



ΦΑΣΗ Α : Καταγραφή - Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και ανάπτυξη Οράματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μαραθώνος

Π.Α.3: «Όραμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μαραθώνος»

Ανάδοχο Μελετητικό Σχήμα

Ευθύμιος Μυρισιώτης
Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Ιωάννης Κουγιανός και Συνεργάτες Ε.Ε Σύμβουλοι Μηχανικοί

Χατζηγιάννης Κωνσταντίνος του Μιχαήλ,
Πολυεξοπλιστής-Χωροτάκτης Μηχανικός

Φορέας Ανάθεσης

Δήμος Μαραθώνος

Τίτλος Μελέτης: «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Μαραθώνος»

**ΦΑΣΗ Α: Καταγραφή - Ανάλυση υφιστάμενης
κατάστασης και ανάπτυξη Οράματος Βιώσιμης Αστικής
Κινητικότητας Δήμου Μαραθώνος**

Π.Α.3: «Όραμα Βιώσιμης Αστικής
Κινητικότητας Δήμου Μαραθώνος»

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ

Ο ΝΟΜΙΜΟΣ ΚΟΙΝΟΣ
ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ
ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2019

Περιεχόμενα

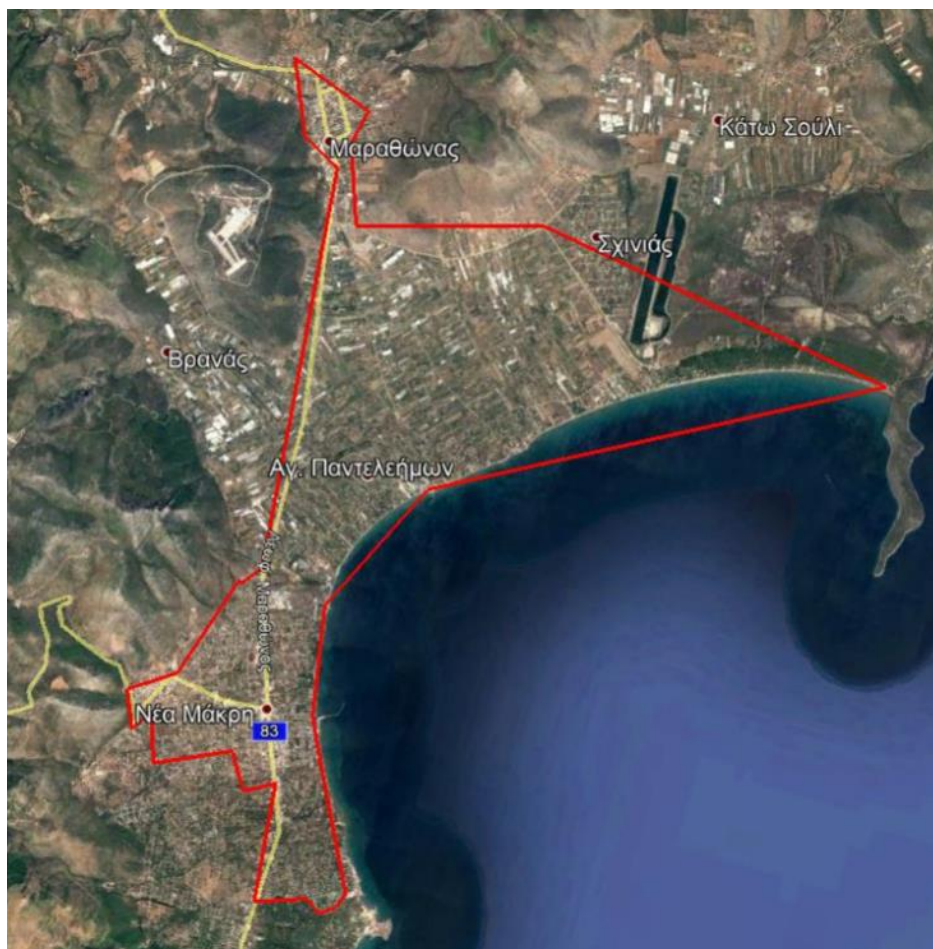
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	2
2. ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΒΑΚ	4
3. ΚΥΡΙΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	7
4. ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	10

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα Τεχνική Έκθεση, αφορά στο παραδοτέο Π.Α.3 με τίτλο «Όραμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μαραθώνος» του «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Μαραθώνος».

Ο Δήμος Μαραθώνος βρίσκεται στα βορειοανατολικά παράλια της Αττικής και έχει συνολική έκταση 222,17 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Ο σημερινός Δήμος προέκυψε σύμφωνα με το Ν.3852/2010 (ΦΕΚ 87 Α/ 07-06-2010) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», από τη συνένωση των Δήμων Μαραθώνος και Νέας Μάκρης και των Κοινοτήτων Γραμματικού και Βαρνάβα. Έδρα του Δήμου είναι ο Μαραθώνας. Βορειοδυτικά συνορεύει με τον Δήμο Ωρωπού, δυτικά με τον Δήμο Διονύσου νοτιοδυτικά με τον Δήμο Πεντέλης και νότια με τον Δήμο Ραφήνας – βρέχεται από τον Νότιο Ευβοϊκό και τον κόλπο των Πεταλιών.

Η προτεινόμενη περιοχή ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μαραθώνος θα αφορά τμήματα των Δημοτικών Ενοτήτων Μαραθώνα και Νέας Μάκρης. Συγκεκριμένα, θα αφορά τον Οικισμό Φλωρίς, την περιοχή Ζούμπερι, το κατάντη της Λ. Μαραθώνος τμήμα της 6ης Π.Ε. , την 5η Π.Ε., την 3η Π.Ε., την 1η Π.Ε., τη 2η Π.Ε. και τον Οικισμό Ανατολή της Δημοτικής Ενότητας Νέας Μάκρης και το τμήμα της Δημοτικής Ενότητας Μαραθώνα που περιλαμβάνει την ευρύτερη περιοχή κατάντη της Λ. Μαραθώνος και άρχεται από τα όρια με τη Δημοτική Ενότητα Ν. Μάκρη - Παραλία Μαραθώνα – Οικισμός Μαραθώνα και εκτείνεται έως και το Πάρκο Σχοινιά. Αναλυτικά η περιοχή μελέτης απεικονίζεται στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 1: Περιοχή μελέτης

Αποτελεί μία περιοχή με συνεχώς αυξανόμενο πληθυσμό, καθώς από παραθεριστική κατοικία που αποτελούσε στο παρελθόν επιλέγεται πλέον ως περιοχή μόνιμης κατοικίας. Επιπλέον, κατά την τουριστική περίοδο, ήτοι από το μήνα Μάιο έως τον Οκτώβριο εκάστου έτους, ο αριθμός των επισκεπτών και των παραθεριστών ξεπερνά κατά πολύ τον αριθμό του μόνιμου πληθυσμού δημιουργώντας σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα.

Το παρόν τεύχος το οποίο αφορά στην διατύπωση και ανάλυση του οράματος βιώσιμης αστικής κινητικότητας για τον Δήμο Μαραθώνος.

2. ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΒΑΚ

Η διαμόρφωση ενός αποτελεσματικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα πρέπει να εξυπηρετεί μια σειρά από βασικούς στόχους οι οποίοι είναι οι παρακάτω:

- Προώθηση της κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των πολιτών.
- Ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας στο Δήμο μέσω της βελτίωσης των προσβάσεων.
- Ανάπτυξη των λειτουργιών του Δήμου σε φιλικό και ανθρώπινο περιβάλλον και υποστήριξη των λειτουργιών αυτών με αστικές μεταφορές υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης. Ιδιαίτερη σημασία ως προς αυτές, πρέπει να δοθεί στους βασικούς πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας. Αυτοί είναι η δημόσια συγκοινωνία, το βάδισμα και η ποδηλασία με σχεδιασμό αντίστοιχων δικτύων υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης και προσβασιμότητας για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Εφαρμογή μέτρων διαχείρισης και παρεμβάσεων για την ενθάρρυνση της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτων ή πεζή και αποθάρρυνση της χρήσης Ι.Χ. για τις καθημερινές μετακινήσεις.
- Εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων και στρατηγικών στην ικανοποίηση των αναγκών για μετακινήσεις, με έμφαση στην αύξηση του βαθμού συμπληρωματικότητας μεταξύ των μέσων μεταφοράς.
- Στρατηγική αντιμετώπιση της αστικής κινητικότητας με τρόπο ώστε να διασφαλιστεί η ομαλή διαδικασία υλοποίησης των απαιτούμενων παρεμβάσεων στα επόμενα 10 χρόνια.
- Στρατηγικός προγραμματισμός προτεινόμενων έργων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας, με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλιστεί τόσο η ομαλή διαδικασία υλοποίησής τους στα επόμενα χρόνια, όσο και η απαραίτητη χρηματοδότηση.
- Προσδιορισμός βασικών ζητημάτων πολεοδομικής πολιτικής που επηρεάζουν τα μεγέθη και τα χαρακτηριστικά κινητικότητας στην πόλη όπως χωροθέτηση υψηλής επισκεψιμότητας δραστηριοτήτων, επεκτάσεις, συντελεστές δόμησης και πυκνότητες, σε συνδυασμό με την προτεινόμενη γεωγραφία ανάπτυξης των δικτύων δημόσιων συγκοινωνιών.
- Άμεση υλοποίηση σημειακών παρεμβάσεων σε επιλεγμένες θέσεις βαρύτητας για την ορθή εφαρμογή των στόχων και προβλέψεων της μελέτης.
- Προώθηση λύσεων «διαχείρισης κινητικότητας», δηλαδή βιώσιμων μετακινήσεων για τις οποίες δεν χρειάζεται η υλοποίηση νέας υποδομής, όπως «κοινόχρηστου αυτοκινήτου», «συλλογικής χρήσης του αυτοκινήτου» και «ομαδικής μετακίνησης προς το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο».
- Αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών.
- Καθορισμός και διευθέτηση των ειδικών χώρων στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένων και των χώρων για ολιγόλεπτη στάθμευση τουριστικών λεωφορείων, ταξί κτλ.
- Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και τον εκπομπών CO₂ στην ατμόσφαιρα.
- Μείωση του εκπεμπόμενου θορύβου που προκαλείται από την κυκλοφορία των οχημάτων και προκαλεί σημαντικές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία.

- Συμβολή στη μείωση κατά το δυνατόν του φαινομένου της Αστικής Θερμικής Νησίδας (αύξηση των θερμοκρασιών που αναπτύσσονται στις πόλεις σε σχέση με την ύπαιθρο) μέσω της μείωσης των εκπεμπόμενων ρύπων και της πρότασης φυτεύσεων σε οδούς και πεζοδρόμους.
- Η επίτευξη των παραπάνω στόχων βασίζεται στους ακόλουθους βασικούς άξονες:
- Ύπαρξη ενιαίου Χωροταξικού, Πολεοδομικού και Συγκοινωνιακού σχεδιασμού (εναρμόνιση χρήσεων γης με τις υποδομές, ιεράρχηση οδικού δικτύου, ιεραρχημένη ανάπτυξη υποδομών κλπ.).
- Βιώσιμη διαχείριση κυκλοφορίας (ατομικά μηχανοκίνητα μέσα μετακίνησης, στάθμευση παρά την οδό, οδική ασφάλεια, «έξυπνη κυκλοφορία»).
- Ενίσχυση των ΜΜΜ κάθε είδους.
- Ώθηση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, τεχνολογιών και μέτρων για το περιβάλλον.
- Βελτίωση και αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών για την κινητικότητα των ΑΜΕΑ.
- Διερεύνηση του χρηματοδοτικού περιβάλλοντος για την ένταξη των προτεινόμενων έργων του ΣΒΑΚ, όπως το ΕΣΠΑ, τα Ευρωπαϊκά Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία.
- Εφαρμογή των αρχών της Λευκής Βίβλου των Μετακινήσεων, ώστε να υπάρχει ισομερής καταμερισμός των βαρών και των μετακινήσεων.

Ειδικότερα για τον δήμο Μαραθώνος η αναθέτουσα Αρχή έχει θέσει τις παρακάτω βασικές στοχεύσεις:

- Την αύξηση του ποσοστού χρήσης των εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, όπως το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση.
- Τη μείωση χρήσης ΙΧ οχημάτων.
- Τη διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης των ατόμων [συμπεριλαμβανομένων των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και των Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ)].
- Την εξεύρεση λύσης αναφορικά με τη Δημοτική Συγκοινωνία.
- Την εξεύρεση λύσης αναφορικά με τη διαχείριση της στάθμευσης.
- Την ανάπτυξη συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας.

Οι βασικές αρχές τις οποίες θα πρέπει να εξυπηρετήσει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Μαραθώνος είναι οι εξής:

- Ανάπτυξη της περιοχής μελέτης με βάση τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Προσαρμογή του κυκλοφοριακού μοντέλου της περιοχής μελέτης με κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις, αλλαγές κατεύθυνσης, αλλαγές προτεραιοτήτων διασταυρώσεων, κλπ.).
- Δημιουργία πλήρους και ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων για πεζούς (και ΑΜΕΑ) σε ολόκληρη την περιοχή μελέτης με μέτρα όπως διαπλάτυνση γραμμική ή σημειακή των πεζοδρομίων, νησίδες ασφαλείας, δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας, κλπ.

- Δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων αποκλειστικής ή μικτής χρήσης επί του οδοστρώματος ή του πεζοδρομίου.
- Δημιουργία ολοκληρωμένου σχεδίου συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
- Ολικός σχεδιασμός της πολιτικής στάθμευσης στην περιοχή μελέτης.
- Υλοποίηση σημειακών παρεμβάσεων μικρής έκτασης για την αντιμετώπιση τοπικών προβλημάτων που αφορούν πλατείες, εισόδους σχολικών συγκροτημάτων, επικίνδυνα σημεία κλπ.
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας με κατάλληλες διαμορφώσεις και βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- Στρατηγικός προγραμματισμός των προτεινόμενων έργων και παρεμβάσεων, με πλήρη προϋπολογισμό και αναλυτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους.

3. ΚΥΡΙΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Ολοκληρώνοντας την πολυεπίπεδη καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης, πραγματοποιήθηκε μια πρώτη κυκλοφοριακή θεώρηση της περιοχής μελέτης, ώστε να εντοπιστούν τα κύρια προβλήματα και οι κίνδυνοι, στους οποίους θα πρέπει να εστιάσουν οι προτάσεις βελτίωσης του παρόντος ΣΒΑΚ.

Αρχικά, όσον αφορά την εφαρμογή της πολεοδομικής νομοθεσίας στην περιοχή μελέτης, προκύπτει ότι σε αρκετά σημεία της περιοχής δεν έχουν εφαρμοσθεί σε ικανοποιητικό βαθμό τα όσα προέβλεπε ο πολεοδομικός κανονισμός. Ειδικότερα, παρατηρείται ότι το εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων, όπως προβλέπονταν στις σχετικές Πολεοδομικές Μελέτες, δεν έχει διανοιχθεί σε μεγάλο μήκος του. Παράλληλα, οι προβλεπόμενοι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι, όπως χώροι πρασίνου, πάρκα, πλατείες, χώροι αθλητικών δραστηριοτήτων, χώροι στάθμευσης, πολιτιστικοί χώροι, καθώς και χώροι εκπαίδευσης, δεν έχουν υλοποιηθεί. Κατά αυτόν τον τρόπο παρατηρούνται φαινόμενα αναρχίας και ετερογένειας όσον αφορά το δομημένο περιβάλλον της περιοχής ενδιαφέροντος. Αποτέλεσμα αυτού είναι να υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις σε δίκτυα υποδομών και εξυπηρητήσεις.

Κατά την καταγραφή των γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης, όπως καταγράφεται αναλυτικά και στον αντίστοιχο πίνακα του παραρτήματος Α-1, παρατηρήθηκε ότι πέραν των βασικών αρτηριών της περιοχής μελέτης, όπως η Λ. Μαραθώνος, Λ. Σχινιά, Λ. Σουλίου, Ε.Ο. Εκάλης – Ν. Μάρκρης και των βασικών συλλεκτήριων οδών (Αγ. Παρασκευής, Αεροπορίας κ.α.), τα πλάτη οδοστρώματος στα περισσότερα οδικά τμήματα της περιοχής μελέτης είναι περιορισμένα, ακόμα και σε τμήματα της Λ. Ποσειδώνος, η οποία αποτελεί τον σημαντικότερο άξονα της περιοχής μελέτης κατά μήκος του παραλιακού μετώπου. Πολλές οδοί οι οποίες είναι χαρακτηρισμένες σαν διπλής κατεύθυνσης, λόγω του περιορισμένου πλάτους τους δεν δύναται να εξυπηρηθούν επαρκώς και την κυκλοφορία και των δυο κατευθύνσεων, επομένως θα πρέπει να διερευνηθούν πιθανές μονοδρομήσεις αυτών για την βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών.

Επίσης όπως καταγράφηκε στο μεγαλύτερο μέρος της περιοχής μελέτης, δεν υπάρχει ολοκληρωμένο δίκτυο πεζοδρομίων. Σε πολλά οδικά τμήματα στα οποία έχουν υλοποιηθεί πεζοδρόμια, η ύπαρξη εμποδίων όπως δέντρα, ιστοί της ΔΕΗ, περίπτερα κ.α., καθώς επίσης και η προχειρότητα της κατασκευής τους τα καθιστά σχεδόν απροσπέλαστα.



Εικόνα 2: Παραδείγματα εμποδίων για την κίνηση των πεζών επί υφιστάμενων πεζοδρομίων εντός περιοχής μελέτης

Πέρα των παραπάνω στην συντριπτική πλειοψηφία τους τα υφιστάμενα πεζοδρόμια δεν διαθέτουν τις απαραίτητες υποδομές για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ (οδηγός τυφλών, ράμπες ΑμεΑ). Επομένως κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρομίων προσβάσιμο για όλους, σε όλο το εύρος της περιοχής μελέτης, το οποίο θα πλαισιώσει τον υφιστάμενο πεζόδρομο του παραλιακού μετώπου, καθώς επίσης και η εφαρμογή των πεζοδρομήσεων που προβλέπονται βάσει του σχεδίου πόλης.

Συμπληρωματικά με την δημιουργία ασφαλούς και προσβάσιμου δικτύου πεζοδρομίων – πεζοδρόμων, θα πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα υλοποίησης ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων, έστω στο παραλιακό τμήμα της περιοχής μελέτης, καθώς όπως παρατηρήθηκε δεν υφίστανται ποδηλατοδρόμοι εντός της περιοχής μελέτης. Η ενίσχυση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς, όπως το ποδήλατο, αποτελούν βασικές προτεραιότητες για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ. Εκτιμάται ότι στη περιοχή μελέτης λόγω του παραλιακού τμήματός της και του παραθεριστικού χαρακτήρα της κατά την θερινή περίοδο, η ανάπτυξη ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων θα την αναβάθμιζε σημαντικά.

Όσον αφορά στις κυκλοφοριακές συνθήκες εντός της περιοχής μελέτης, παρουσιάζεται σημαντική διαφοροποίηση των συνθηκών κατά την διάρκεια της θερινής περιόδου, με την αύξηση των φόρτων να ισοδυναμεί περίπου με το 50% σε σχέση με την κυκλοφορία κατά την τυπική περίοδο καταγραφών. Λόγω αυτής της μεγάλης μεταβολής του κυκλοφοριακού φόρτου κατά την διάρκεια του καλοκαιριού, θα πρέπει να διερευνηθούν αποτελεσματικά μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας κατά τις περιόδους αιχμής. Οι οδοί με την μεγαλύτερη μέση ημερήσια κυκλοφορία εντός της περιοχής μελέτης είναι οι παρακάτω (αναγράφονται οι μέγιστες τιμές Μέση Ημερήσια Κυκλοφορίας οι οποίες προέκυψαν από τις καταγραφές των διατομών):

1. Λ. Μαραθώνος:

Κατά την θερινή περίοδο – Σαββατοκύριακο: 28.000 ΜΕΑ
Κατά την τυπική περίοδο – τυπική ημέρα: 23.000 ΜΕΑ

2. Εκάλης – Ν. Μάκρης:

Κατά την θερινή περίοδο – Σαββατοκύριακο: 14.000 ΜΕΑ
Κατά την τυπική περίοδο – τυπική ημέρα: 10.000 ΜΕΑ

3. Δημοκρατίας:

Κατά την θερινή περίοδο – Σαββατοκύριακο: 13.000 ΜΕΑ
Κατά την τυπική περίοδο – τυπική ημέρα: 9.800 ΜΕΑ

4. Λ. Ποσειδώνος (Ν. Μάκρη):

Κατά την θερινή περίοδο – Σαββατοκύριακο: 8.000 ΜΕΑ
Κατά την τυπική περίοδο – Σαββατοκύριακο: 5.000 ΜΕΑ

5. Φειδιπίδου:

Κατά την θερινή περίοδο – Σαββατοκύριακο: 8.600 ΜΕΑ
Κατά την τυπική περίοδο – Σαββατοκύριακο: 2.400 ΜΕΑ

6. Αεροπορίας:

Κατά την θερινή περίοδο – Σαββατοκύριακο: 8.000 ΜΕΑ

Κατά την τυπική περίοδο – Σαββατοκύριακο: 3.000 ΜΕΑ

Επίσης όπως σημειώθηκε και στο αντίστοιχο κεφάλαιο της ανάλυσης των κυκλοφοριακών φόρτων των κόμβων, θα πρέπει να υλοποιηθούν παρεμβάσεις για την βελτίωση και την αναδιαμόρφωση συγκεκριμένων κόμβων εντός της περιοχής μελέτης, με στόχο την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και την καλύτερη οργάνωση της κυκλοφορίας.

Όσον αναφορά στην διαχείριση της στάθμευσης, όπως καταγράφηκε παράνομη στάθμευση συγκεντρώνεται στα παραλιακά τμήματα της Ν. Μάκρης και του Μαραθώνα, όπου συναντώνται οι μεγαλύτεροι πόλοι έλξης μετακινήσεων στην περιοχή κατά την θερινή περίοδο κυρίως. Για την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη εξυπηρέτηση της ζήτησης στάθμευσης, απαιτείται να διερευνηθεί η δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης, αλλά και η διαμόρφωση οργανωμένων παρόδιων θέσεων στάθμευσης πλησίον των πόλων έλξης της περιοχής μελέτης, χωρίς ωστόσο αυτό να λειτουργεί επιβαρυντικά στην ανάπτυξη εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, όπως ποδηλατοδρόμοι και πεζοδρομίων/πεζοδρόμων.

Τέλος, με στόχο την αναβάθμιση των ΜΜΜ, κρίνεται σκόπιμη η αναβάθμιση και ενίσχυση του δικτύου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και κυρίως η βελτίωση των μετακινήσεων ενδοδημοτικά εντός της περιοχής μελέτης.

4. ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους που έχουν τεθεί από την Αναθέτουσα Αρχή τα αποτελέσματα των ερευνών καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς επίσης και τα αποτελέσματα τις 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης προέκυψε το Όραμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Αυτό διατυπώνεται ως εξής:

«Δημιουργία ενός βιώσιμου πράσινου αστικού περιβάλλοντος, μέσω της εξασφάλισης της προσβασιμότητας για όλους και της προώθησης ήπιων μέσων μεταφοράς, σε συνδυασμό με την ενίσχυση του ρόλου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και την καλύτερη οργάνωση των συνθηκών κυκλοφορίας και στάθμευσης»

Το Όραμα θα γνωστοποιηθεί και θα συζητηθεί περαιτέρω με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες της περιοχής μελέτης, μέσω της ιστοσελίδας που έχει δημιουργηθεί για τις ανάγκες του ΣΒΑΚ, καθώς επίσης και κατά την διάρκεια δράσεων εκπαίδευσης και ενημέρωσης που λάβουν χώρα κατά τα επόμενα στάδια του ΣΒΑΚ, ώστε να είναι όσο το δυνατόν αντιπροσωπευτικό των προσδοκιών των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων.

Με βάση το Όραμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα καταρτιστούν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις των εναλλακτικών Σεναρίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στο επόμενο στάδιο του ΣΒΑΚ.