστικών Μετακινήσεων

Για την Δημόσια Συγκοινωνία

Για την βελτίωση της Μετακίνησης των ΑμΕΑ

Για την χρήση Ποδηλάτου

Για την ενθάρρυνση των πεζών μετακινήσεων και τις πεζοδρομήσεις

Για τον έλεγχο της Στάθμευσης

Για τις οδικές μεταφορές

Για την χρήση των τεχνολογιών Πληροφορικής στις Αστικές Μετακινήσεις

Για την υιοθέτηση περιβαλλοντικά φιλικότερων τρόπων μετακίνησης

Για τον τρόπο ανεφοδιασμού των καταστημάτων

Άλλο

ΥΠΟΒΟΛΗ

Το ερωτηματολόγιο προς εμπλεκόμενους και αυτοδιοίκητους φορείς του Δήμου Μινώα πεδιάδας στα πλαίσια υλοποίησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου έχει ως εξής:

A. ΕΙΔΟΣ ΦΟΡΕΑ:

Τίτλος Φορέα

Διεύθυνση/ Περιφέρεια

B. Αναφορά στα κυριότερα προβλήματα αστικών μετακινήσεων

Γ. Προτάσεις βελτίωσης της αστικής κινητικότητας ανά μέσο μεταφοράς

Για τα συμβατικά μέσα μεταφοράς (Ι.Χ. αυτοκίνητο, μηχανάκι)

Για βαρέα οχήματα

Για τη δημόσια συγκοινωνία

Για τη χρήση ποδηλάτου

Για τη στάθμευση

Για τις οδικές μεταφορές

Για την υιοθέτηση οικολογικών μέσων μεταφοράς

Για την υιοθέτηση οικολογικών μέσων μεταφοράς

Για τον τρόπο τροφοδοσίας καταστημάτων

Άλλο

Δ. Σχολιάστε την αναγκαιότητα εφαρμογής ήδη εκπονημένων μελετών (π.χ. ΣΧΟΔΑΠ, Κυκλοφοριακή Μελέτη κ.λπ.)

Ε. Σχολιάστε την αναγκαιότητα εκπόνησης νέων μελετών που αφορούν τη βιώσιμη κινητικότητα και τις μετακινήσεις από το Δήμο Μινώα Πεδιάδας ή την Περιφέρεια

ΥΠΟΒΟΛΗ

Είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι κατά τη διάρκεια της δημόσιας διαβούλευσης για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Αρκαλοχωρίου, δεν κατατέθηκαν σχόλια, παρατηρήσεις ή προτάσεις που να αφορούν την τροποποίηση ή την ενίσχυση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας. Η απουσία συμβολής από φορείς, πολίτες και λοιπούς εμπλεκόμενους καθιστά σαφές ότι τα προτεινόμενα σενάρια διατηρούνται ως έχουν, χωρίς περαιτέρω αναμόρφωση ή διαφοροποίηση.

Ωστόσο, αξίζει να τονιστεί ότι η διαμόρφωση και η αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων πραγματοποιήθηκε με ιδιαίτερη προσοχή και συνέπεια, μέσω συνεχούς διαλόγου και συνεργασίας μεταξύ της Ομάδας Έργου και της αρμόδιας επιτροπής του Δήμου Μινώα Πεδιάδας. Στόχος της συνεργασίας αυτής ήταν η επιλογή του καταλληλότερου και πιο λειτουργικού σεναρίου, το οποίο να ανταποκρίνεται τόσο στις υφιστάμενες ανάγκες κινητικότητας της περιοχής όσο και στις μελλοντικές απαιτήσεις, με χρονικό ορίζοντα δεκαετίας.

Η επιλογή του τελικού σεναρίου δεν έγινε αυθαίρετα, αλλά βασίστηκε σε επιστημονική ανάλυση, τεχνική τεκμηρίωση, πολεοδομικά και κυκλοφοριακά δεδομένα της περιοχής, καθώς και στη διαρκή επικοινωνία με τα τοπικά στελέχη του Δήμου. Επιπλέον, ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε σε παραμέτρους όπως η ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, η προσβασιμότητα σε βασικές υποδομές, η βιώσιμη κινητικότητα μέσω ήπιων μορφών μεταφοράς και η ανάγκη αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος του Αρκαλοχωρίου, που επλήγη ιδιαίτερα από τον πρόσφατο σεισμό.

Επισημαίνεται ότι, σε περίπτωση που υπήρχαν τεκμηριωμένες ενστάσεις ή προτάσεις βελτίωσης, αυτές θα εξετάζονταν λεπτομερώς από την Ομάδα Έργου σε συνεργασία με τις υπηρεσίες του Δήμου και θα ενσωματώνονταν, όπου κρινόταν σκόπιμο, στο

τελικό σχέδιο. Καθώς όμως δεν υποβλήθηκαν τέτοιου είδους παρατηρήσεις στο πλαίσιο της διαβούλευσης, κρίνεται σκόπιμο να προχωρήσει η υλοποίηση του προτεινόμενου σεναρίου κινητικότητας, ως η πλέον τεκμηριωμένη και εφαρμόσιμη στρατηγική για τη βιώσιμη ανάπτυξη και λειτουργική αποκατάσταση του Αρκαλοχωρίου.

B.3.2 Όραμα & προτεραιότητες

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας (ELTIS, n.d.), κύριος στόχος ενός ΣΒΑΚ είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών και η **παροχή υψηλής ποιότητας μεταφορών με έμφαση στο περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία, διαμέσου και εντός της αστικής περιοχής**. Εστιάζει περισσότερο στις ανάγκες της “λειτουργικής πόλης” και της ενδοχώρας της, αντί της δημοτικής διοικητικής περιφέρειας.

Ένα ΣΒΑΚ ευνοεί την ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των σχετικών μορφών μεταφοράς, ενθαρρύνοντας τη μετάβαση προς πιο βιώσιμες μορφές.

Το σχέδιο αποτυπώνει μια ολοκληρωμένη σειρά τεχνικών μέτρων, μέτρων υποδομής, μέτρων πολιτικής και ήπιων μέτρων για τη βελτίωση της απόδοσης και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας ως προς τον δεδηλωμένο στόχο και τις επιμέρους επιδιώξεις. Συνήθως, αφορά στα εξής θέματα:

- (α) Δημόσια συγκοινωνία
- (β) Βάδισμα και ποδηλασία
- (γ) Διαλειτουργικότητα
- (δ) Ασφάλεια αστικών οδών
- (ε) Οδικές μεταφορές (ρέουσες και αδρανείς)
- (στ) Αστική εφοδιαστική
- (ζ) Διαχείριση κινητικότητας
- (η) Ευφυή Συστήματα Μεταφορών.

Στόχο έχει να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα μετακινήσεων λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω θεματικές κατηγορίες ενώ παράλληλα θα εξασφαλίζει τα παρακάτω:

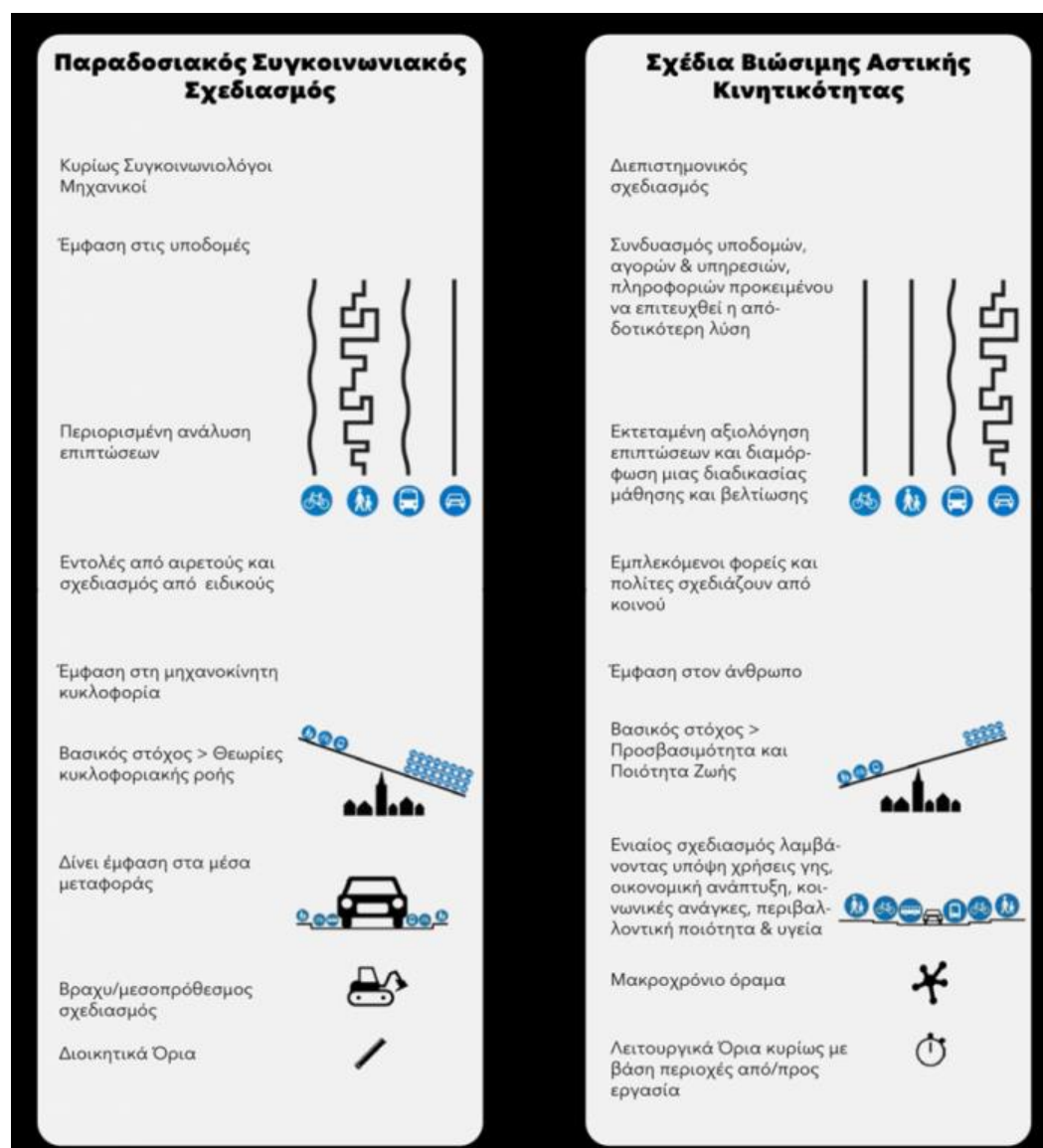
- Θα βεβαιώνει ότι το σύστημα μεταφορών είναι προσιτό σε όλους,
- Θα βελτιώνει την οδική ασφάλεια και την προστασία από εγκληματικές ενέργειες,
- Θα μειώνει το θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας,

- Θα βελτιώνει την αποτελεσματικότητα και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας της μεταφοράς προσώπων και αγαθών και θα βελτιώνει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος

Σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα του Sustainable Urban Mobility Planning: Μονοπάτια και Σύνδεσμοι με Αστικά Συστήματα, ένα σχέδιο πρέπει να λάβει υπόψη τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Συμμετοχική προσέγγιση – με τη συμμετοχή πολιτών και ενδιαφερόμενων φορέων από την αρχή και σε όλη τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, στην εφαρμογή και την αξιολόγηση, στη δημιουργία τοπικών δράσεων για την αντιμετώπιση πολύπλοκων ζητημάτων σχεδιασμού και στη διασφάλιση της ισότητας των φύλων,
- Δέσμευση για βιωσιμότητα: εξισορροπώντας την κοινωνική δικαιοσύνη, την ποιότητα του περιβάλλοντος και την οικονομική ανάπτυξη,
- Ολοκληρωμένη προσέγγιση των πρακτικών και των πολιτικών μεταξύ των διαφόρων τομέων πολιτικής, μεταξύ των επιπέδων εξουσίας και μεταξύ των γειτονικών αρχών,
- Εστίαση στην επίτευξη μετρήσιμων στόχων, που προέρχονται από βραχυπρόθεσμους στόχους, ευθυγραμμισμένων με ένα όραμα για τις μεταφορές και ενσωματωμένων σε μια συνολική στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη,
- Ανασκόπηση του κόστους μεταφοράς και των οφελών

Εικόνα 4: Παραδοσιακός συγκοινωνιακός σχεδιασμός σε αντίθεση με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας



Το όραμα για το Αρκαλοχώρι επικεντρώνεται στην αναβάθμιση του οικιστικού και αστικού περιβάλλοντος με στόχο τη δημιουργία ενός βιώσιμου αστικού κέντρου, το οποίο να εξυπηρετεί τις ανάγκες των κατοίκων και επισκεπτών, ενώ παράλληλα σέβεται το περιβάλλον και ενισχύει την τοπική οικονομία. Στόχος είναι η ανάπτυξη ενός αστικού χώρου που να συνδυάζει τις σύγχρονες ανάγκες για κινητικότητα και ποιότητα ζωής με τις αρχές της βιωσιμότητας και της κοινωνικής συνοχής.

Το Αρκαλοχώρι φιλοδοξεί να αποτελέσει ένα πρότυπο αστικού κέντρου που θα επιτρέπει στους κατοίκους να ζουν σε ένα περιβάλλον όπου η καθημερινότητά τους διευκολύνεται από την επαρκή και βιώσιμη υποδομή μεταφορών. **Η βελτίωση των υποδομών για πεζούς, η δημιουργία ενοποιημένων και ασφαλών διαδρομών και η προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης, αποτελούν κεντρικούς πυλώνες αυτής της στρατηγικής.** Οι πολίτες θα έχουν την ευχέρεια να κινούνται με ασφάλεια και ευκολία μέσα στην πόλη, ενώ παράλληλα θα μειώνεται η εξάρτησή τους από τα

οχήματα, ενισχύοντας την ποιότητα του αέρα και τη συνολική βιωσιμότητα του αστικού ιστού.

Η πρόθεση είναι να δημιουργηθεί ένα διαρθρωμένο δίκτυο «έξυπνης» κινητικότητας, το οποίο θα ενσωματώνει σύγχρονες τεχνολογίες για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, καθιστώντας την πόλη πιο ευέλικτη και αποδοτική. Αυτό θα περιλαμβάνει συστήματα για την έξυπνη πληροφόρηση των πολιτών, τη διαχείριση της ροής της κυκλοφορίας και την ενσωμάτωση έξυπνων στάθμευσης. Η ενσωμάτωση αυτών των τεχνολογικών καινοτομιών θα συμβάλλει στην αποτελεσματική διαχείριση του κυκλοφοριακού φόρτου και στην προώθηση της βιώσιμης μετακίνησης.

Η ανάπτυξη και προώθηση της τοπικής οικονομίας μέσω της βιώσιμης κινητικότητας είναι επίσης θεμελιώδης για την αναγέννηση του Αρκαλοχωρίου. Μέσα από την ενίσχυση των υποδομών για τον τουρισμό και την εμπορική δραστηριότητα, η πόλη στοχεύει να προσελκύσει επισκέπτες που θα μπορούν να κινούνται με βιώσιμα μέσα μεταφοράς, όπως τα κοινόχρηστα ποδήλατα και τα μικρά λεωφορεία. Οι τουρίστες και οι επισκέπτες θα έχουν τη δυνατότητα να εξερευνήσουν την πόλη χωρίς να επηρεάζουν αρνητικά το περιβάλλον, ενώ ταυτόχρονα η τοπική αγορά θα ενισχυθεί μέσω της αύξησης του τουριστικού ενδιαφέροντος και της πιο οργανωμένης κυκλοφορίας.

Στο πλαίσιο αυτό, **η αποσυμφόρηση των κεντρικών οδών και η οργάνωση της κυκλοφορίας μέσω της οριοθέτησης οδών ήπιας κυκλοφορίας, ζωνών στάθμευσης και της δημιουργίας περιφερειακών πάρκινγκ με σύνδεση με το κέντρο της πόλης είναι καίριες στρατηγικές που θα συμβάλουν στην ευχάριστη και ασφαλή κινητικότητα.** Η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας και η δημιουργία κατάλληλων υποδομών για ασφαλείς διαδρομές, καθώς και η ενίσχυση της αστικής συγκοινωνίας, θα αποτελούν σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση αυτή.

Η προώθηση της κοινωνικής συμμετοχής και η ενεργοποίηση των πολιτών αποτελούν επίσης βασικά στοιχεία του οράματος για το Αρκαλοχώρι. Η δημιουργία ψηφιακών πλατφορμών για τη συμμετοχή των πολιτών στη λήψη αποφάσεων και η τακτική παρακολούθηση της προόδου του ΣΒΑΚ μέσω δεικτών (KPIs) θα ενισχύσουν την αίσθηση της κοινωνικής ευθύνης και της κοινής δράσης για την επίτευξη ενός βιώσιμου μέλλοντος για την πόλη.

Συνολικά, το όραμα για το Αρκαλοχώρι αναδεικνύει τη σημασία του σχεδιασμού μιας πόλης που προάγει τη βιώσιμη ανάπτυξη, την κοινωνική συνοχή και την υψηλή ποιότητα ζωής για τους κατοίκους και επισκέπτες της. Μέσω της ενσωμάτωσης καινοτόμων μεταφορικών λύσεων και της διαρκούς συμμετοχής της τοπικής κοινότητας, το Αρκαλοχώρι θα μπορέσει να προχωρήσει στην υλοποίηση ενός βιώσιμου και ανθεκτικού αστικού μοντέλου.

Το ΣΒΑΚ για το Αρκαλοχώρι φιλοδοξεί να προσφέρει ένα νέο μοντέλο κινητικότητας για την πόλη, στηριγμένο στις αρχές της **βιωσιμότητας**, της **προσβασιμότητας**, της **ασφάλειας**, και της **κοινωνικής συνοχής**. Το όραμα διαμορφώνεται ως εξής:

«Το Αρκαλοχώρι του αύριο είναι μια ανθρώπινη, προσβάσιμη και πράσινη πόλη, όπου κάθε μετακίνηση – ανεξαρτήτως ηλικίας, φύλου ή ικανότητας – γίνεται με ασφάλεια, άνεση και περιβαλλοντική ευαισθησία. Το νέο σύστημα κινητικότητας στηρίζει την τοπική οικονομία, προστατεύει την υγεία και ενισχύει την ποιότητα ζωής των κατοίκων και επισκεπτών.»

B.3.2.1 Κατευθυντήριες αρχές

Η χάραξη των στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ στηρίζεται σε έξι βασικούς άξονες:

1. **Ολιστική προσέγγιση της κινητικότητας:** σύνδεση του συγκοινωνιακού σχεδιασμού με τον πολεοδομικό, περιβαλλοντικό και κοινωνικό σχεδιασμό.
2. **Κοινωνική ισότητα και προσβασιμότητα:** κάθε κάτοικος πρέπει να μπορεί να μετακινηθεί εύκολα και με αξιοπρέπεια.
3. **Ασφάλεια και υγεία:** μείωση ατυχημάτων, θορύβου και ρύπανσης.
4. **Περιβαλλοντική προστασία και κλιματική ουδετερότητα.**
5. **Οικονομική βιωσιμότητα και στήριξη της τοπικής αγοράς.**
6. **Διαβούλευση και συμμετοχικότητα στον σχεδιασμό.**

Επιπλέον, είναι κρίσιμο να αναφερθεί ότι, το νέο διεθνές αεροδρόμιο στο Καστέλλι, που αναμένεται να λειτουργήσει ως το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας μετά το "Ελευθέριος Βενιζέλος", μεταβάλλει ριζικά τον ρόλο της περιοχής και ειδικά του Αρκαλοχωρίου, που γεωγραφικά βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση (7–8 χλμ) από το αεροδρόμιο.

Το Αρκαλοχώρι μπορεί να αναπτυχθεί ως:

- **Δευτερεύον αστικό κέντρο υποστήριξης του αεροδρομίου** (logistics, διαμονή, τοπικό τουριστικό προϊόν, υποδομές).
- **Πύλη προς την ενδοχώρα της Κρήτης**, με ήπιο τουριστικό χαρακτήρα και αγροδιατροφική ταυτότητα.
- **Κόμβος σύνδεσης του αεροδρομίου με το νότιο τμήμα του Νομού Ηρακλείου** (Βιάννος, Καστρί, Κερατόκαμπος).

B.3.2.2 Στρατηγικές προτεραιότητες

Οι στρατηγικές προτεραιότητες του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για το Αρκαλοχώρι αποσκοπούν στη δημιουργία ενός ισχυρού πλαισίου που θα εξασφαλίσει την καλύτερη δυνατή ποιότητα ζωής για τους κατοίκους και επισκέπτες της πόλης, ενώ θα προάγουν τη βιώσιμη και οικονομικά αποδοτική ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος. **Μέσω μιας πολυδιάστατης προσέγγισης, το σχέδιο εστιάζει στη βελτίωση της κινητικότητας, την αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας, την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και την προστασία του περιβάλλοντος, με σεβασμό στις κοινωνικές ανάγκες και τη συμμετοχή των πολιτών.**

Η στρατηγική κινητικότητας που προτείνεται για το Αρκαλοχώρι εστιάζει στην ενίσχυση της βιώσιμης μετακίνησης, με **βασικούς πυλώνες την πεζή κίνηση, τις μεταφορές χαμηλών εκπομπών και τη δημιουργία ενός δικτύου μικρομετακινήσεων** που θα συνδέει τις κύριες ζώνες της πόλης με τις περιφέρειές της. Ένας από τους βασικούς στόχους αυτών των στρατηγικών προτεραιοτήτων είναι να αναμορφώσει το αστικό τοπίο, προάγοντας τη χρήση βιώσιμων και περιβαλλοντικά φιλικών μέσων μετακίνησης, μειώνοντας ταυτόχρονα την εξάρτηση από το αυτοκίνητο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Ένας άλλος εξίσου σημαντικός στόχος των στρατηγικών αυτών είναι η **ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας**. Ο ανασχεδιασμός των οδικών κόμβων και διαβάσεων, η εφαρμογή της αρχής της "ορατής ασφάλειας" και η προώθηση πολιτικών που ενθαρρύνουν την οδική συμμόρφωση και την υπευθυνότητα των οδηγών είναι κρίσιμα βήματα για την εξασφάλιση μιας ασφαλούς μετακίνησης τόσο για τους πεζούς όσο και για τα οχήματα. Η στρατηγική περιλαμβάνει επίσης τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της οργάνωσης του αστικού χώρου, με στόχο την αποσυμφόρηση των κεντρικών περιοχών και τη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου.

Πέρα από τη διαχείριση της κινητικότητας, οι στρατηγικές προτεραιότητες στοχεύουν και στην αναζωογόνηση του κέντρου του Αρκαλοχωρίου και τη στήριξη της τοπικής οικονομίας, κυρίως μέσω της ενίσχυσης των υποδομών για τον τουρισμό και το εμπόριο. Η αναβάθμιση των δημόσιων χώρων και η βελτίωση της προσβασιμότητας σε εμπορικές περιοχές θα ενισχύσουν την ελκυστικότητα της πόλης και θα συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, ενώ θα παράσχουν νέες ευκαιρίες για την τοπική επιχειρηματικότητα.

Η **ενίσχυση της συμμετοχής των πολιτών στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ** αποτελεί έναν ακόμα κρίσιμο άξονα αυτών των στρατηγικών προτεραιοτήτων. Η ενεργοποίηση των πολιτών μέσα από εκστρατείες ευαισθητοποίησης και η δημιουργία ψηφιακών εργαλείων για τη συμμετοχή και την παρακολούθηση των προγραμμάτων θα συμβάλουν στην ευρύτερη κοινωνική αποδοχή και υποστήριξη των στρατηγικών αυτών. Η διαρκής παρακολούθηση της προόδου, μέσω της εφαρμογής μετρήσιμων δεικτών απόδοσης, θα επιτρέπει την προσαρμογή των στρατηγικών με βάση τα πραγματικά δεδομένα και την αποτελεσματικότητα των υλοποιημένων δράσεων.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, οι προτεραιότητες του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας στο αστικό κέντρο του Αρκαλοχωρίου έχουν ως εξής:

Πίνακας 1: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	1. Ενίσχυση της πεζής μετακίνησης	Στο αστικό περιβάλλον του Αρκαλοχωρίου, η ενίσχυση της πεζής μετακίνησης αποτελεί βασική ανάγκη. Η ύπαρξη άνετων και προσβάσιμων πεζοδρομίων, καθώς και η ασφαλής σύνδεση

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
		σημείων ενδιαφέροντος, όπως πλατείες και δημόσιες υπηρεσίες, συμβάλλουν ουσιαστικά στη μείωση της χρήσης αυτοκινήτου και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.
	2. Προώθηση της ποδηλασίας	Η ποδηλασία μπορεί να λειτουργήσει ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης, ειδικά σε ένα επίπεδο και σχετικά πυκνοδομημένο αστικό ιστό όπως αυτός του Αρκαλοχωρίου. Η δημιουργία ενός ασφαλούς δικτύου ποδηλατοδρόμων και η παροχή των απαραίτητων υποδομών, ενισχύει τη χρήση του ποδηλάτου τόσο από κατοίκους όσο και από μαθητές, προωθώντας μια πιο υγιεινή και οικολογική καθημερινότητα.
	3. Βελτίωση της οδικής ασφάλειας	Η οδική ασφάλεια αποτελεί θεμέλιο της βιώσιμης κινητικότητας. Ο ανασχεδιασμός κόμβων και διαβάσεων ώστε να είναι σαφείς και ευδιάκριτες, η παρουσία αστυνόμευσης και η ενημέρωση των οδηγών για ασφαλή συμπεριφορά, ενισχύουν την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.
Κοινωνικές	4. Αναδιοργάνωση της κυκλοφορίας και στάθμευσης	Η διαχείριση της στάθμευσης και η κυκλοφοριακή αναδιάρθρωση κρίνονται απαραίτητες για την αποσυμφόρηση του κέντρου. Ο καθορισμός ζωνών στάθμευσης και η δημιουργία περιφερειακών πάρκινγκ μπορούν να οδηγήσουν σε βελτίωση της λειτουργικότητας της πόλης και της εμπειρίας των κατοίκων και επισκεπτών.
	5. Δημιουργία ολοκληρωμένου συστήματος μικρομετακινήσεων	Οι μικρομετακινήσεις, με μέσα όπως τα κοινόχρηστα ποδήλατα ή minibuses, καλύπτουν τις ανάγκες σύντομων και καθημερινών μετακινήσεων. Ενισχύουν την προσβασιμότητα και λειτουργούν συμπληρωματικά με τις υπεραστικές μεταφορές, βελτιώνοντας τη συνολική διασύνδεση του Αρκαλοχωρίου.
	6. Στήριξη της τοπικής αγοράς και αναζωογόνηση του κέντρου	Η λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση των δημόσιων χώρων, όπως πλατείες και πεζόδρομοι, δημιουργεί ένα ελκυστικό περιβάλλον για την εμπορική και κοινωνική ζωή του κέντρου. Η εύκολη πρόσβαση στα καταστήματα ενισχύει την τοπική οικονομία, ενώ οι ειδικές ρυθμίσεις φορτοεκφόρτωσης μειώνουν την κυκλοφοριακή όχληση.

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Διοικητικές & Συμμετοχικές	7. Ενημέρωση, συμμετοχή και παρακολούθηση	Η ενημέρωση και ενεργή συμμετοχή των πολιτών αποτελούν κρίσιμους παράγοντες για την επιτυχία του σχεδίου βιώσιμης κινητικότητας. Η χρήση ψηφιακών εργαλείων, η διαρκής επικοινωνία με την κοινότητα και η συστηματική παρακολούθηση των αποτελεσμάτων ενισχύουν τη διαφάνεια και την αποτελεσματικότητα του σχεδίου.
Οικονομικές	8. Στήριξη της τοπικής οικονομίας μέσω κινητικότητας	Η βιώσιμη κινητικότητα μπορεί να γίνει μοχλός ανάπτυξης για την τοπική οικονομία. Υποδομές όπως σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων ενισχύουν τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων και προσελκύουν ένα κοινό που στηρίζει πιο οικολογικές επιλογές μετακίνησης.
	9. Χρηματοδότηση και ενίσχυση υποδομών	Η προσέλκυση εθνικών και ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών πόρων αποτελεί αναγκαίο εργαλείο για την υλοποίηση των προτεινόμενων υποδομών και υπηρεσιών. Μέσα από κατάλληλους μηχανισμούς, μπορούν να υλοποιηθούν έργα που διαφορετικά θα ήταν δύσκολο να χρηματοδοτηθούν.
	10. Ενίσχυση του τουριστικού τομέα μέσω βιώσιμων μετακινήσεων	Η προβολή του Αρκαλοχωρίου ως προορισμού που προωθεί την οικολογική μετακίνηση ενισχύει το τουριστικό του προφίλ. Παράλληλα, οι εναλλακτικές μορφές μεταφοράς βελτιώνουν την εμπειρία των επισκεπτών και αναβαθμίζουν το σύνολο των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Κατά συνέπεια των παραπάνω, προκύπτουν 10 προτεραιότητες ανά θεματικό τομέα (περιβαλλοντικό, κοινωνικό, διοικητικό/ συμμετοχικό και οικονομικό). Με γνώμονα τις παραπάνω προτεραιότητες και λαμβάνοντας υπόψιν ότι η υλοποίηση του ΣΒΑΚ έχει άξονα 15ετίας, οραματίζεται ένα αστικό κέντρο το οποίο:

- ✓ Θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων του
- ✓ Θα συνδράμει στη βελτίωση της δημόσιας σωματικής και ψυχικής υγείας
- ✓ Θα αναβαθμίσει το τουριστικό του προφίλ
- ✓ Θα συμβάλλει στη μείωση του φαινομένου του θερμοκηπίου και της κλιματικής κρίσης
- ✓ Θα δώσει προτεραιότητα στον άνθρωπο
- ✓ Θα εξασφαλίσει την προσβασιμότητα για όλους ανεξαρτήτως κοινωνικών ομάδων και κινητικών δυσκολιών

- ✓ Θα προσαρμοστεί στις σύγχρονες ανάγκες των πόλεων
- ✓ Θα ενσωματώσει νέες τεχνολογίες
- ✓ Θα προάγει τη διαβίωση ενός εναλλακτικού και βιώσιμου τρόπου ζωής
- ✓ Θα μειώσει τα οδικά ατυχήματα
- ✓ Θα ενθαρρύνει τις συμμετοχικές διαδικασίες και τη γνώμη του πολίτη
- ✓ Θα δώσει παράδειγμα σε όμορους δήμους
- ✓ Θα εμψυχήσει τη συνειδητή μετακίνηση των πολιτών

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Μινώα Πεδιάδας πρόκειται να αποτελέσει **αρωγό για την μετεξέλιξη του Δήμου σε μία βιώσιμη πόλη με επίκεντρο τον άνθρωπο και το περιβάλλον**. Σε μία πόλη στην οποία οι πολίτες θα έχουν τον έλεγχο των μετακινήσεών τους και θα επιλέγουν συνειδητά το μέσο μετακίνησης, καθώς θα είναι πλήρως ενημερωμένοι για τις συνέπειες των επιλογών τους. Το πιο σημαντικό θα μπορούν να πάρουν εύκολα την απόφαση της χρήσης ενός περισσότερο βιώσιμου μέσου μετακίνησης, διότι πλέον θα μπορούν να έχουν την επιλογή. Η χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου δε θα είναι πλέον μονόδρομος, ούτε για τους κατοίκους ούτε για τους επισκέπτες. Ο στόχος είναι η αλλαγή της πόλης σε ένα εκσυγχρονισμένο αστικό κέντρο στο οποίο το να χρησιμοποιήσεις την πεζή μετακίνηση, το ποδήλατο ή τα συλλογικά μέσα μετακίνησης είναι ελκυστικό και όχι αποκρουστικό και δύσκολο.

B.3.3 Μετρήσιμοι στόχοι & χρονοδιάγραμμα υλοποίησης

Η βιώσιμη αστική κινητικότητα αποτελεί ένα από τα κεντρικά πεδία δράσης των σύγχρονων πόλεων που επιδιώκουν να διαμορφώσουν ένα ανθρώπινο, ασφαλές και περιβαλλοντικά υπεύθυνο αστικό περιβάλλον. Στο πλαίσιο των διαρκώς αυξανόμενων προκλήσεων που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή, την ενεργειακή κρίση, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τη μείωση της ποιότητας ζωής στα αστικά κέντρα, καθίσταται αναγκαία η εφαρμογή στρατηγικών και ολοκληρωμένων παρεμβάσεων για τη μετατροπή του τρόπου μετακίνησης και της σχέσης του πολίτη με τον δημόσιο χώρο.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Αρκαλοχωρίου φιλοδοξεί να αποτελέσει ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού που θα συμβάλει στη μεταμόρφωση της πόλης σε έναν φιλικότερο, πιο λειτουργικό και κοινωνικά δίκαιο τόπο διαβίωσης. Βασίζεται σε ευρωπαϊκές και εθνικές κατευθύνσεις για τη βιώσιμη κινητικότητα, δίνοντας έμφαση όχι μόνο στις υποδομές και τη διαχείριση της κυκλοφορίας, αλλά και στη συμμετοχή των πολιτών, την οικονομική ανάπτυξη, την προστασία του περιβάλλοντος και την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής.

Η παρούσα μελέτη ενσωματώνει τις κύριες προτεραιότητες και ανάγκες που έχουν καταγραφεί μέσω διαβούλευσης, τεχνικών αναλύσεων και στρατηγικής αξιολόγησης. Οι παρεμβάσεις κατατάσσονται σε τέσσερις βασικές κατηγορίες:

- **Περιβαλλοντικές**, που σχετίζονται με την ενίσχυση της πεζής και ποδηλατικής μετακίνησης, τη μείωση της ρύπανσης και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- **Κοινωνικές**, που επικεντρώνονται στην προσβασιμότητα, τη σύνδεση των γειτονιών, την αναδιοργάνωση του δημόσιου χώρου και την υποστήριξη της τοπικής αγοράς.
- **Διοικητικές & συμμετοχικές**, που στοχεύουν στην ενεργή συμμετοχή των πολιτών, τη διαφάνεια και τη συστηματική αξιολόγηση των δράσεων.
- **Οικονομικές**, που αποσκοπούν στη δημιουργία ευκαιριών για τοπική ανάπτυξη, τουριστική ενίσχυση και εξασφάλιση πόρων για την υλοποίηση του σχεδίου.

Η προσέγγιση του σχεδιασμού είναι πολυεπίπεδη, με σαφή στρατηγική κατεύθυνση, στόχους υλοποίησης και μετρήσιμους δείκτες απόδοσης (KPIs), ώστε να εξασφαλιστεί η δυνατότητα παρακολούθησης και αξιολόγησης της προόδου. Επιπλέον, τίθενται σαφή **χρονοδιαγράμματα υλοποίησης** για κάθε δράση, με γνώμονα τη ρεαλιστικότητα και τη σταδιακή εφαρμογή.

Στόχος είναι να διαμορφωθεί ένα συνεκτικό, λειτουργικό και προσαρμόσιμο πλαίσιο πολιτικής για τις μετακινήσεις στο Αρκαλοχώρι, το οποίο θα στηρίζεται στην αρχή «πρώτα ο άνθρωπος», ενισχύοντας την προσβασιμότητα, την ασφάλεια και τη συνολική ποιότητα ζωής όλων των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης.

Πιο αναλυτικά, στον επόμενο πίνακα, παρουσιάζονται οι προτεραιότητες, οι στρατηγικοί στόχοι και οι στόχοι υλοποίησης:

Πίνακας 2: Προτεραιότητες, στρατηγικοί στόχοι & στόχοι υλοποίησης

Προτεραιότητες	Στρατηγικοί Στόχοι	Στόχοι Υλοποίησης	Μετρήσιμοι Στόχοι	Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης
1. Ενίσχυση της πεζής μετακίνησης	 Προώθηση βιώσιμης μετακίνησης και ασφάλειας	– Διαπλάτυνση πεζοδρομίων – Δημιουργία ασφαλών διαδρομών – Ζώνες ήπιας κυκλοφορίας	• +30% αύξηση στη χρήση πεζοδρομίων • 80% κάλυψη βασικών διαδρομών	2025–2026
2. Προώθηση της ποδηλασίας	 Αύξηση της ποδηλατικής μετακίνησης	– Δίκτυο ποδηλατοδρόμων – Υποδομές ποδηλάτων – Εκπαιδευτικά προγράμματα	• 1 χλμ. ποδηλατοδρόμου • 3-5 οργανωμένοι χώροι στάθμευσης	2025–2027
3. Βελτίωση οδικής ασφάλειας	 Μείωση τροχαίων και ενίσχυση επίβλεψης	– Ανασχεδιασμός κόμβων – Ενημέρωση οδηγών – Δημοτική αστυνομία	• -50% στα ατυχήματα • 100% ανασχεδιασμένοι βασικοί κόμβοι	2025–2026
4. Αναδιοργάνωση κυκλοφορίας & στάθμευσης	 Αποσυμφόρηση και σωστή στάθμευση	– Νέα μελέτη – Ζώνες στάθμευσης – Περιφερειακά πάρκινγκ	• 2 νέοι χώροι στάθμευσης – • 100% κάλυψη στάθμευσης επισκεπτών	2025–2027

Προτεραιότητες	Στρατηγικοί Στόχοι	Στόχοι Υλοποίησης	Μετρήσιμοι Στόχοι	Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης
5. Ολοκληρωμένο σύστημα μικρομετακινήσεων	 Ενίσχυση συνδυασμένων μετακινήσεων	– Minibus και ποδήλατα – Σύνδεση με ΚΤΕΛ	• 2 minibus	2026
6. Στήριξη τοπικής αγοράς & αναζωογόνηση	 Εμπορική αναζωογόνηση και πρόσβαση	– Ανασχεδιασμός δημόσιων χώρων – Χρονικές ζώνες φορτοεκφόρτωσης	• +20% επισκεψιμότητα • 100% πλατείες ανασχεδιασμένες	2026–2027
7. Ενημέρωση, συμμετοχή & παρακολούθηση	 Ενίσχυση συμμετοχικότητας και αξιολόγησης	– Εκστρατείες – Ψηφιακή πλατφόρμα - KPIs	• 4 ενημερωτικές δράσεις/έτος – • 1 λειτουργική πλατφόρμα • Ετήσια αξιολόγηση	Από 2025 (συνεχώς)
8. Στήριξη τοπικής οικονομίας μέσω κινητικότητας	 Ανάπτυξη πράσινων επιχειρήσεων	– Συνεργασίες για υποδομές – Υπηρεσίες για Η/Ο	• 10 επιχειρήσεις συνεργαζόμενες • 5 σημεία φόρτισης	2025–2026
9. Χρηματοδότηση και υποδομές	 Ανάπτυξη έργων μέσω εξωτερικής χρηματοδότησης	– Αναζήτηση πόρων – Δημιουργία υποδομών	• 3 εξωτερικά χρηματοδοτούμενα έργα • +5 έργα ΣΒΑΚ	2025–2028
10. Τουρισμός & βιώσιμες μετακινήσεις	 Βιώσιμος τουριστικός προορισμός	– Υποδομές για τουρίστες – Προώθηση εναλλακτικού τουρισμού	• +15% τουριστική κίνηση	2026–2028

Προτεραιότητες	Στρατηγικοί Στόχοι	Στόχοι Υλοποίησης	Μετρήσιμοι Στόχοι	Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης
			2 τουριστικές διαδρομές με ποδήλατο	

B.3.4 Ορισμός δεικτών και μετρήσιμων στόχων

Στα επόμενα χρόνια, η παρακολούθηση και η διαρκής αξιολόγηση του επιπέδου εφαρμογής του ΣΒΑΚ πρόκειται να είναι καθοριστική για την αποτελεσματικότητα του σχεδίου. Είναι αναγκαία η ανάπτυξη ενός εργαλείου παρακολούθησης, προκειμένου οι εμπλεκόμενοι φορείς να παρεμβαίνουν άμεσα σε περίπτωση που η πραγματικότητα αποκλίνει σημαντικά από τους μετρήσιμους στόχους.

Στο παρόν κεφάλαιο αναπτύσσεται η μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης με σχετικούς δείκτες.

Σύμφωνα με το Ν. 4784/2021 αρ. 2 οι δείκτες παρακολούθησης (είναι) οι δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., οι οποίοι περιλαμβάνονται στο σχέδιο δράσης που καταρτίζεται στο στάδιο 5 και στις εκθέσεις προόδου.

Η χρήση δεικτών είναι ιδιαίτερα σημαντική για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ, καθώς οι δείκτες αποτελούν, ένα αντικειμενικό και ποσοτικό στοιχείο, το οποίο καταδεικνύει το ποσοστό επίτευξης του εκάστοτε στόχου.

Όπως έχει αναφερθεί, η επίτευξη στόχων πραγματοποιείται από μια σειρά μέτρων· συνεπώς, η διαίρεση ενός δείκτη κινητικότητας με το κόστος της κάθε δημόσιας επένδυσης για την εφαρμογή του κάθε μέτρου μπορεί να δείξει την αποδοτικότητα της κάθε επένδυσης.

Στο Ευρωπαϊκό Έργο CH4LLENGE έχει δημιουργηθεί μια τυπική λίστα δεικτών, χρήσιμη για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Οι συγκεκριμένοι δείκτες χωρίζονται σε:

- **Δείκτες αποτελεσμάτων** (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ στο κοινωνικό (social equity), οικονομικό (economic growth), περιβαλλοντικό (environment και livable streets) επίπεδο. Εμπεριέχονται και δείκτες σχετικοί με την (όχι μόνο οδική) ασφάλεια (safety) και την αποδοτικότητα (efficiency) του συστήματος. Μερικοί από αυτούς είναι: ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, συγκέντρωση χώρων πρασίνου, κόστος μετακινήσεων, αντιληπτή ασφάλεια.
- **Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας** (transport activity indicators): σχετίζονται κυρίως με τις επιλογές μετακίνησης που πρόκειται να γίνουν από τους κατοίκους στο μέλλον, εφόσον εφαρμοστούν αλλαγές στο μεταφορικό σύστημα. Αρκετοί δείκτες μπορούν να περιγράψουν τη μεταφορική δραστηριότητα· μερικοί από αυτούς είναι: αριθμός ταξιδιών ανά μέσο μεταφοράς, φόρτος οχημάτων σε συγκεκριμένες περιοχές, μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας κλπ.
- **Δείκτες Εκροών** (output indicators): υπολογίζουν το βαθμό υλοποίησης των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και των σχετικών μέτρων. Μερικοί δείκτες που ανήκουν σε αυτήν την ομάδα είναι: μήκος νέων υποδομών ανά μέσο

μετακίνησης, αριθμός χώρων Park & Ride, αριθμός εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κλπ.

- **Δείκτες Εισροών** (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των οικονομικών πόρων (κόστη) που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου και την εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται. Παραδείγματα τέτοιων δεικτών είναι: κόστος επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς, επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών κλπ.
- **Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος**: (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις). Τέτοιοι δείκτες μπορεί να είναι: ρυθμός μεγέθυνσης της οικονομίας, οι εξελίξεις στις αξίες ακίνητων κλπ.

Λαμβάνοντας υπόψη τη **διαθεσιμότητα** ποσοτικών στοιχείων, τους έξυπνους στόχους όπως αυτοί έχουν τεθεί κατά τη προηγούμενη φάση αλλά και τις οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Μινώα Πεδιάδας και των άλλων συναρμόδιων φορέων και υπηρεσιών, δημιουργήθηκε μια λίστα δεικτών, η οποία παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα. Οι δείκτες αυτοί έχουν ομαδοποιηθεί σύμφωνα με τις κατηγορίες που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Επιπλέον ορίζονται μετρήσιμοι στόχοι ανά δείκτη σε διάστημα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας.

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης	Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15ετία ++	
Α. Δείκτες αποτελεσμάτων						
A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (tn CO2) από τις μεταφορές στο Δήμο	Ο Δήμος είναι σε διαδικασία εκπόνησης ΣΔΑΕΚ, επομένως σε αυτή τη φάση δε γνωρίζουμε τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, στις μεταφορές. Παρόλα αυτά προτείνεται μείωση των εκπομπών, με την προώθηση των συλλογικών μέσων μετακίνησης και της πεζής/ ποδηλατικής	Μείωση κατά 20% των συνολικών εκπομπών από τις μεταφορές	Μείωση κατά 55% των συνολικών εκπομπών από τις μεταφορές	Μείωση κατά 60% των συνολικών εκπομπών από τις μεταφορές	Υπολογισμός με βάση τα οχηματοχιλιόμετρα ανά μέσο μεταφοράς και τύπο οχήματος. Χρήση μέσων συντελεστών εκπομπών τους.

		μετακίνησης.				
--	--	--------------	--	--	--	--

A.2. Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων	Ποσοστό (%) αστικών οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων	Στην περιοχή παρέμβασης δεν διατηρούνται ορθώς οι κανόνες οδικής κυκλοφορίας και δεν υφίσταται ιεράρχηση οδικού δικτύου και οδοί ήπιας κυκλοφορίας.	Τουλάχιστον το 20% του τοπικού οδικού δικτύου να είναι οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Τουλάχιστον το 25% του από τις μεταφορές οδικού δικτύου να είναι οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Τουλάχιστον το 45% του από τις μεταφορές οδικού δικτύου να είναι οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των δρόμων αυτών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους
A.3. Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός οικισμών του Δήμου	Στην Ελ. Βενιζέλου το πλάτος πεζοδρομίου κυμαίνεται μεταξύ 1,5-2μ.	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 2.00 στο	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 2.10	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 2.20	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση του πλάτους των νέων πεζοδρομίων.

Α.4. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων	Ποσοστό (%) χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων από το Δήμο και αριθμός σταθμών φόρτισης.	Μέσω του ΣΦΗΟ προτάθηκαν 12 σταθμοί φόρτισης. Σήμερα δεν έχει τοποθετηθεί το σύνολο των σταθμών.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 3% και εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 30 % και εγκατάσταση επιπλέον σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 40% και εγκατάσταση επιπλέον σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με την χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Στοιχεία ταξινομήσεων από τη Διεύθυνση Μεταφορών της Π.Κ.
---	---	--	---	---	--	--

A.5. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων (π.χ. ΕΠΗΟ, car-sharing) με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand)	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων – πατινιών	Τουλάχιστον 3 μέσα ανά 500 κατοίκους	Τουλάχιστον 5 μέσα ανά 500 κατοίκους	Τουλάχιστον 8 μέσα ανά 500 κατοίκους	Δημιουργία ζωνών επιρροής (buffer zones) γύρω από τους σταθμούς και υπολογισμός αριθμού κατοίκων εντός αυτών σε περιβάλλον GIS
---	---	---	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--

A.6. Αριθμός τροχαίων ν συμβάντων	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος	100-150 σοβαρά τροχαία συμβάντα ανά έτος στο σύνολο του Δήμου	Μείωση 10% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 50% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 100% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Παροχή δεδομένων από την αρμόδια Τροχαία υπηρεσία. Συστάσεις για προσεκτική καταγραφή της θέσης των τροχαίων συμβάντων και των υπολοίπων στοιχείων στις σχετικές φόρμες
---	---	--	---	---	--	--

A.7. Κόστος μετακινήσεων	Μείωση πραγματικού καθαρού κόστους (σε €) που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο	Το 95% των κατοίκων χρησιμοποιεί το ιδιωτικό όχημά τους για τις καθημερινές μετακινήσεις, το 3% το μηχανοκίνητο δίκυκλο και το 2% το ποδήλατο (από ερωτηματολόγιο).	Μείωση 5% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με βελτίωση υπηρεσιών Δημόσιας Συγκοινωνίας	Μείωση 10% πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων.	Μείωση 40% πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με υψηλή διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων.	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης και το κόστος το οποίο πληρώνουν καθημερινά
B. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας						
B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά	4% (περπάτημα)	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο). Αφορά	25% (15% περπάτημα και 10% ποδήλατο).	Μεγαλύτερο από 35% (15-20% περπάτημα και 15-20%	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης και

	προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία		μετακινήσεις εντός της πόλης του Πλατανιά.	Αφορά μετακινήσεις εντός της πόλης του Πλατανιά.	ποδήλατο). Αφορά μετακινήσεις εντός της πόλης του Πλατανιά	ανάπτυξη κυκλοφοριακών μοντέλων με τη βοήθεια ερευνών Π-Π και συστηματικών καταμετρητών σύνθεσης κυκλοφορίας
Β.2. Κυκλοφορία οχημάτων ιδιωτικής χρήσης σε κεντρικές αρτηρίες.	Κυκλοφοριακή ροή οχημάτων ιδιωτικής χρήσης σε άξονες δευτερεύουσας σημασίας και συλλεκτήριες οδούς εντός του Δήμου που παραλαμβάνουν υπερβολική κυκλοφορία.	Κυκλοφοριακή ροή οχημάτων ιδιωτικής χρήσης που ξεπερνά τα 1500 ΜΕΑ/h κατά τις ώρες αιχμής στη στην οδό Ελ. Βενιζέλου	Μείωση κατά 10%	Μείωση κατά 20% (από την χρονική περίοδο βάσης)	Μείωση κατά 30% (από την χρονική περίοδο βάσης)	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακής ροής οχημάτων ιδιωτικής χρήσης

Γ. Δείκτες εκροών						
Γ.1. Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης	Μήκος (σε m) των νέων υποδομών ανά μέσο μεταφοράς.		Τουλάχιστον το 40% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Τουλάχιστον το 50% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Τουλάχιστον το 70% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των νέων μεταφορικών υποδομών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους ανά μέσο μεταφοράς

Γ.2. Ποσότητα οργανωμένων χώρων στάθμευσης και αριθμός θέσεων στάθμευσης	Αριθμός οργανωμένων χώρων στάθμευσης καινούμερο θέσεων στάθμευσης που παρέχει ο κάθε χώρος.		Κατασκευή χώρου στάθμευσης (χωρητικότητας 20 θέσεων)	Κατασκευή χώρου στάθμευσης (χωρητικότητας 30 θέσεων)	Κατασκευή χώρου στάθμευσης (χωρητικότητας 40 θέσεων)	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των χώρων στάθμευσης εντός του δήμου.
Δ. Δείκτες εισροών						

Δ.1. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ	Κόστος (σε €) δράσεων προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας		Τουλάχιστον 15000 ευρώ σε εκδηλώσεις ευαισθητοποίησής	Τουλάχιστον 30000 ευρώ σε εκδηλώσεις ευαισθητοποίησής	Τουλάχιστον 45000 ευρώ σε εκδηλώσεις ευαισθητοποίησής	Παροχή στοιχείων κόστους από τον Δήμο
---	--	--	--	--	--	---

Ο υπολογισμός ενός ποσοτικού δείκτη απαιτεί τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων και την επεξεργασία αυτών με χρήση κατάλληλου λογισμικού. Στους επόμενους πίνακες δίνονται οι ενδεικτικές απαιτήσεις δεδομένων ανά δείκτη, καθώς και πιθανές πηγές παροχής πρωτογενών δεδομένων. Παράλληλα, παρουσιάζονται ενδεικτικά μεθοδολογικά βήματα για τον τελικό υπολογισμό του κάθε δείκτη. Τέλος, οι πίνακες προτείνουν τις απαιτήσεις σε λογισμικό και τον αρμόδιο φορέα υπολογισμού του κάθε δείκτη.

Πίνακας 3: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.1

Ονομασία Δείκτη	Α.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου
Μονάδα μέτρησης	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (tn CO ₂) στο Δήμο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Σύνθεση κυκλοφορόντων οχημάτων ανά καύσιμο και μετρήσεις εκπομπών
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Μετρητές ατμοσφαιρικών δεδομένων
Βασικά βήματα υπολογισμού	Υπολογισμός εκπομπών με βάση τυπικές τιμές ανά καύσιμο
Απαιτούμενα λογισμικά	Πρόγραμμα επεξεργασίας ατμοσφαιρικών δεδομένων κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Μινώα Πεδιάδας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 4: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.2

Ονομασία Δείκτη	Α.2. Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) αστικών οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ

Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Ψηφιοποίηση νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας 3) Υπολογισμός μήκους νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας 4) Υπολογισμός ποσοστού νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας ως προς το συνολικό οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Μινώα Πεδιάδας

Πίνακας 5: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.3

Ονομασία Δείκτη	Α.3. Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας
Μονάδα μέτρησης	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός οικισμών του Δήμου
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Πλάτος πεζοδρομίου ανά οδικό τμήμα
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή τιμής πλάτους σε πεζοδρόμια που έγιναν παρεμβάσεις 3) Υπολογισμός μέσου πλάτους πεζοδρομίου στο σύνολο του αστικού χώρου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Μινώα Πεδιάδας

Πίνακας 6: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.4

Ονομασία Δείκτη	Α.4. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Σύνθεση κυκλοφορόντων οχημάτων ανά καύσιμο, Στοιχεία ταξινομήσεων Η/Ο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις, Διεύθυνση Μεταφορών ΠΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστού ηλεκτρικών οχημάτων Εναλλακτικά υπολογισμοί με βάση τις ταξινομήσεις στη Δ. Μεταφορών της ΠΚ
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Μινώα Πεδιάδας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 7: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.5

Ονομασία Δείκτη	Α.5. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων
Μονάδα μέτρησης	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Θέσεις σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Πλατανιά
Βασικά βήματα υπολογισμού	Χαρτογράφηση σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Μινώα Πεδιάδας

Πίνακας 8: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.6

Ονομασία Δείκτη	Α.6. Αριθμός τροχαίων συμβάντων
Μονάδα μέτρησης	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός, θέσεις, σοβαρότητα τροχαίων συμβάντων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδια τροχαία, ΕΛΣΤΑΤ
Βασικά βήματα υπολογισμού	Επεξεργασία δεδομένων από ΕΛΣΤΑΤ και σύγκριση με δεδομένα Τροχαίας.
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Μινώα Πεδιάδας

Πίνακας 9: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.7

Ονομασία Δείκτη	Α.7. Κόστος μετακινήσεων
Μονάδα μέτρησης	Μείωση πραγματικού καθαρού κόστους (σε €) που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κόστος για μετακινήσεις ανά νοικοκυριό
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου
	3) Υπολογισμός μέσου κόστους ανά μέσο μετακίνησης και νοικοκυριό

Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, Surveymonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Μινώα Πεδιάδας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 10: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης B.1

Ονομασία Δείκτη	B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επιλογές καθημερινής μετακίνησης και συμπεριφορά
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις και επεξεργασία δεδομένων που έχουν συλλεγεί μέσω των ευφύων συστημάτων μεταφορών που θα λειτουργήσουν στον Δήμο.
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστών και αποστάσεων ανά μέσο μετακίνησης Απευθείας δεδομένα από ITS
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Μινώα Πεδιάδας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 11: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.2

Ονομασία Δείκτη	Β.2. Κυκλοφοριακός φόρτος σε συγκεκριμένες διαδρομές
Μονάδα μέτρησης	Κυκλοφοριακός φόρτος σε άξονες δευτερεύουσας σημασίας και συλλεκτήριες οδούς εντός του Δήμου που παραλαμβάνουν υπερβολική κυκλοφορία σήμερα.
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κυκλοφοριακοί φόρτοι
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Κυκλοφοριακές μετρήσεις Σύστημα ITS
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός διαδικασίας συλλογής δεδομένων 2) Συλλογή κυκλοφοριακών δεδομένων 3) Υπολογισμός κρίσιμων μεγεθών Απευθείας εξαγωγή δεδομένων από ITS
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Λογισμικό επεξεργασίας βίντεο, και ευφυή συστήματα μεταφορών που έχουν προμηθευτεί από το Δήμο.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Μινώα Πεδιάδας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 12: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Γ.1

Ονομασία Δείκτη	Γ.1. Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης
Μονάδα μέτρησης	Μήκος (σε m) των νέων υποδομών ανά μέσο μεταφοράς
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Μήκος νέων υποδομών
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Μινώα Πεδιάδας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Χαρτογράφηση νέων μεταφορικών υποδομών σε περιβάλλον GIS

	2) Υπολογισμός ποσοστού μήκους ανά μέσο μεταφοράς
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών)
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Μινώα Πεδιάδας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 13: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Γ.2

Ονομασία Δείκτη	Γ.2. Ποσότητα οργανωμένων χώρων στάθμευσης και αριθμός θέσεων στάθμευσης
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός οργανωμένων χώρων στάθμευσης και νούμερο θέσεων στάθμευσης που παρέχει ο κάθε χώρος. Εναλλακτικά δημοσίως προσβάσιμες θέσεις στάθμευσης/ 100 κατοίκους
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Νέοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Μινώα Πεδιάδας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Χαρτογράφηση νέων οργανωμένων χώρων στάθμευσης σε περιβάλλον GIS 2) Υπολογισμός αριθμού νέων θέσεων στάθμευσης για κάθε χώρο.
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών)
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Μινώα Πεδιάδας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 14: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Δ.1

Ονομασία Δείκτη	Δ.1. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ
Μονάδα μέτρησης	Κόστος (σε €) δράσεων προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας

Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κόστος επενδύσεων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Μινώα Πεδιάδας
Βασικά βήματα υπολογισμού	Υπολογισμός κόστους για τη διοργάνωση εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κάθε έτος
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Μινώα Πεδιάδας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Για την παρακολούθηση των δεικτών, ο Δήμος Μινώα Πεδιάδας οφείλει να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό τα χωρικά δεδομένα, τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια του ΣΒΑΚ. Είναι πλέον δυνατή η δημιουργία μιας γεωγραφικής βάσης πληροφοριών, η οποία θα πρέπει να ενημερώνεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα προκειμένου να εξάγονται νέοι υπολογισμοί δεικτών. Είναι αναμφίβολο ότι η συγκεκριμένη βάση δεδομένων θα βοηθήσει την προετοιμασία και άλλων μελλοντικών μελετών και ειδικών σχεδίων. Νέες έρευνες ερωτηματολογίου σχετικά με το κόστος και το μέσο μετακίνησης, την αντιληπτή ασφάλεια και την ικανοποίηση των επιχειρήσεων.

B.3.5 Οριστική διαμόρφωση σεναρίου κινητικότητας

Στο προηγούμενο Στάδιο της Φάσης Ανάπτυξης (Φάση Β) του ΣΒΑΚ, ήτοι στο Στάδιο 2: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων, προτάθηκαν τρία (5) εναλλακτικά σενάρια για τη βελτίωση της κινητικότητας. Ανακεφαλαιωτικά, αναφέρεται ότι το **1^ο εναλλακτικό στάδιο** αφορά τη συνέχιση της υφιστάμενης κατάστασης «Business as Usual», χωρίς κάποια εξωτερική παρέμβαση αλλά μόνο με την εκπόνηση των ήδη προγραμματισμένων μελετών του Δήμου στον τομέα της κινητικότητας και του περιβάλλον χώρου. Το σενάριο αυτό σε βάθος χρόνου και με την περαιτέρω αύξηση των διερχομένων λόγω της χωροθέτησης του νέου αεροδρομίου στο Καστέλι, θα δημιουργήσει τρομερά προβλήματα στον τομέα της κινητικότητας. Η κυκλοφοριακή σύγχυση, οι υψηλές καθυστερήσεις των μετακινήσεων, τα οδικά ατυχήματα είναι πλέον δεδομένα, καθώς η χωρητικότητα του αστικού ιστού του Αρκαλοχωρίου και της της Ελ. Βενιζέλου είναι δεδομένα.

Το **2^ο και 3^ο εναλλακτικό σενάριο**, είναι σενάρια τα οποία προωθούν κατευθύνσεις και προτεραιότητες αλλαγής της υφιστάμενης εικόνας της κινητικότητας με έμφαση τον άνθρωπο. Στα σενάρια αυτά προτείνονται, αρχικά, ήπιες παρεμβάσεις που αφορούν την εκπόνηση πολεοδομικής μελέτης, την εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης και μελέτης στάθμευσης οι οποίες θα επαναπροσδιορίσουν την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, θα καθορίσουν περιοχές και οδούς ήπιας κυκλοφορίας, θα ελέγξουν τη διαγράμμιση των διαβάσεων, θα προσθέσουν σηματοδότηση και θα δημιουργήσουν μέτρα για την αποφυγή και απαγόρευση της παρόδιας ή/και επί της οδού στάθμευσης. Παράλληλα, μέσω των σεναρίων ενισχύεται η χρήση εναλλακτικών και συλλογικών μέσων μεταφοράς, λαμβάνοντας μία σειρά μέτρων που θα συντηρήσουν και θα αναβαθμίσουν τη δημόσια αστική και υπεραστική συγκοινωνία. Έπειτα, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να επισημανθεί ότι στα σενάρια γίνεται ωδή στην προσβασιμότητα για όλους, με μέριμνα για την εύκολη μετακίνηση όλων των κοινωνικών ομάδων (γονέων με καρότσι μωρού, ηλικιωμένων, κ.λπ.), ατόμων με κινητικές δυσκολίες, τυφλών κ.λπ. Συμπληρωματικά, γίνεται αναφορά στην εξοικονόμηση ενέργειας από το δημοτικό στόλο καθώς και την ενίσχυση της χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων και ποδηλάτων.

Στο **4^ο και 5^ο εναλλακτικό σενάριο**, το οποίο αποτελεί και το ριζοσπαστικό σενάριο, με δραστικές παρεμβάσεις, προτείνεται η αλλαγή της διέλευσης Ελ. Βενιζέλου έως Εθν. Αντιστάσεως ως εξής: α) μονής καθόδου από βορρά προς νότο και από νότο προς βορρά διπλής κατεύθυνσης, με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της ήπιας κυκλοφορίας και της μείξης αυτοκινήτου, πεζών και ποδηλάτων από το νότο προς το βορά έως τη Εθν. Αντιστάσεως, β) μονής καθόδου από βορρά προς νότο και από νότο προς βορρά μονής ανόδου.

Κατόπιν δημόσιας διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους φορείς και την τοπική κοινωνία, αποφασίστηκε η υιοθέτηση των Σεναρίων 3 και 4 ως τα επικρατέστερα για την περαιτέρω διαμόρφωση του σχεδίου βιώσιμης κινητικότητας του Αρκαλοχωρίου, καθώς συνδυάζουν ήπιες και ριζοσπαστικές παρεμβάσεις με στόχο την ενίσχυση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της βιώσιμης μετακίνησης.

Εικόνα 5: Υπόμνημα ήπιου σεναρίου 2



ΟΔΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Ι.Χ.



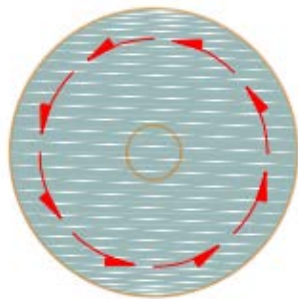
ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ



ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ



ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ

Εικόνα 6: Ήπιο σενάριο 2



Εικόνα 7: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)



Εικόνα 8: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)



Εικόνα 9: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)



Εικόνα 10: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)



Εικόνα 11: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)



Εικόνα 12: Ήπιο σενάριο 2 (συνέχεια)



Εικόνα 13: Υπόμνημα ριζοσπαστικού σεναρίου 1



ΟΔΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Ι.Χ.



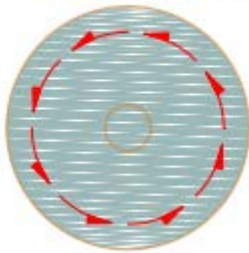
ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ



ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ



ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ

Εικόνα 14: Ριζοσπαστικό σενάριο 1



Εικόνα 15: Ριζοσπαστικό σενάριο 1 (συνέχεια)



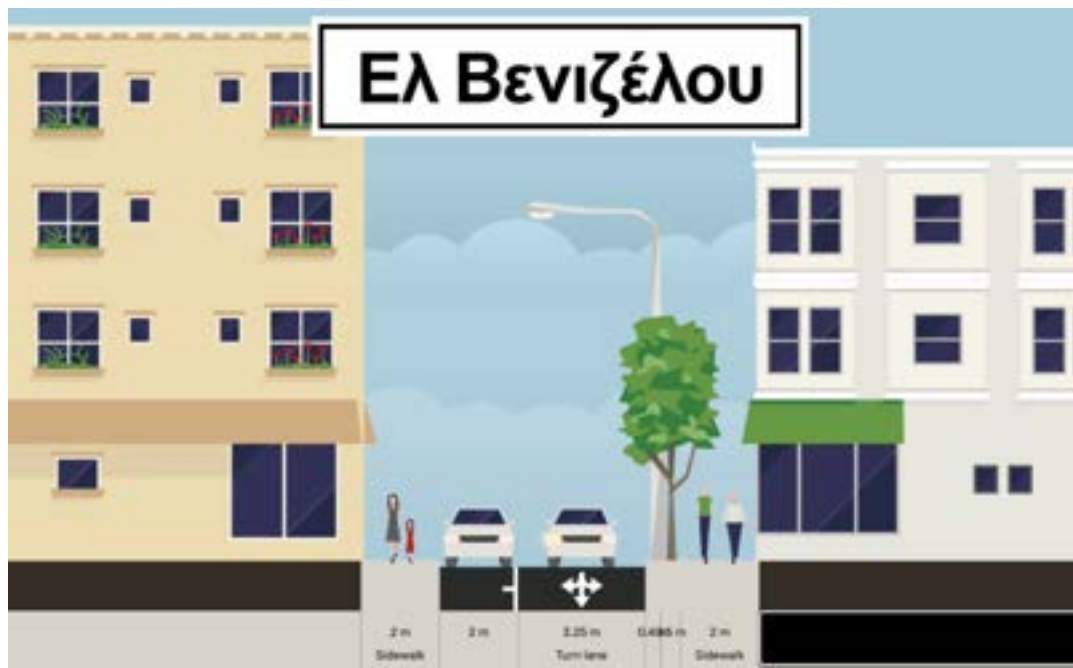
Εικόνα 16: Ριζοσπαστικό σενάριο 1 (συνέχεια)



Εικόνα 17: Ριζοσπαστικό σενάριο 1 (συνέχεια)



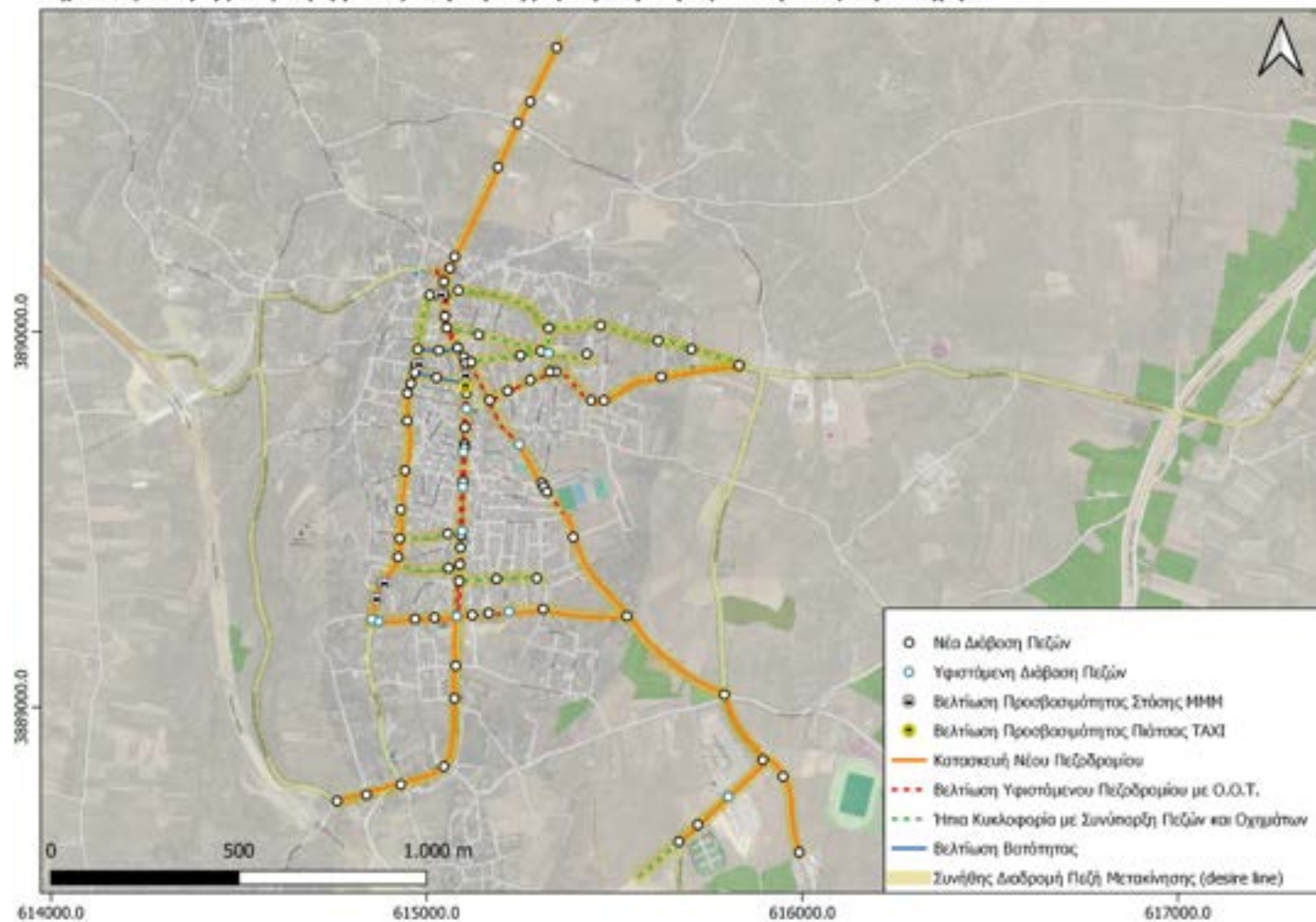
Εικόνα 18: Ήπιο σενάριο 2



Εικόνα 19: Ριζοσπαστικό σενάριο 3

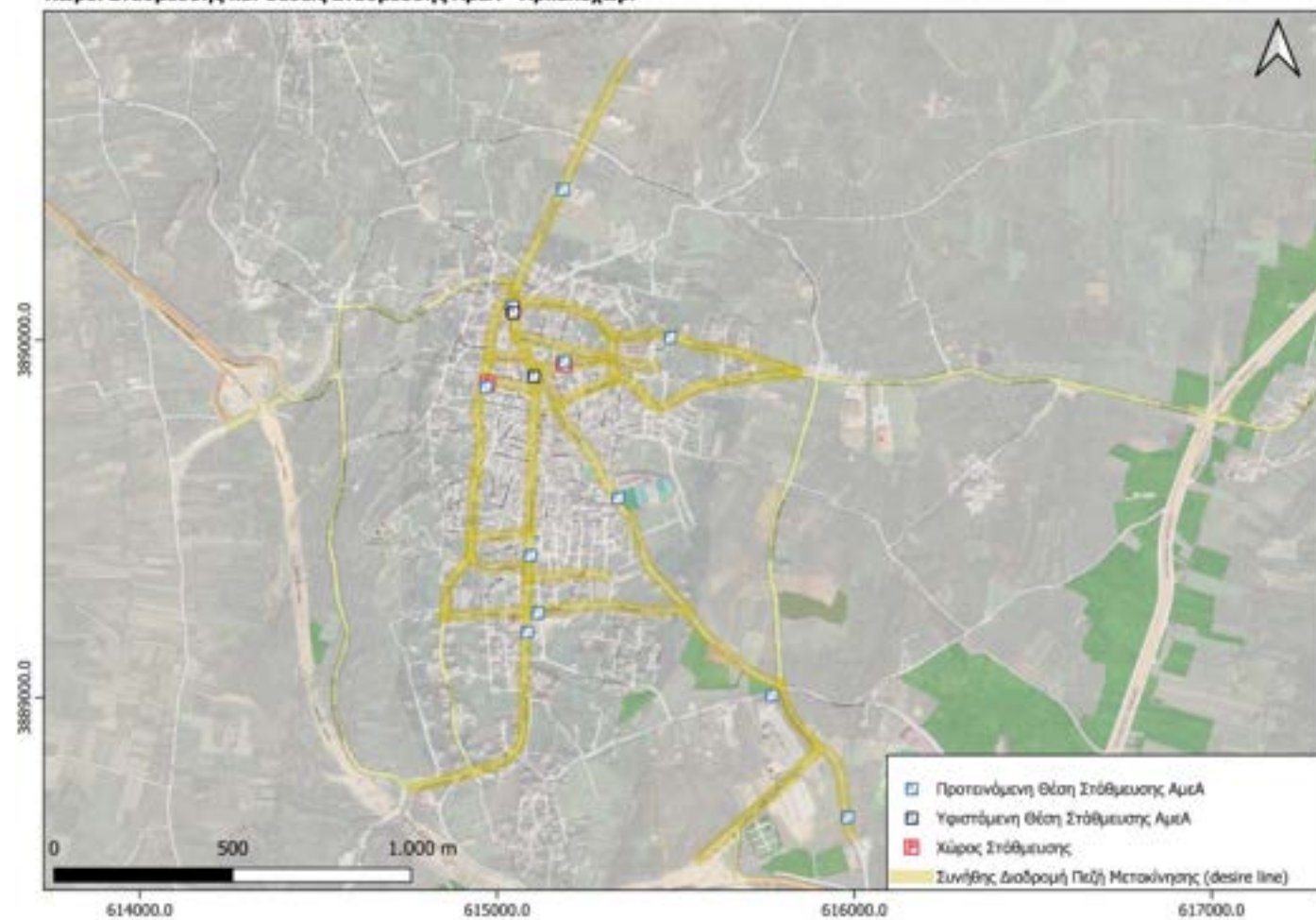


Σημειακές και Γραμμικές Παρεμβάσεις Αναβάθμισης Προσβασιμότητας σε Διαβάσεις - Αρκαλοχώρι



Πηγή: ΣΑΠ Μινώα Πεδιάδας

Χώροι Στάθμευσης και Θέσεις Στάθμευσης ΑμεΑ - Αρκαλοχώρι



Πηγή: ΣΑΠ Μινώα Πεδιάδας