

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΚΩ



Στάδιο 3 Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Κω

Περιεχόμενα

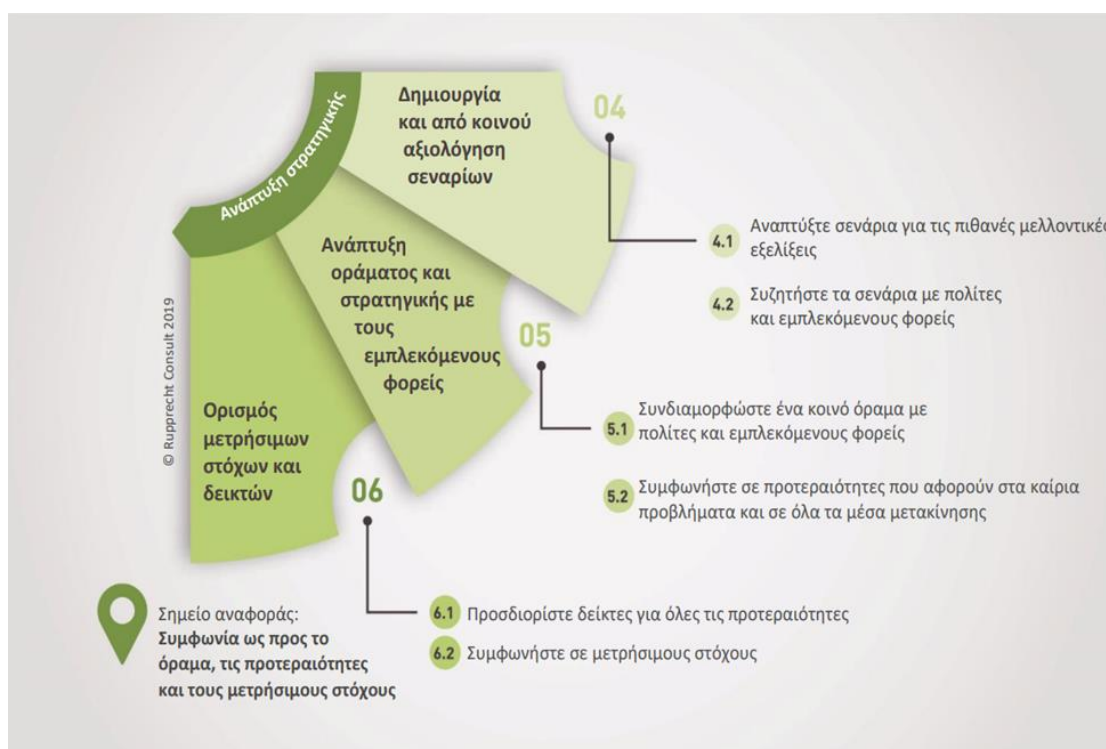
Φάση Β – Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ.	2
1. Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων	2
1.1 Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων	2
1.2 Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του Σ.Β.Α.Κ.....	6
3.3 Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων	18
1.3 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων	22
1.4 Ανάρτηση παραδοτέου σταδίου 3.....	26

Φάση Β – Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ.

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

1.1 Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα αποτελεί ένα βασικό βήμα του ΣΒΑΚ καθώς το κοινό όραμα συνιστά τη βάση για τον προσδιορισμό των στρατηγικών στόχων που θα εξειδικευτούν κατά το επόμενο βήμα εκπόνησης. Αποτελεί ένα σημαντικό ορόσημο της όλης διαδικασίας, σηματοδοτώντας τη μετάβαση από τη συλλογή δεδομένων και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, στη σύνθεση των διαφόρων αποτελεσμάτων για τη χάραξη μιας στρατηγικής.



Εικόνα 1: Το δεύτερο Στάδιο (Ανάπτυξη Στρατηγικής) του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Το όραμα του Δήμου για την κινητικότητα διατυπώνει συνοπτικά τους απώτερους στόχους που θα κληθεί να εξυπηρετήσει το Σχέδιο, ενώ ταυτόχρονα εμπνέει και παρακινεί τους πολίτες, τον Δήμο και τους εμπλεκόμενους φορείς προς αυτήν την κατεύθυνση. Επιπλέον, βοηθά τα εμπλεκόμενα μέρη να αποκλείουν δράσεις, μέτρα, και πρακτικές που δε συμβάλλουν τελικά στο όραμα, διευκολύνοντας έτσι τη λήψη αποφάσεων και την αξιοποίηση των πόρων με έναν τρόπο πιο αποτελεσματικό. Σκοπός είναι ανάδειξη του Δήμου ως ένα προορισμό ενισχυμένης μητροπολιτικής, αλλά και διεθνούς εμβέλειας χωρίς να απειλείται η φυσιογνωμία της περιοχής.

Υιοθετώντας τους κανόνες που διέπουν γενικότερα τη μεθοδολογία ανάπτυξης μιας στρατηγικής, το όραμα θα πρέπει εκτός από το να αποτελεί πηγή έμπνευσης, να έχει και τα παρακάτω χαρακτηριστικά:



1. Δε θα πρέπει να αποτελεί «εύκολο στόχο», αλλά να απαιτεί προσπάθεια για την εκπλήρωσή του. Ωστόσο από την άλλη πλευρά, δεν πρέπει να είναι τόσο μακρινό που τελικά να μην είναι εφικτό.
2. Αντιπροσωπεύει ένα «προτιμώμενο μέλλον». Μεταξύ των διαφορετικών τρόπων που θα μπορούσε να εξελιχθεί ο Δήμος, το όραμα περιγράφει το μέλλον αυτό στο οποίο φιλοδοξούν περισσότερο οι ενδιαφερόμενοι φορείς και πολίτες και το οποίο πιστεύουν ότι θα φέρει το μεγαλύτερο όφελος για τον Δήμο συνολικά.
3. Για να είναι επιτυχημένο, θα πρέπει να ευθυγραμμίζει τις ανάγκες και επιδιώξεις των επιμέρους μερών προς ένα τελικό στόχο. Σε στιγμές διαφωνίας, ένα ισχυρό όραμα βοηθά στον παραμερισμό τυχόν διαφορών και στην εκ νέου σύμπλευση προς τον κοινό στόχο.
4. Θα πρέπει να διατυπώνεται με σαφή, συνοπτικό τρόπο ώστε να μπορεί να γίνει κατανοητό από όλους, χωρίς εκφράσεις που ενέχουν υπερβολή ή δεν έχουν ιδιαίτερη σημασία.

Το όραμα του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Κω, όπως αποσκοπεί στην ενίσχυση της προσπελασιμότητας και της ελκυστικότητας της πόλης για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και συνεπώς της ποιότητας ζωής των κατοίκων της. Σε αυτό, συμπεριλαμβάνονται δύο άξονες:

1. η ανάδειξη φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μετακίνησης στο εσωτερικό της πόλης.
2. η ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών περιήγησης στον τοπικό πολιτισμό, στην ιστορία και στο τοπίο.

Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι όσον αφορά την διατύπωση του οράματος κινητικότητας, δεν υπάρχει «καλή» πρακτική ή προδιαγραφή σχετικά με το θέμα, την πληρότητά ή την έκταση του. Αντίθετα, το όραμα κινητικότητας διαμορφώνεται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε Δήμου και αντικατοπτρίζει το μοντέλο ανάπτυξης που επιλέγει να ακολουθήσει στον τομέα της αστικής κινητικότητας.

Το όραμα κινητικότητας αποτελεί τον απώτερο στόχο (οραματικός στρατηγικός στόχος) μιας κοινωνίας, πάνω στον οποίο αναπτύσσονται οι επί μέρους στρατηγικοί στόχοι και τα μέτρα του ΣΒΑΚ. Το όραμα δείχνει τον τελικό προορισμό της συνολικής προσπάθειας σχεδιασμού και υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Παραδείγματα οραματικών στόχων κινητικότητας από ΣΒΑΚ σε Ευρώπη και Ελλάδα παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1: Οραματικοί στόχοι πόλεων σε Ελλάδα και Ευρώπη

Μάλμε, Σουηδία
<i>MALMÖ 2030, «Το βάδισμα, η ποδηλασία και οι δημόσια συγκοινωνία είναι η πρώτη επιλογή μετακίνησης για όλους όσους εργάζονται, ζουν και επισκέπτονται την πόλη Μάλμε. Αυτές οι επιλογές μετακίνησης, σε συνδυασμό με περιβαλλοντικά φιλικές μετακινήσεις αυτοκίνητων & εμπορευματικές μετακινήσεις, είναι η βάση του συστήματος κινητικότητας για μια συνεκτική (πυκνή) και βιώσιμη πόλη – ένα σύστημα κινητικότητας σχεδιασμένο για την πόλη και για τους ανθρώπους της»</i>
Λεμεσός, Κύπρος
<i>«Η Λεμεσός να γίνει μια προσβάσιμη, ασφαλής, λειτουργική και φιλική πόλη για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της, με ελκυστικές, πράσινες και ήσυχες γειτονίες, ζωντανό αστικό κέντρο, πολυάριθμους, ευρύχωρους και θαυμάσιους ανοικτούς δημόσιους χώρους και υπόδειγμα βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας, δημιουργώντας μια πληθώρα οικονομικών επιχειρηματικών, εκπαιδευτικών, ψυχαγωγικών και πολιτιστικών ευκαιριών»</i>

**Ηγουμενίτσα, Ελλάδα**

«Σε τι είδους πόλη θέλουμε να ζήσουμε και με ποιον τρόπο θα ξεχωρίζει η πόλη μας από τις υπόλοιπες; Οικονομική Ανάπτυξη, Ποιότητα ζωής, Καινοτομία, Περιβάλλον»

Βουδαπέστη, Ουγγαρία

«Η Βουδαπέστη είναι μια ζωντανή ελκυστική πρωτεύουσα με ένα μοναδικό χαρακτήρα και είναι ένα σεβαστό μέλος του Ευρωπαϊκού δικτύου πόλεων, ως ένα καινοτόμο οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο της χώρας»

Τρίκαλα, Ελλάδα

«Τα Τρίκαλα να αναδειχθούν σε πόλη πρότυπο προσβασιμότητας, ασφάλειας και άνεσης για όλους του μετακινούμενους πολίτες και επισκέπτες. Η ανάγκη διαμόρφωσης μια τέτοιας πόλης, απαιτεί την καθιέρωση νέων προτύπων, επενδύοντας στην παιδεία, την ευαισθητοποίηση και την ενεργή συμμετοχή των πολιτών και αξιοποιώντας τις εμπειρίες και τις γνώσεις του εργατικού δυναμικού στον τομέα των νέων τεχνολογιών.»

Περιφέρεια CAMBRIDGESHIRE, Αγγλία

«Δημιουργία Πόλεων όπου οι άνθρωποι θέλουν να ζουν και να εργάζονται. Τώρα και στο μέλλον»

Μάντσεστερ, Ηνωμένο Βασίλειο

«Συνδέσεις παγκόσμιας εμβέλειας που υποστηρίζουν μακροπρόθεσμα και βιώσιμα την οικονομική ανάπτυξη και την πρόσβαση σε ευκαιρίες για όλους»

Βαρκελώνη, Ισπανία

«Μια πόλη με γειτονίες παραγωγικές, με ανθρώπινη ταχύτητα εντός μιας διασυνδεδεμένης μητροπολιτικής περιοχής υψηλής ταχύτητας. Μια πόλη διασυνδεδεμένη, οικολογική, αναδιαμορφωμένη, ενεργειακά αυτόνομη που στοχεύει σε μηδενικές εκπομπές αερίων»

Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος

Το όραμα παρέχει μία ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μελλοντικού αστικού περιβάλλοντος. Η ανάπτυξη του μπορεί να προκύψει μέσα από την απάντηση σε δύο (2) βασικά ερωτήματα:

- Σε τι είδους αστικό περιβάλλον θέλουμε να ζήσουμε;
- Πώς θα διαφοροποιείται αυτό από τις υπόλοιπες περιοχές;

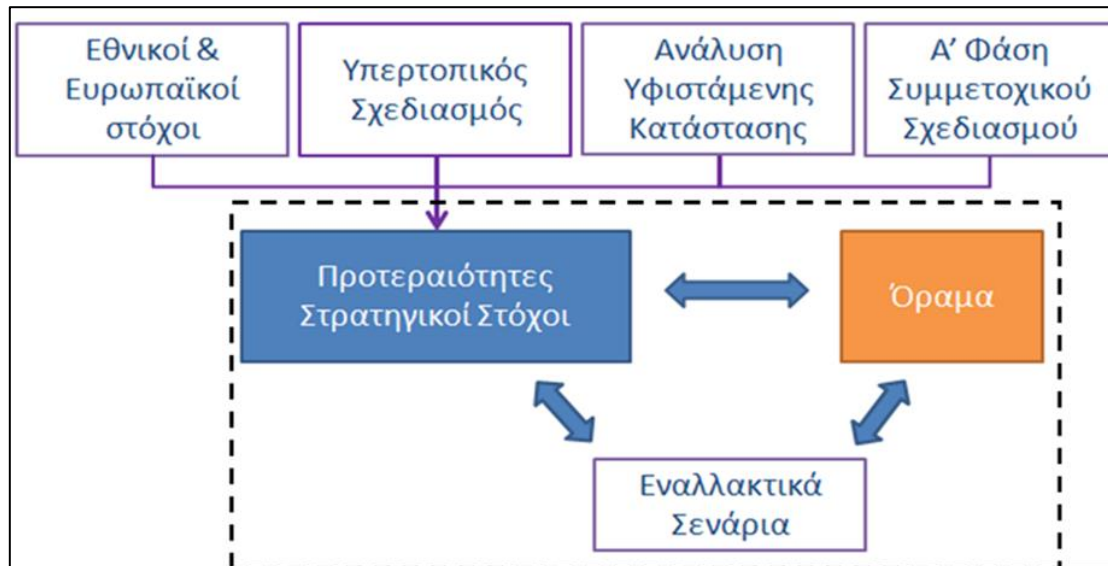
Τα κρίσιμα αυτά ερωτήματα, προκειμένου να αναδείξουν ένα κοινό όραμα, απαντώνται κατά κύριο λόγο μέσα από τις συμμετοχικές διαδικασίες με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες. Το όραμα καλείται να συμβαδίζει με τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και από το σενάριο τάσεων (μηδενικό σενάριο). Τα εναλλακτικά σενάρια βοηθούν στη διατύπωση ενός οράματος που να είναι εφικτό για τον χρονικό ορίζοντα που επιλέγεται, ενώ συμβάλλουν στον προσδιορισμό του τρόπου με τον οποίο θα εκπληρωθεί.

Επιπλέον, καθώς η κινητικότητα εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της αστικής και κοινωνικής ανάπτυξης, το κοινό όραμα αναπτύσσεται με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να λαμβάνει υπόψη πολιτικές που εξυπηρετούν ευρωπαϊκούς, εθνικούς στόχους και που άπτονται και άλλων θεμάτων του αστικού



περιβάλλοντος και της κοινωνίας όπως τον πολεοδομικό, χωροταξικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό, την κοινωνική ένταξη, την ισότητα των φύλων, την ποιότητα ζωής, την υγεία και την ασφάλεια.

Όλα τα παραπάνω μέρη συνδέονται διαγραμματικά μεταξύ τους σύμφωνα με την ακόλουθη εικόνα:



Εικόνα 2: Μεθοδολογία ανάπτυξης του οράματος

Οι στρατηγικοί άξονες που προσδιορίστηκαν για το δήμο της Κω ύστερα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης είναι οι εξής:

Στρατηγικός άξονας 1: Θωράκιση του κέντρου της πόλης με την αναβάθμιση υφιστάμενων και τη δημιουργία νέων υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας

Στρατηγικός άξονας 2: Βελτίωση εξυπηρέτησης μετακινήσεων από δημόσιες συγκοινωνίες

Στρατηγικός άξονας 3: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού

Στρατηγικός άξονας 4: Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής.

Πίνακας 2: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Κω

Στρατηγικοί άξονες	Στρατηγικοί Στόχοι
Στρατηγικός άξονας 1: Θωράκιση του κέντρου της πόλης με την αναβάθμιση υφιστάμενων και τη δημιουργία νέων υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας	1. Αύξηση του μεριδίου της πεζή μετακίνησης για μετακινήσεις εντός της πόλης. 2. Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου για μετακινήσεις εντός της πόλης. 3. Ενοποίηση σημείων ενδιαφέροντος της πόλης μέσω υποδομών πεζής και ποδηλατικής εξυπηρέτησης για την εξασφάλιση του απαιτούμενου επιπέδου προσβασιμότητας.



	<ol style="list-style-type: none">4. Διασφάλιση ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων με έμφαση στα άτομα με προβλήματα κινητικότητας5. Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου.6. Περιορισμός χρήσης ΙΧ για μικρού μήκους μετακινήσεις
Στρατηγικός άξονας 2: Βελτίωση εξυπηρέτησης μετακινήσεων από δημόσιες συγκοινωνίες	<ol style="list-style-type: none">1. Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ από κατοίκους και επισκέπτες/τουρίστες για μετακινήσεις εντός της πόλης.2. Εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους
Στρατηγικός άξονας 3: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού	<ol style="list-style-type: none">1. Εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους2. Προώθηση της ηλεκτροκίνησης.3. Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης.4. Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης και καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων θέσεων που προσφέρονται παρά την οδό.
Στρατηγικός άξονας 4: Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής.	<ol style="list-style-type: none">1. Προώθηση της ηλεκτροκίνησης.

Αρχικό όραμα Δήμου Κω

«Όραμα του Δήμου Κω είναι η δημιουργία ενός δήμου που θα εξασφαλίζει ένα υψηλό επίπεδο ζωής για όλους τους πολίτες του, με έμφαση στις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, μέσα από την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και πιο συγκεκριμένα τη χρήση των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης, του περιορισμού της χρήσης του ΙΧ και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας».

Η αρχική διατύπωση του οράματος τέθηκε υπό διαβούλευση στο δίκτυο φορέων και τους πολίτες μέσω των διαδικασιών της 2^{ης} Διαβούλευσης. Στο κεφάλαιο 3 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των διαδικασιών που συντέλεσαν στην οριστική διαμόρφωση του οράματος, συνεκτιμώντας την συνεισφορά όλων των εμπλεκόμενων μερών (Δήμου, δικτύου φορέων) και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

Link αρχικού οράματος:

<https://kos.gov.gr/o-dimos-ko/s-v-a-k/>

Νέα ανακοινώσεις → Ο Δήμος Κω διοργανώνει τη 2η Θεματική Διαβούλευση για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου → <https://forms.gle/GqVNa8MPn1qeW8T76>

1.2 Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του Σ.Β.Α.Κ.

Η ηλεκτρονική φόρμα τοποθέτησης πολιτών και φορέων στο πλαίσιο της 2^{ης} Διαβούλευσης, δεχόταν τοποθετήσεις για διάρκεια περίπου 15 ημερών. Συνολικά υπήρξαν 45 τοποθετήσεις πολιτών του Δήμου και 5 τοποθετήσεις εκπροσώπων φορέα.

**Ο Δήμος Κω διοργανώνει τη 2^η Θεματική Διαβούλευση για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου.**

Η 2^η Διαβούλευση με τους φορείς πραγματοποιείται με στόχο την ενεργή συμμετοχή σας στην επιλογή του ιδανικότερου Σεναρίου για τις ανάγκες του Δήμου, το οποίο θα αποτελέσει τον οδηγό για τη διαμόρφωση του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας της πόλης. Η διαβούλευση πραγματοποιείται με τη συμπλήρωση του διαδικτυακού ερωτηματολογίου που σας αποστέλλουμε. Στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κω, καλείστε ως φορέας που εμπλέκεται είτε άμεσα είτε έμμεσα στο μεταφορικό δίκτυο του Δήμου, Δήμο, να συμπληρώσετε το παρακάτω ερωτηματολόγιο, το οποίο δομείται ως εξής:

<https://forms.gle/GgVNa8MPn1geW8T76>

1. Παρουσίαση των τριών εναλλακτικών σεναρίων και αξιολόγηση από τους φορείς
2. Σύγκριση των χαρακτηριστικών των σεναρίων και επιλογή του καταλληλότερου κατά την άποψη του κάθε εκπροσώπου φορέα
3. Σχολιασμός του αρχικού οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Κω – Παράθεση απόψεων/σχολίων τα οποία θα ληφθούν υπόψη κατά τη διαμόρφωση του τελικού οράματος.

Σας ευχαριστούμε προκαταβολικά για το χρόνο σας!

Η δομή της ηλεκτρονικής φόρμας περιλαμβάνει :

- 1) Σύντομη εισαγωγή, με περιγραφή του σχεδίου και της σημασίας του συμμετοχικού σχεδιασμού
- 2) Σύντομα δημογραφικά χαρακτηριστικά του ερωτώμενου
- 3) Κάρτα με στοιχεία για το Μηδενικό Σενάριο:
 - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του Μηδενικού Σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
 - Ερώτηση για τη γνώμη του ερωτώμενου για το Μηδενικό Σενάριο
- 4) Κάρτα με στοιχεία για το Ήπιο Σενάριο:
 - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
 - Ερώτηση για τη γνώμη του ερωτώμενου για το Ήπιο Σενάριο
- 5) Κάρτα με στοιχεία για το Ριζοσπαστικό Σενάριο:
 - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
 - Ερώτηση για τη γνώμη του ερωτώμενου για το Ριζοσπαστικό Σενάριο
- 6) Σύγκριση σεναρίων
 - Ερώτηση για το σενάριο που προτιμά το ερωτώμενος
 - Δυνατότητα για επιλογή «Κανένα από τα παραπάνω»
 - Δυνατότητα ανοικτής τοποθέτησης για προτάσεις/σχόλια
- 7) Ιεράρχηση πολιτικών προτεραιοτήτων
- 8) Παρουσίαση αρχικού οράματος και σχολιασμός αυτού

Διαβούλευση με φορείς

Στη διαδικτυακή έρευνα τοποθετήθηκαν εκπρόσωποι από τους παρακάτω πέντε φορείς:

- Ασκληπιός Κω Ποδηλατικός
- Κοινωφελής επιχείρηση κοινωνικής Προστασίας, αλληλεγγύης, προνοίας, υγείας και αστικής συγκοινωνίας (ΚΕΚΠΑΠΥΑΣ)
- ΣΕΠΕ ΚΩ
- Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης
- Εμπορικός Σύλλογος Κω

Το ερωτηματολόγιο των φορέων παρουσιάζεται στο Παράρτημα Β.

Σχετικά με το μηδενικό σενάριο, όλοι οι φορείς πιστεύουν ότι θα έχει αρνητικά/πολύ αρνητικά αποτελέσματα, καθώς θα επιδεινωθούν τα προβλήματα.

Όσον αφορά στο Ήπιο Σενάριο, 60% των φορέων θεωρεί ότι θα έχει θετικά αποτελέσματα, ενώ 40% ότι θα έχει πολύ θετικά.

Όσον αφορά στο ριζοσπαστικό σενάριο, το 80% θεωρεί ότι θα έχει πολύ θετικά αποτελέσματα και το ίδιο ποσοστό ότι το συγκεκριμένο σενάριο είναι το ιδανικό για τον Δήμο.

Ως προς τα κριτήρια αξιολόγησης των πολιτικών, η ιεράρχησή ήταν:

1. Οδική ασφάλεια
2. Υγεία πολιτών
3. Προσβασιμότητα
4. νέες τεχνολογίες
5. Ποιότητα αέρα,
6. Αποσυμφόρηση οδών,
7. Αστική ανάπλαση

Ως προς την ιεράρχηση των πολιτικών, η κατάταξη είναι η παρακάτω:

1. Βελτίωση αστικών συγκοινωνιών,
2. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας,
3. Βελτίωση διαχείρισης στάθμευσης,
4. Βελτίωση διαχείρισης κυκλοφορίας,
5. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτου,
6. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης,
7. Οργάνωση εμπορευματικών μεταφορών

Τέλος σχετικά με το αρχικό όραμα, οι φορείς συμφωνούν στην πλειοψηφία τους.

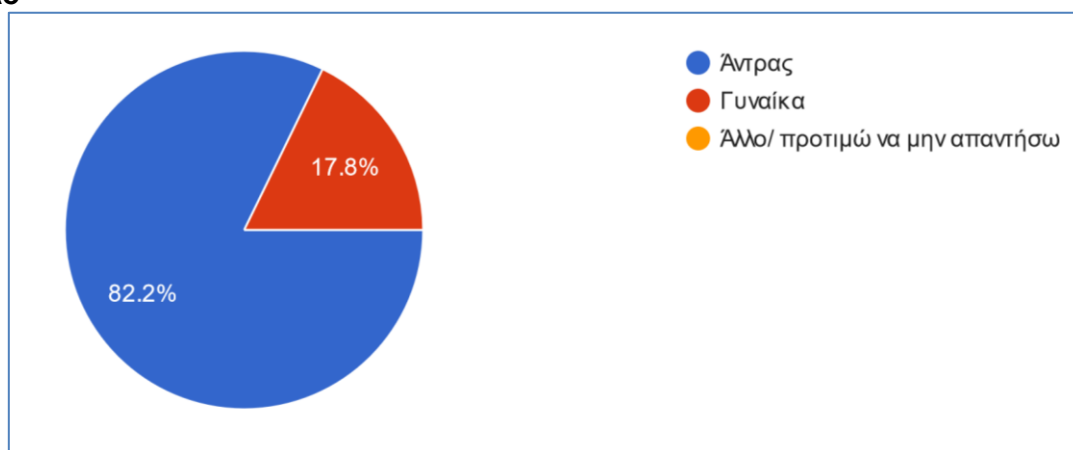
Διαβούλευση με πολίτες

η συμμετοχή του κοινού είναι απαραίτητη σε όλα τα στάδια εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ. Οι πολίτες μπορούν να συμμετάσχουν στις διαδικασίες σχεδιασμού είτε με άμεσο τρόπο (λαμβάνοντας μέρος σε διαβουλεύσεις, χρησιμοποιώντας εφαρμογές κινητών τηλεφώνων στις οποίες μπορούν να τονίσουν ακριβώς τα προβλήματα που εντοπίζουν και απαντώντας σε ερωτηματολόγια όπου μπορούν να διατυπώσουν και τις προτάσεις τους) ή με έμμεσο τρόπο (χρησιμοποιώντας, εν γνώσει τους, εφαρμογές κινητών τηλεφώνων οι οποίες συλλέγουν δεδομένα για τις μετακινήσεις τους όπως π.χ. επιλογή διαδρομής, μέσου μετακίνησης και χρονική διάρκεια). Η Ομάδα Εργασίας συγκεντρώνει όλες τις παραπάνω πληροφορίες και αφού τις επεξεργαστεί τις λαμβάνει υπόψη της στη διαδικασία της διαμόρφωσης των προτάσεων.

Συνολικά, ύστερα από παραμονή δύο εβδομάδων του ερωτηματολογίου στον ιστότοπο του ΣΒΑΚ, συμπληρώθηκαν 45 ερωτηματολόγια από πολίτες. Το ερωτηματολόγιο παρουσιάζεται στο Παράρτημα Γ.

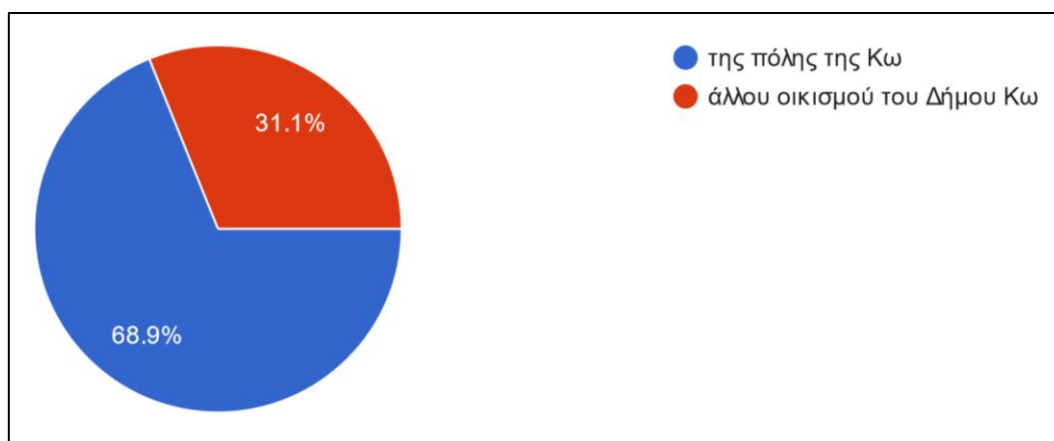
Δημογραφικά χαρακτηριστικά

- **Φύλο**



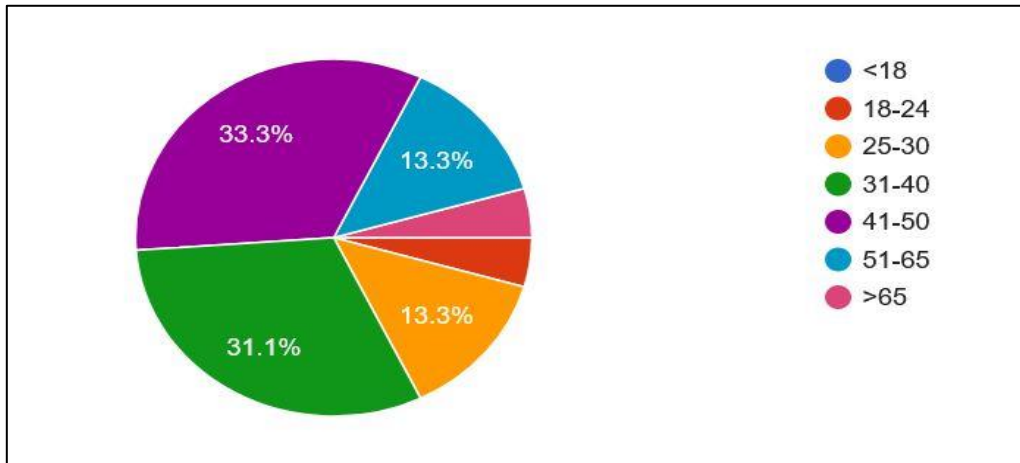
Εικόνα 3: Ποσοστιαία κατανομή φύλου ερωτώμενων

Από το διάγραμμα της «Ποσοστιαίας κατανομή φύλου ερωτώμενων», παρατηρείται ότι οι άνδρες πολίτες που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο είναι περισσότεροι. Από τους ερωτώμενους, το 68,9% είναι κάτοικοι της πόλης της Κω ενώ το υπόλοιπο 31,1% διαμένει σε άλλο οικισμό του Δήμου της Κω



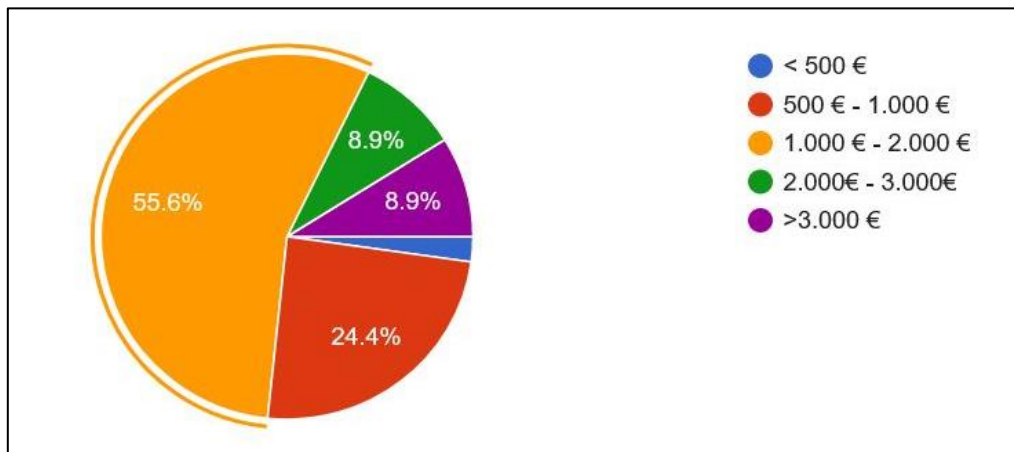
Εικόνα 4: Εντοπιότητα ερωτώμενων

- **Ηλικιακή κατανομή**



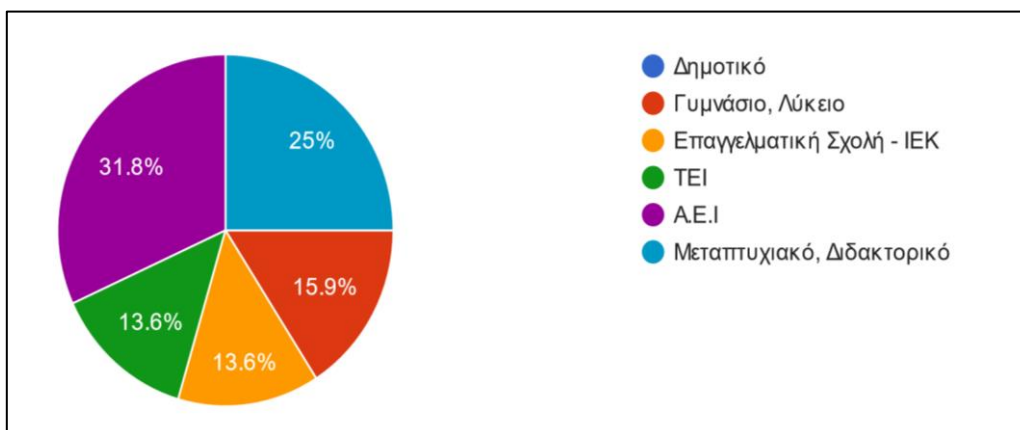
Εικόνα 5: Ηλικιακή κατανομή δείγματος

• Μηνιαίο εισόδημα

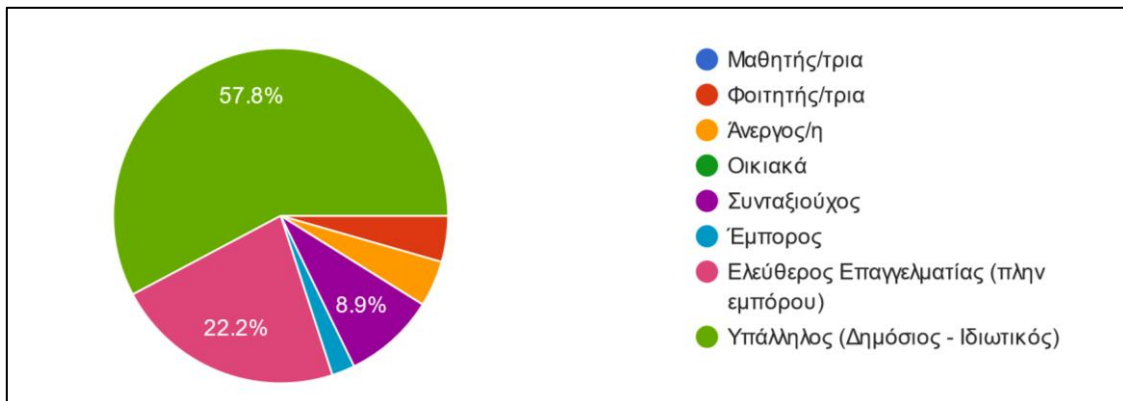


Εικόνα 6: Μηνιαίο καθαρό οικογενειακό εισόδημα

• Επίπεδο εκπαίδευσης



Εικόνα 7: Επίπεδο εκπαίδευσης



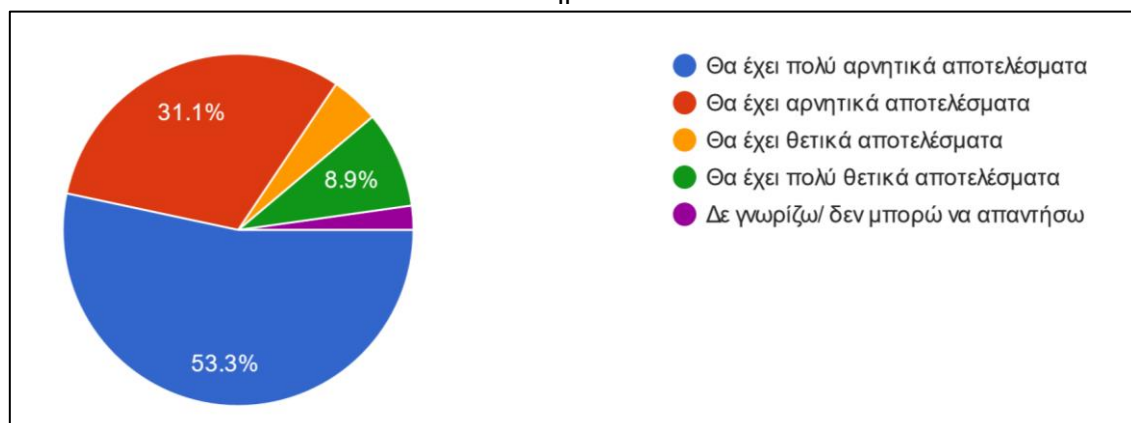
Εικόνα 8: Αντικείμενο απασχόλησης

Αξιολόγηση Μηδενικού Σεναρίου

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

Οι γενικές αρχές του Μηδενικού Σεναρίου είναι οι ακόλουθες:

- Ισχύουν οι συνθήκες της υπάρχουσας κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- Παραμένουν τα προβλήματα στην κυκλοφοριακή οργάνωση, τη στάθμευση και γενικότερα τις μετακινήσεις για το σύνολο του δήμου.
- Παραμένουν τα προβλήματα και οι αρνητικές επιπτώσεις που έχει επιφέρει η αύξηση του αριθμού των οχημάτων, η μειωμένη οδική ασφάλεια που οδηγεί σε τροχαία συμβάντα, η ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση, καθώς και η κατάληψη του δημόσιου χώρου από το ΙΧ.
- Παραμένουν τα προβλήματα προσβασιμότητας για τους πεζούς, τους ποδηλάτες και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα εξαιτίας του ανεπαρκούς πλάτους των πεζοδρομίων, της κακής τους ποιότητας, της έλλειψης ραμπών και οδεύσεων τυφλών και της έλλειψης υποδομών για ποδηλάτες.
- Τα υφιστάμενα προβλήματα διαιωνίζονται και επεκτείνονται σε όλους τους τομείς της ζωής του Δήμου.



Εικόνα 9: Αντίκτυπο που πιστεύουν οι ερωτώμενοι πως θα έχει το Μηδενικό Σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη της Κω

Παρατηρήσεις Πολιτών για το Μηδενικό Σενάριο

Στη συνέχεια οι πολίτες είχαν την επιλογή να μας παραθέσουν τις απόψεις τους για το Μηδενικό Σενάριο. Συνοψίζουμε τα εξής:

- «...Όταν αλλάζουν τα οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα απαιτείται προσαρμογή και των κυκλοφοριακών συνθηκών...»
- «...Μη επιθυμητό σενάριο...»
- «...Μπορεί το μηδενικό σενάριο να απαριθμεί όλες τις παθογένειες κυκλοφορίας στον σύγχρονο ιστό του νησιού αλλά μια σειρά ριζοσπαστικών όχι απόλυτα μελετημένων μέτρων μπορεί να δημιουργήσει μια νέα εξίσου καλή κατάσταση με την παρούσα με νέους αδικούντες και νέους αδικουμένους...»
- «...Δύσκολη η εύρεση χώρου πάρκινγκ, πολλά αμάξια παρκαρισμένα παντού ακόμη και σε χώρους που δεν επιτρέπεται...»
- «...Οι οδικές υποδομές της Κω είναι αρκετά κακού επιπέδου ειδικά αν αναλογιστούμε τον αυξημένο αριθμό τουριστών που έρχονται κάθε χρόνο στο νησί.»
- «...Με την καταπάτηση των πεζοδρομίων από τις επιχειρήσεις με τραπεζοκαθίσματα η κατάσταση είναι ανεξέλεγκτη...»
- «...Διόρθωση κακού οδικού δικτύου...»
- «...Οι δημόσιες υπηρεσίες πρέπει να μετακομίσουν εκτός κέντρου...»

Αξιολόγηση Ήπιου Σεναρίου

Το Ήπιο Σενάριο εστιάζει στην ενίσχυση της μετακίνησης με ποδήλατο και περπάτημα.

Περιγραφή Ήπιου Σεναρίου:

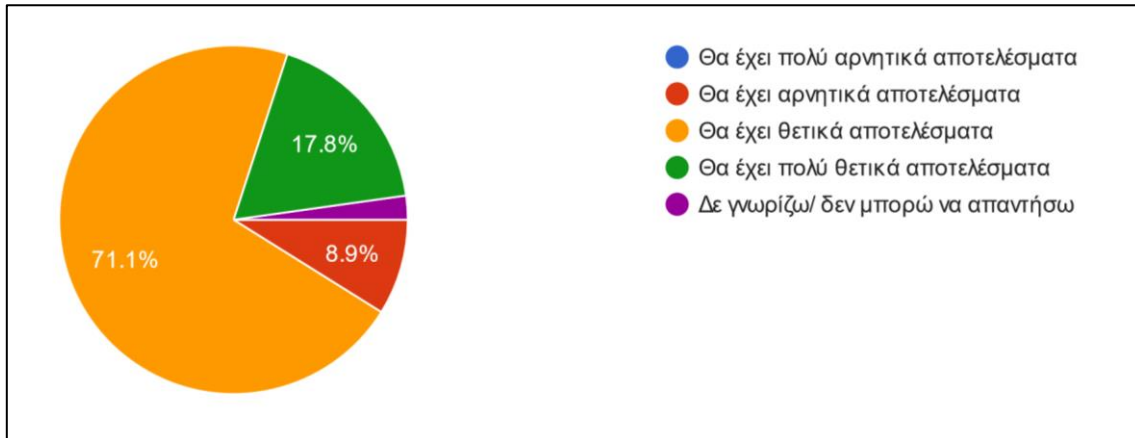
- Ισχύουν οι συνθήκες της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- Προωθούνται παρεμβάσεις στο σύνολο των πεζοδρομίων για διαπλάτυνσή τους και βελτίωση της ποιότητάς τους.
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
- Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων
- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός του Δήμου.
- Δημιουργία δικτύου πράσινων / προσβάσιμων διαδρομών.
- Δημιουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων.

Ενδεικτικές παρεμβάσεις που περιλαμβάνει το σενάριο αυτό είναι:

- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης
- Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας των πεζών
- Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων
- Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων
- Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας



- Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων
- Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας
- Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων



Εικόνα 10: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του Ήπιου Σεναρίου στην πόλη

Παρατηρήσεις Πολιτών για το Ήπιο Σενάριο

Στη συνέχεια οι πολίτες είχαν την επιλογή να μας παραθέσουν τις απόψεις τους για το Ήπιο Σενάριο. Συνοψίζουμε τα εξής:

- «... Χρειάζονται θέσεις πάρκινγκ και φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων εντός αυτών...»
- «...Πολύ θετικό σενάριο για το νησί...»
- «...Χρειάζεται πολύ καλή μελέτη για το που θα παρκάρουν τα οχήματα μετά την περαιτέρω μείωση των θέσεων πάρκινγκ και πως θα εξυπηρετούνται άτομα που έχουν ζωτική ανάγκη άμεσης πρόσβασης στο ΙΧ...»
- «...Μοιάζει μια ισορροπημένη πρόταση που φαίνεται να προσπαθεί εξισώσει την ευκολία μετακίνησης με κάθε μέσο (πεζός, ποδηλάτο, αυτοκίνητο)...»
- «...Μια πόλη φιλική προς τους πεζούς και τους ποδηλάτες θα έχει κατά την άποψη μου θετικά αποτελέσματα, παρόλο αυτά το θα του πάρκινγκ θεωρώ θα συνεχίσει να υφίσταται...»
- «...Αυτό το σενάριο ακούγεται πιο ελπιδοφόρο, τόσο αισθητικά όσο και για το όφελος περισσότερων ανθρώπων αλλά και για το περιβάλλον καθώς θα έχει περισσότερο πράσινο μέσα στο κέντρο...»
- «...Τα υφιστάμενα προβλήματα διαιωνίζονται και πολλαπλασιάζονται. Σίγουρα θα πρέπει να αλλάξουν οι συνθήκες όχι μόνο στην πόλη της Κω αλλά και τα χωριά. Το σενάριο ήπιας κυκλοφορίας είναι μια πρόταση όμως δεν γνωρίζω αν θα λύσει όλα τα προβλήματα. ...»

Αξιολόγηση Ριζοσπαστικού Σεναρίου

Το Ριζοσπαστικό Σενάριο συνδυάζει την ενίσχυση του ποδηλάτου, του περπατήματος, της δημόσιας συγκοινωνίας, των φιλικών προς το περιβάλλον καυσίμων και την οδική ασφάλεια, μέσα από παράλληλα μέτρα περιορισμού του όγκου και της ταχύτητας των ιδιωτικών οχημάτων στο κέντρο της πόλης. Περιλαμβάνει, δηλαδή, τις παρεμβάσεις που προτείνονται στο Ήπιο Σενάριο σε συνδυασμό με άλλες παρεμβάσεις που περιορίζουν τη χρήση του ΙΧ στο κέντρο της πόλης.

Περιγραφή Ριζοσπαστικού Σεναρίου:

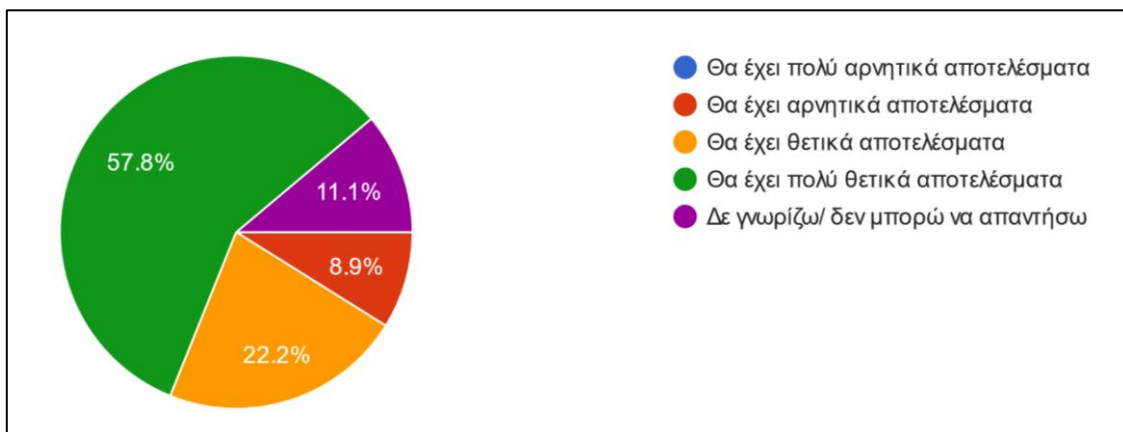
- Ισχύουν όσα αναφέρονται στο Ήπιο Σενάριο



- Περιορισμός παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων.
- Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων.
- Δημιουργία οδικών δακτυλίων.
- Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας.
- Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.
- Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
- Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών.
- Προωθείται (σταδιακά) η ηλεκτροκίνηση και στα ιδιωτικά αυτοκίνητα.
- Επιβάλλεται η αλλαγή νοοτροπίας σχετικά με τις αστικές μετακινήσεις, ήτοι οι καθημερινές μετακινήσεις πραγματοποιούνται με περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία (ή και άλλα εναλλακτικά μέσα μετακίνησης, πχ. Ηλεκτρικά πατίνια). Προϋπόθεση αποτελεί η κατασκευή - λειτουργία των σχετικών υποδομών.

Ενδεικτικές παρεμβάσεις που περιλαμβάνει το σενάριο αυτό είναι:

- Οι ενδεικτικές παρεμβάσεις που αναφέρθηκαν στο πλαίσιο του Ήπιου Σεναρίου
- Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων.
- Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου
- Δημιουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων για αποτροπή διαμπερούς κυκλοφορίας
- Πεζοδρομήσεις οδών
- Μείωση ορίων ταχύτητας
- Μονοδρόμηση οδικών τμημάτων για τη βελτίωση του υφιστάμενου επιπέδου κυκλοφορίας
- Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
- Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων
- Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας



Εικόνα 11: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του Ριζοσπαστικού Σεναρίου στην πόλη της Κω

Παρατηρήσεις Πολιτών για το Ριζοσπαστικό Σενάριο

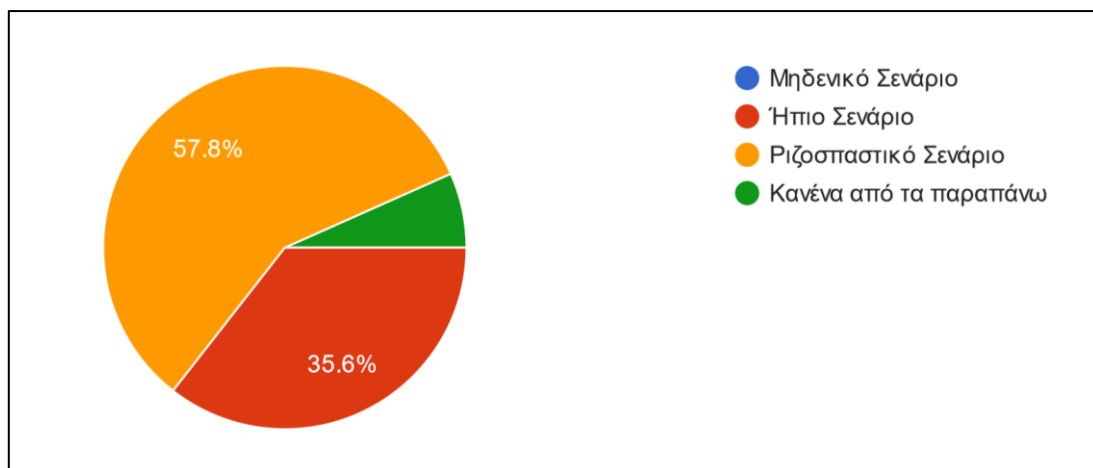
Στη συνέχεια οι πολίτες είχαν την επιλογή να μας παραθέσουν τις απόψεις τους για το Ριζοσπαστικό Σενάριο. Αναφέρθηκαν τα εξής:



- «...Πρέπει να συνεκτιμηθεί πού και πώς θα γίνουν παρεμβάσεις...»
- «...Χρειάζεται πολύ καλή μελέτη για το πού θα παρκάρει ο όγκος των οχημάτων που θα προκύψει από την κατάργηση των θέσεων πάρκινγκ. Ελεγχόμενη στάθμευση με κάρτα μόνιμων κατοίκων αλλά και καθορισμός μιας μόνο θέσης πάρκινγκ ανά άτομο...»
- «...Απαιτείται πρώτα μια προετοιμασία με ηπιότερα μέτρα. Θα πρότεινα ότι το ήπιο σενάριο να προετοιμάσει το ριζοσπαστικό. Δε θεωρώ πως η Κως είναι έτοιμη για το ριζοσπαστικό. Υπάρχουν πολλές ανεπάρκειες κυρίως στα χωριά και στη σύνδεση αυτών με την πόλη που πρέπει πρώτα να διορθωθούν...»
- «...Θεωρώ θα δώσει ανάσα στην πόλη καθώς και στις επιχειρήσεις. ...»
- «...Αυτό το σενάριο θεωρώ ότι είναι το ιδανικότερο σενάριο. Επιπλέον, με την κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού θα αποφευχθεί η κίνηση, η ηχορύπανση και η ρύπανση στο χώρο του κέντρου. ...»
- «...Αν δημιουργηθούν πραγματικές εναλλακτικές συνθήκες μετακινήσεις, λειτουργικές και εξυπηρετικές, δεν θα υπάρχει κανένας λόγος να μετακινηθεί κάποιος με το αυτοκίνητο του στο κέντρο της πόλης. Ας απαγορευτεί για όλους, πλην των μόνιμων κατοίκων και των ΑΜΕΑ)...»
- «...Ιδανικό...»
- «...Εδώ και αρκετά χρόνια το νησί μας έχει έναν δήμο, οπότε θα ήθελα ένα σενάριο που να αφορά σε όλο το νησί. Φυσικά χρειάζονται τα περισσότερα μέτρα στη πόλη της Κω αλλά να μην αγνοούμε τα χωριά...»
- «...Οι ήπιες παρεμβάσεις θα έχουν ικανοποιητικό αντίκτυπο, οι ακραίες παρεμβάσεις προς όφελος της "πράσινης" μετάβασης μπορεί να δυσκολέψουν τελικά τους δημότες και κατ' επέκταση να μην φέρουν επιθυμητά αποτελέσματα για τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής τους

Επιλογή επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας

Η διαδικτυακή διαβούλευση για την ανάδειξη του μελλοντικού σεναρίου κινητικότητας για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κω, ανέδειξε την προτίμηση των πολιτών στο Ριζοσπαστικό Σενάριο, που δίνει προτεραιότητα στα προώθηση φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς και περιορισμού του Ι.Χ., με ποσοστό 57,8 %.

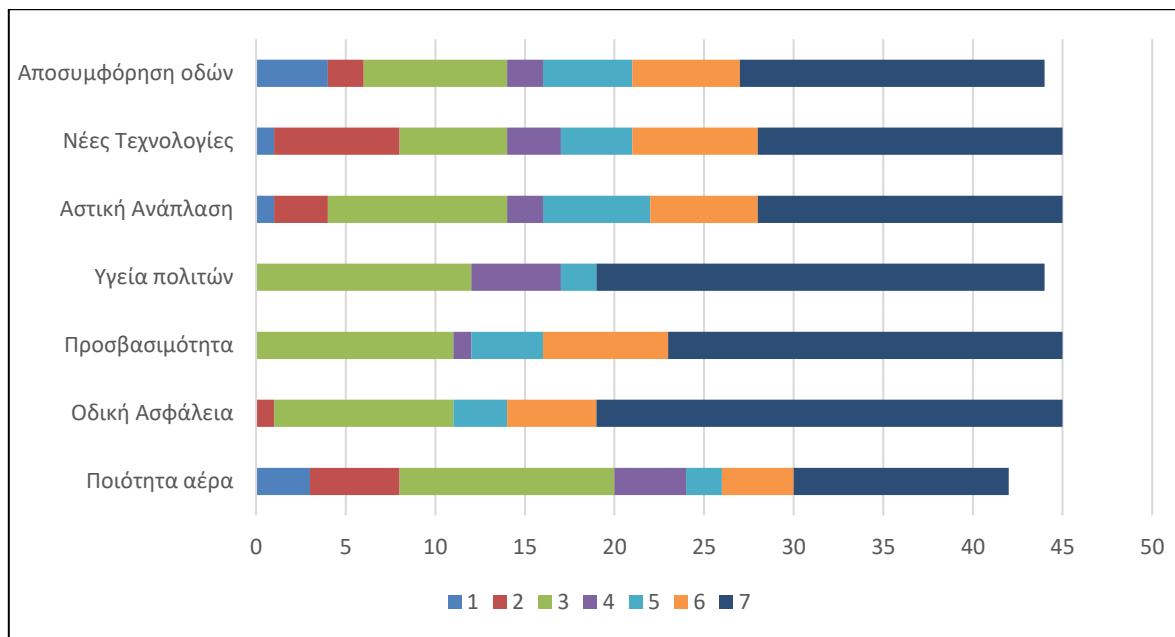


Εικόνα 12: Προτίμηση Σεναρίου

Παράλληλα, στο σημείο αυτό χρειάζεται να συνυπολογιστούν και οι προτεραιότητες των κριτηρίων – χαρακτηριστικών του Ιδανικού Σεναρίου. Η ιεράρχηση που οι πολίτες έδωσαν προτεραιότητα περιλαμβάνει:

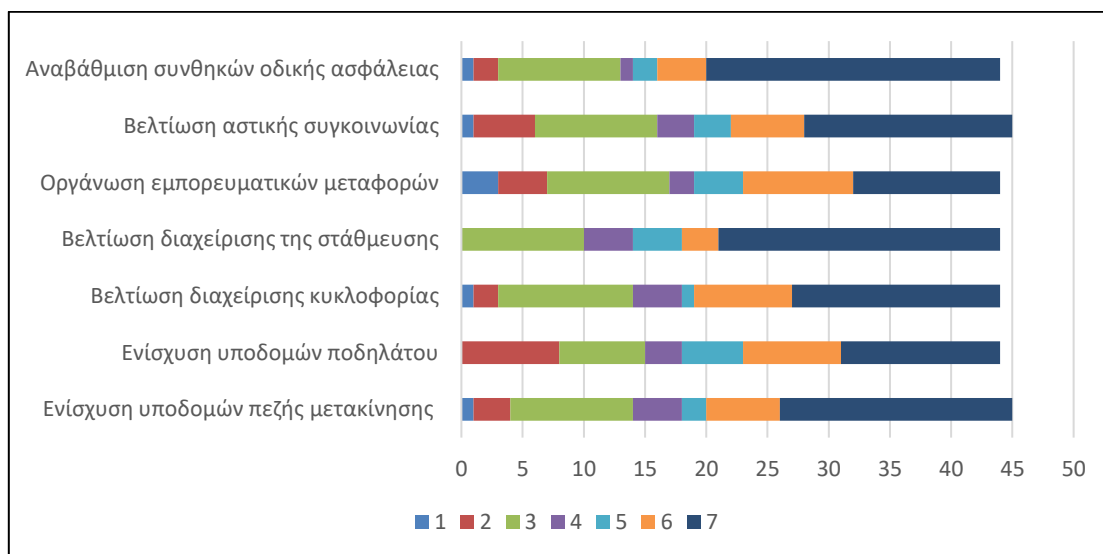


1. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
2. Βελτίωση της υγείας των πολιτών
3. Βελτίωση της προσβασιμότητας
4. Αποσυμφόρηση των οδών
5. Ενίσχυση των υποδομών με νέες τεχνολογίες
6. Βαρύτητα στην αστική ανάπτυξη
7. Βελτίωση της ποιότητας του αέρα



Εικόνα 13: Κριτήρια - χαρακτηριστικά που θεωρούν οι πολίτες ότι πως πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στο ιδανικό σενάριο (Κλίμακα από 1 (χαμηλή προτεραιότητα) έως 7 (πολύ μεγάλη προτεραιότητα))

Όπως φαίνεται και παρακάτω, οι πολιτικές που αφορούν παρεμβάσεις διαχείρισης στάθμευσης και οδικής ασφάλειας έχουν μεγαλύτερη σημασία συγκριτικά με την βελτίωση δημόσιων συγκοινωνιών και υποδομών πεζής μετακίνησης ή ποδηλάτου.



Εικόνα 14: Πολιτικές που θεωρούν οι πολίτες ότι πως πρέπει να δοθεί έμφαση για την επίτευξη των παραπάνω κριτηρίων-χαρακτηριστικών στο ιδανικό (Σενάριο Κλίμακα από 1 (χαμηλή προτεραιότητα) έως 7 (πολύ μεγάλη προτεραιότητα))

Παρατηρήσεις Πολιτών για το Όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Κω

Στην προσπάθεια να διαμορφωθεί το όραμα, οι ερωτώμενοι μπορούσαν να παραθέσουν προτάσεις / σχόλια σχετικά με το αρχικό όραμα που τους παρατέθηκε. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω:

- «...Στη θεωρία είναι καλές όλες οι προτάσεις αλλά δύσκολη η εφαρμογή τους στην πράξη, πχ πως θα βελτιωθεί η κινητικότητα μέσω ΜΜΜ σε μια μικρή πόλη όπως η Κως...»
- «...Φορτιστές παντού για τα ηλεκτροκίνητα οχήματα...»
- «...σωστό το όραμα αλλά χρειάζονται έργα...»
- «...πεζοδρόμηση της παραλιακής, τουλάχιστον τους καλοκαιρινούς μήνες και όταν δεν υπάρχει πλοίο στο λιμάνι...»
- «...Συμφωνώ, αλλά έμφαση πρέπει να δοθεί σε όλους τους πολίτες και κυρίως ως προς τα θέματα υγείας και τις υποδομές για υγειονομική περίθαλψη, ώστε να μπορούν μετά να μπουν στη σκάλα...»
- «...Πρέπει να εφαρμοστεί άμεσα χωρίς να λαμβάνεται υπόψιν το πολιτικό κόστος...»
- «...Δυστυχώς η ποιότητα των δρόμων και όλου του οδικού δικτύου δε συνάδει μέχρι στιγμής με το όραμα σας...»
- «...Χρειαζόμαστε ριζικές αλλαγές και προώθηση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς. Μεγάλο πρόβλημα η έλλειψη δρομολογίων από μικρά λεωφορεία της αστικής στο κέντρο της πόλης. Επίσης μεγάλο πρόβλημα είναι που δεν υπάρχει σημείο / στάση όπου να μπορείς από το ΚΤΕΛ να συνεχίσεις με το αστικό λεωφορείο...»
- «...Είναι απαραίτητη μια σύγκλιση του δήμου μας με τα διεθνή πρότυπα ώστε να γίνει η Κως πρωτοπόρα όσον αφορά στην ποιότητα ζωής, την πράσινη ανάπτυξη και την καινοτομία...»
- «...Θα συμβάλει στην διαφήμιση της Κω ως family friendly destination, φιλική και σε ΑΜΕΑ. Δεν μπορεί να συμβεί χωρίς ελέγχους τροχαίας και δημοτικής»
- «...Ευγενές όραμα αλλά ενέχει τον κίνδυνο να στοχοποιηθεί ο χρήστης αυτοκινήτου τη στιγμή δε που οι συγκοινωνίες στο νησί ιδιαίτερα την χειμερινή περίοδο νεκρώνουν...»
- «...Μια πόλη που θα είναι φιλική προς όλες τις κοινωνικές ομάδες, παράλληλα ασφαλής, ποιοτική και πόλη που θα αφήνει στους επισκέπτες τις καλύτερες εντυπώσεις...»
- «...Θέλει πιο γενναίες παρεμβάσεις ...»



- «...Πολλές μικρής κλίμακας παρεμβάσεις θα έπρεπε ήδη να έχουν υλοποιηθεί όπως οι ράμπες και ο έλεγχος κατάληψης των πεζοδρόμων με τραπεζοκαθίσματα και πινακίδες. Καθώς η ασφαλής και άνετη μετακίνηση για τους πολίτες θα έπρεπε να είναι η προτεραιότητα του Δήμου...»
- «...Συμφωνώ απόλυτα με το Όραμα του Δήμου μας και πιστεύω πως όταν (και όχι αν) υλοποιηθεί θα υπάρξουν και τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα τόσο για τους δημότες μας όσο και για το περιβάλλον...»
- «...Βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης των κατοίκων και των επισκεπτών με ενίσχυση των ΜΜΜ, καθαριότητα των δρόμων...»

1.3 Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

Τελικό όραμα Δήμου Κω

Όπως παρουσιάζεται εκτενώς στο προηγούμενο κεφάλαιο, τόσο οι φορείς όσο και η πλειοψηφία των πολιτών γνωμοδότησαν θετικά επί του αρχικού οράματος (τονίζοντας ωστόσο την επιτακτική ανάγκη της εφαρμογής του) και συνεπώς η μορφή του διατηρείται αυτούσια:

«Όραμα του Δήμου Κω είναι η δημιουργία ενός δήμου που θα εξασφαλίζει ένα υψηλό επίπεδο ζωής για όλους τους πολίτες του, με έμφαση στις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, μέσα από την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και πιο συγκεκριμένα τη χρήση των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης, του περιορισμού της χρήσης του ΙΧ και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας».

Προτεραιότητες

Στην παράγραφο αυτή θα επιχειρηθεί να αναλυθεί η φιλοσοφία που χρησιμοποιήθηκε για τη βαθμολόγηση της βαρύτητας των κριτηρίων των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας. Επίσης, αναλύεται κάθε προτεραιότητα με βάση το περιεχόμενο κάθε κριτηρίου μέσω των διαδικασιών δυαδικών συγκρίσεων.

Η φιλοσοφία βασίστηκε στον σταθμισμένο συνδυασμό των παραγόντων που καθόρισαν την αναγνώριση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας της περιοχής και εν συνεχεία των αξόνων στρατηγικής και των εξειδικευμένων στόχων που τους περιγράφουν. Οι παράγοντες αυτοί περιλαμβάνουν:

- ✓ **Αποτελέσματα ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας** μέσω των διαδικτυακών ερευνών, των μετρήσεων φόρτων και σύνθεσης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, των μετρήσεων επιβατικής κίνησης των αστικών συγκοινωνιών και των αυτοψιών των υποδομών πεζών και ποδηλάτων.
- ✓ **Αξιολόγηση κειμένων υπερκείμενου σχεδιασμού** που έχουν εκπονηθεί κατά σειρά σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Από τα κείμενα αυτά προκύπτουν οι αντίστοιχες προτεραιότητες σε κάθε επίπεδο διακυβέρνησης.
- ✓ **Εμπειρία των μελών της ομάδας έργου** από την εκπόνηση αντίστοιχων μελετών σε πόλεις με παρόμοια χαρακτηριστικά.
- ✓ **Τα αποτελέσματα του συμμετοχικού σχεδιασμού** και της ανάλυσης των τοποθετήσεων των φορέων κατά τη διάρκεια της Α' Διαβούλευσης, των τοποθετήσεων τους που αφορούσαν την αναγνώριση προβλημάτων του συστήματος κινητικότητας της πόλης καθώς και της συμπλήρωσης έντυπου βαθμολόγησης των κριτηρίων και των αξόνων από τους φορείς.



- ✓ **Τις κατευθύνσεις της δημοτικής αρχής**, καθώς η εκάστοτε διοίκηση διαμορφώνει συγκεκριμένους άξονες πάνω στους οποίους θα κινηθεί σε κάθε τομέα διακυβέρνησης, συνεπώς το ίδιο συμβαίνει και στον τομέα της κινητικότητας.



Εικόνα 15: Παράγοντες διαμόρφωσης φιλοσοφίας βαθμολόγησης κατά σειρά βαρύτητας

Πολυκριτηριακή ανάλυση

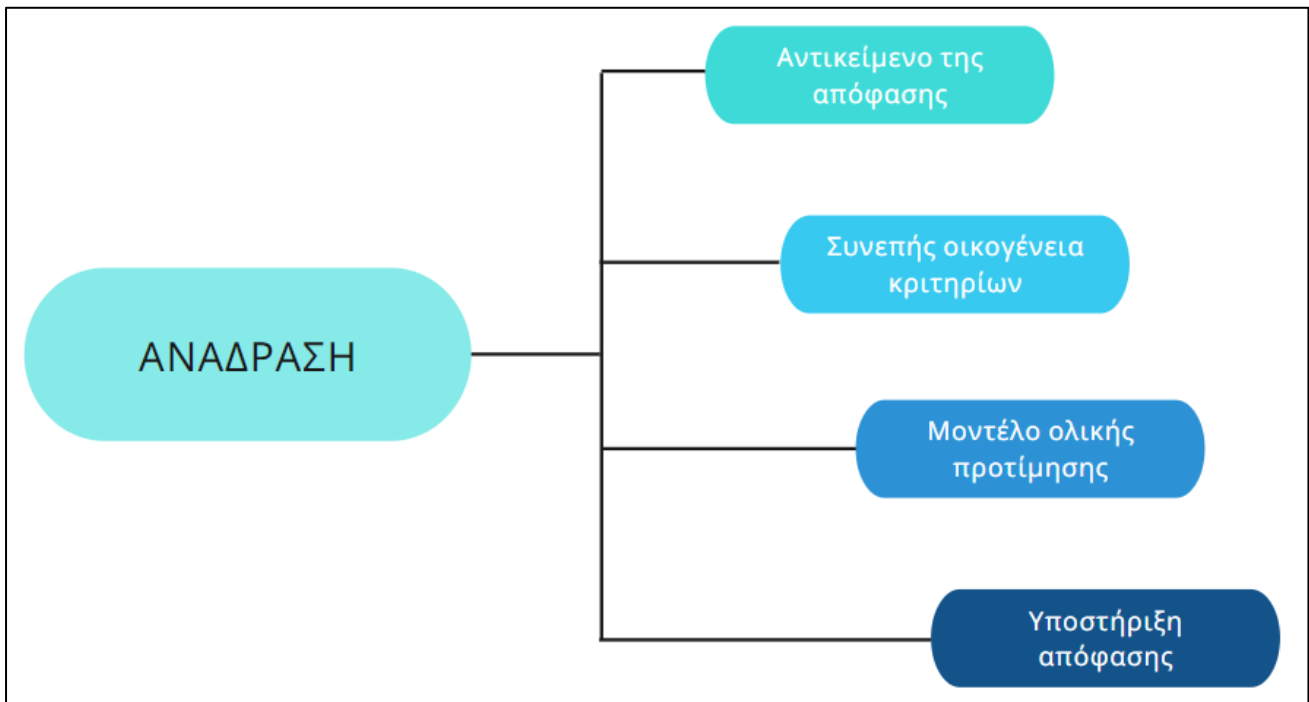
Η πολυκριτηριακή ανάλυση αποφάσεων αποτελεί ένα εργαλείο επιχειρησιακής έρευνας, το οποίο στοχεύει στην επίλυση πολύπλοκων και ιδιαίτερα σημαντικών προβλημάτων λήψης αποφάσεων που δεν είναι δυνατό να πραγματοποιείται μέσω μιας μονόπλευρης και μονοδιάστατης ανάλυσης.

Κατά τη διαδικασία αξιολόγησης των παραμέτρων ενός προβλήματος και των κριτηρίων - παραγόντων που επηρεάζουν τη λήψη της κατάλληλης απόφασης, γεννάται ένα ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα, αυτό της σύνθεσης του συνόλου των παραμέτρων για την υιοθέτηση μιας ρεαλιστικής προσέγγισης που θα οδηγήσει στη λήψη ορθολογικών αποφάσεων. Η αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού αποτελεί το βασικό αντικείμενο της πολυκριτηριακής ανάλυσης αποφάσεων με βασικό χαρακτηριστικό γνώρισμα την πραγματοποίηση της αναγκαίας σύνθεσης υπό το πρίσμα της πολιτικής λήψης των αποφάσεων και του συστήματος προτιμήσεων και αξιών, το οποίο συνειδητά ή ασυνείδητα χρησιμοποιεί ο αποφασίζων.

Βάσει των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζουν τα προβλήματα λήψης αποφάσεων με πολλαπλά κριτήρια, η πολυκριτηριακή ανάλυση έχει τους ακόλουθους τρεις βασικούς στόχους:

- Την ανάλυση της ανταγωνιστικής φύσης των κριτηρίων.
- Τη μοντελοποίηση των προτιμήσεων του αποφασίζοντος.
- Τον εντοπισμό ικανοποιητικών λύσεων.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων διαμορφώθηκε ένα μεθοδολογικό πλαίσιο τεσσάρων σταδίων μεταξύ των οποίων είναι δυνατή η δυνατότητα αναδράσεων.



Εικόνα 16: Μεθοδολογικό πλαίσιο Πολυκριτηριακής Ανάλυσης

Η Ιεραρχική Ανάλυση Αποφάσεων είναι μια τεχνική η οποία αναπτύχθηκε στο Wharton School of Business. Η ανάπτυξη της μεθόδου ήταν προϊόν προβληματισμού σχετικά με την έλλειψη μιας πρακτικής και εύκολα εφαρμόσιμης μεθόδου για τον καθορισμό προτεραιοτήτων και τη λήψη αποφάσεων.

Πρόκειται για μια τεχνική αντιμετώπισης περίπλοκων προβλημάτων απόφασης, βασιζόμενη στα μαθηματικά αλλά και στην ανθρώπινη ψυχολογία σε ένα αποτελεσματικό πλαίσιο επίλυσης πολυκριτήριων προβλημάτων. Η μεθοδολογία της βασίζεται σε μια ομάδα αξιωμάτων, τα οποία:

- οριοθετούν με σαφήνεια το πεδίο ενός προβλήματος,
- αναπαριστούν τη δομή του,
- ποσοτικοποιούν τις πληροφορίες του,
- συσχετίζουν τα επιμέρους στοιχεία του προβλήματος με απώτερους στόχους και αξιολογούν εναλλακτικές λύσεις.

Τα βήματα για την εφαρμογή της AHP φαίνονται στην παρακάτω Πίνακα:

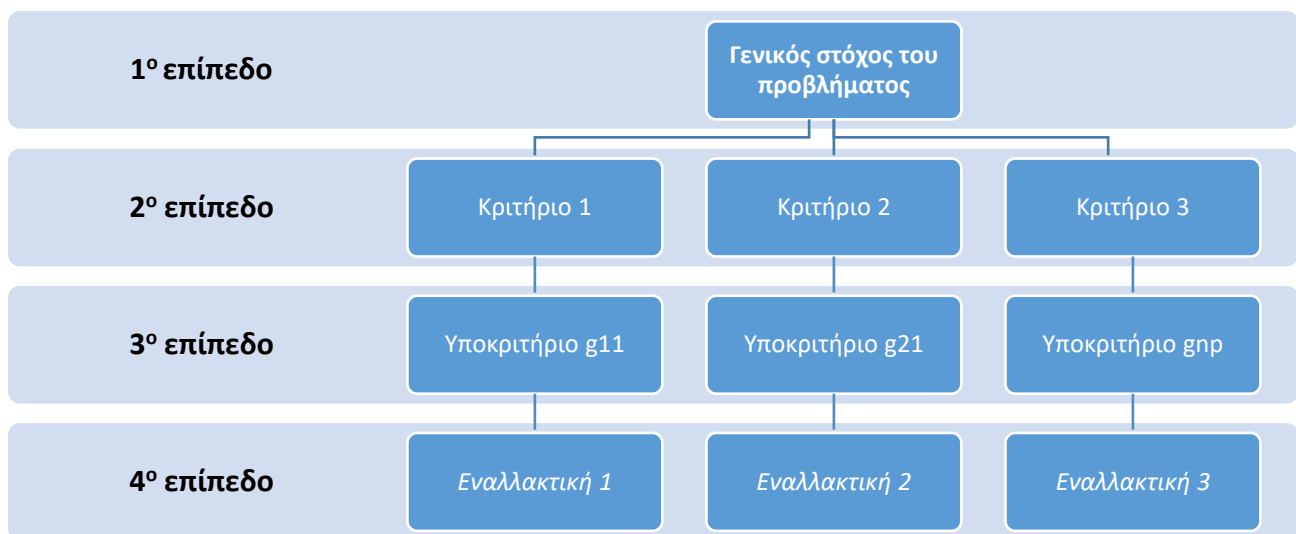
Πίνακας 3: Βήματα υλοποίησης AHP

Βήματα AHP
• Προσδιορισμός κριτηρίων
• Καθορισμός δεικτών για κάθε κριτήριο
• Απόδοση συγκριτικής/σχετικής σημαντικότητας ανά ζεύγη
• Επιλογή εναλλακτικών
• Εκτίμηση συνεπειών = Ποσοτικοποίηση μέτρων
• Σύγκριση απόδοσης εναλλακτικών για κάθε κριτήριο



Η μέθοδος αντιμετωπίζει το πρόβλημα της κατανομής των βαρών (weights) σε ένα σύνολο από δραστηριότητες, σύμφωνα με τον βαθμό σημαντικότητάς τους. Για τον σκοπό αυτόν πραγματοποιούνται δυαδικές συγκρίσεις και αναπτύσσεται μία κλίμακα προτίμησης μεταξύ των δραστηριοτήτων με βάση τις εκτιμήσεις των αποφασιζόντων. Αυτή η διαδικασία καταλήγει στη δημιουργία ενός πίνακα βαρών κι ενός πίνακα εκτιμήσεων για κάθε κριτήριο.

Το αρχικό πρόβλημα διασπάται σε επιμέρους τμήματα ή μεταβλητές, οι μεταβλητές ταξινομούνται ιεραρχικά δίνοντας αριθμητικές τιμές στις εκτιμήσεις της σχετικής σημαντικότητας και τέλος, γίνεται η σύνθεση των εκτιμήσεων προκειμένου να προσδιοριστεί ποια μεταβλητή έχει τη μεγαλύτερη προτεραιότητα – επιρροή στο αποτέλεσμα.



Εικόνα 17: Σκαρίφημα Αναλυτικής Ιεραρχικής Μεθόδου

Εφαρμογή Αναλυτικής Ιεραρχικής Μεθόδου για την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων

Πίνακας 4: Κλίμακα σχετικής προτίμησης κριτηρίων

Κλίμακα Σχετικής προτίμησης		
Ένταση της σχετικής σημασίας	Ορισμός	Επεξήγηση
1	Ίδια σημασία	Τα δύο σχέδια συνεισφέρουν ισότιμα στο κριτήριο
3	Ασθενής προτίμηση του ενός ως προς το άλλο	Η εμπειρία και η κρίση δίνουν ελαφρά προτίμηση στο ένα σχέδιο
5	Αισθητή ή δυνατή σημασία	Η εμπειρία και η κρίση δίνουν ισχυρή προτίμηση στο ένα σχέδιο
7	Πολύ δυνατή σημασία	Το ένα σχέδιο είναι ισχυρά επιθυμητό και η διαφορά του αποδεικνύεται στην πράξη
9	Απόλυτη σημασία	Η προφανής προτίμηση του ενός σχεδίου επιβεβαιώνεται σαφώς
2,4,6,8	Ενδιάμεσες τιμές μεταξύ των δύο κρίσεων	Όταν απαιτείται συμβιβασμός
Αντίστροφοι θετικοί αριθμοί	Αν το σχέδιο i έχει έναν από τους παραπάνω αριθμούς όταν συγκρίνεται με το σχέδιο j, τότε το σχέδιο j έχει τον αντίστροφο αριθμό όταν συγκρίνεται με το i.	

Τα 7 κριτήρια που αποτελούν και τις βασικές συνιστώσες των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι:



Εικόνα 18: Κριτήρια και βασικές συνιστώσες του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Η διαδικασία της πολυκριτηριακής ανάλυσης παρουσιάζεται στο Παράρτημα Α. Το αποτέλεσμα της είναι η τελική βαθμολόγηση των προτεραιοτήτων κινητικότητας του ΣΒΑΚ προκειμένου να επιτευχθεί η ιεράρχησή τους. Η ιεράρχηση έχει ως εξής:

1. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης (βαθμολογία 0,31)
2. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων (βαθμολογία 0,16)
3. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας (βαθμολογία 0,15)
4. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (βαθμολογία 0,13)
5. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης (βαθμολογία 0,12)
6. Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών (βαθμολογία 0,09)
7. Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών (βαθμολογία 0,03)

Η συγκεκριμένη ιεράρχηση μέσω της πολυκριτηριακής ανάλυσης, σε συνδυασμό με τα αποτελέσματα της διαδικτυακής διαβούλευσης για την ανάδειξη του προτιμητέου σεναρίου κινητικότητας θα διαμορφώσουν κατά αντιστοιχία και το περιεχόμενο των μέτρων του προσχεδίου του ΣΒΑΚ και στη συνέχεια του Σχεδίου Δράσης. Τα μέτρα θα πρέπει να εφαρμοστούν κατά αντίστοιχη σειρά προτεραιότητας με την παραπάνω ιεράρχηση.

1.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων

Οι στόχοι οι οποίοι αναπτύσσονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ προκειμένου να μπορέσουν να χαρακτηριστούν ως «έξυπνοι» (ο όρος SMART ο οποίος προτείνεται από τις οδηγίες του ELTIS αποτελεί ακρωνύμιο και διαμορφώνεται από τα αρχικά των όρων: Specific, Measurable, Achievable, Relevant και Time-bound) θα πρέπει να συγκεντρώνουν μια σειρά από χαρακτηριστικά.

Ειδικότερα οι στόχοι θα πρέπει να είναι:

**Συγκεκριμένοι**

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

Μετρήσιμοι

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

Εφικτοί

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

Σχετικοί

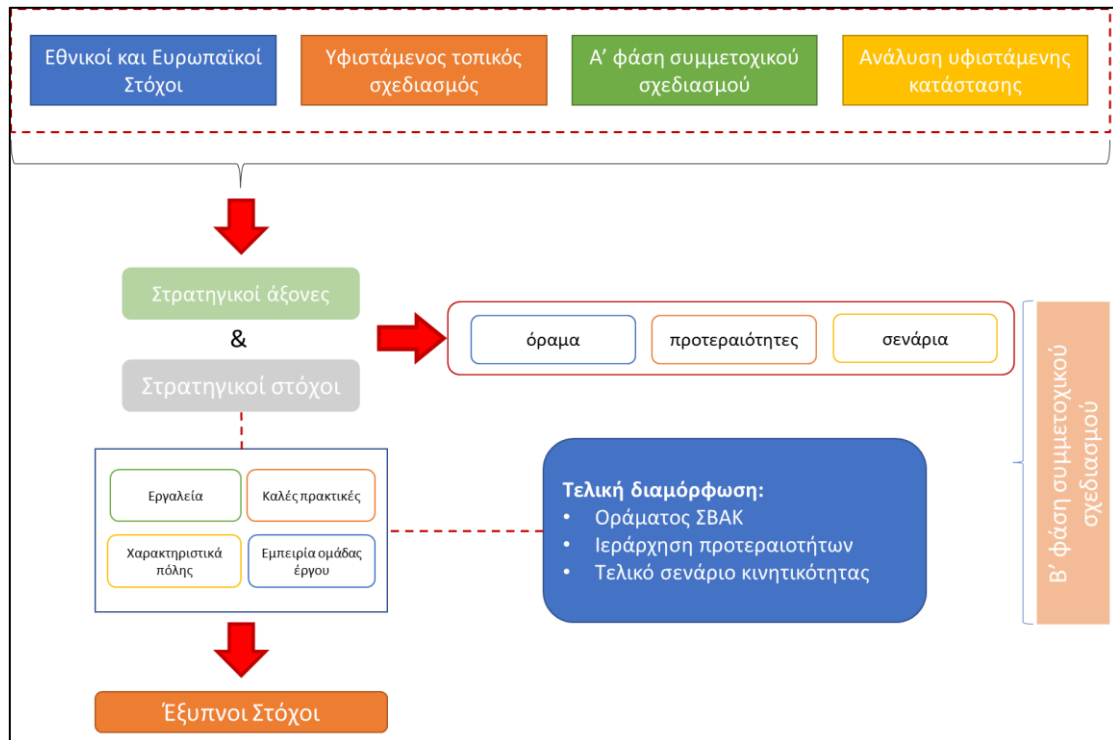
- Οι στόχοι θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις επιδιωκόμενες κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές βελτιώσεις μέσα από την αναβάθμιση του συστήματος κινητικότητας της πόλης. Οι συγκεκριμένες επιδιώξεις έχουν αναδειχθεί μέσα από τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού και τη διαβούλευση με την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

Χρονικά ρεαλιστικοί

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

Εικόνα 19: Διάγραμμα επεξήγησης χαρακτηριστικών έξυπνων στόχων

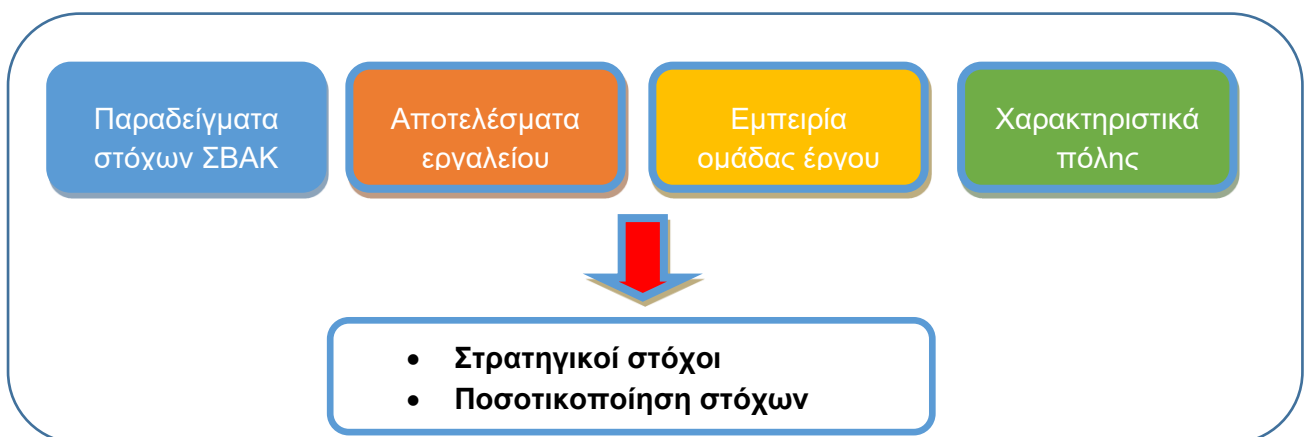
Η Εικόνα 66 παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά των έξυπνων στόχων.



Εικόνα 20: Διάγραμμα επεξήγησης χαρακτηριστικών έξυπνων στόχων

Προκειμένου η ποσοτικοποίηση των στρατηγικών στόχων να γίνει με όρους ρεαλισμού και επαρκούς τεκμηρίωσης, πραγματοποιήθηκε συνδυασμός προσεγγίσεων που αφορά:

- τη διερεύνηση πρακτικών στοχοθεσίας και ποσοτικοποίησης τους από περιπτώσεις άλλων ΣΒΑΚ που έχουν εκπονηθεί στον ευρωπαϊκό χώρο
- τα αποτελέσματα του ευρωπαϊκού εργαλείου Urban Transport Roadmap για την εκτίμηση των αποτελεσμάτων εφαρμογής πολιτικών κινητικότητας στο σύστημα μετακινήσεων όπου αναδείχτηκαν μέσω της ανάδειξης του προτιμητέου σεναρίου
- από τις εκτιμήσεις της ομάδας έργου βασιζόμενη στα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, στο περιβάλλον και τις προοπτικές της πόλης και στα μελλοντικά αποτελέσματα των υπό διαμόρφωση μέτρων αστικής κινητικότητας



Εικόνα 21: Διαδικασία ποσοτικοποίησης στρατηγικών στόχων

Μεθοδολογική προσέγγιση

Η διαδικασία διαμόρφωσης των έξυπνων στόχων για το ΣΒΑΚ έχει ως βάση της τους άξονες στρατηγικής και τους στρατηγικούς στόχους στους οποίους αυτοί εξειδικεύονται, την ευρύτερη στρατηγική για την κινητικότητα, όπως αυτή οριστικοποιήθηκε στο πλαίσιο της Β' διαβούλευσης, καθώς επίσης και την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων όπως αυτή διαμορφώθηκε από τη διαδικασία της πολυκριτηριακής ανάλυσης.

Η ουσία της μεθοδολογικής προσέγγισης είναι η περεταίρω εξειδίκευση των στρατηγικών στόχων σε έξυπνους στόχους βάσει της στρατηγικής της κινητικότητας. Η διαδικασία ακολουθεί την αντίστροφη πορεία από αυτή που είχε αρχικώς ακολουθηθεί για να δομηθεί σε πρώτη φάση το πρωταρχικό όραμα: αντί να δομείται ένα όραμα από τους στρατηγικούς στόχους, πλέον η ολοκληρωμένη στρατηγική (όραμα, κατεύθυνση και προτεραιότητες) είναι η βάση της ανάπτυξης των έξυπνων στόχων οι οποίοι συνδέονται με τους αρχικούς στρατηγικούς στόχους. Σημειώνεται ότι κατά αυτόν τον τρόπο ένας στρατηγικός στόχος μπορεί να απαρτίζεται από παραπάνω του ενός έξυπνων στόχων.

Οι τέσσερις βασικοί άξονες που έχουν διαμορφωθεί για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κω είναι:

Στρατηγικός άξονας 1: Θωράκιση του κέντρου της πόλης με την αναβάθμιση υφιστάμενων και τη δημιουργία νέων υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας

Στρατηγικός άξονας 2: Βελτίωση εξυπηρέτησης μετακινήσεων από δημόσιες συγκοινωνίες

Στρατηγικός άξονας 3: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού

Στρατηγικός άξονας 4: Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής.

Οι πολιτικές προτεραιότητας ιεραρχήθηκαν με βάση την πολυκριτηριακή ανάλυση και συγκεκριμένα με την αναλυτική ιεραρχική μέθοδο (AHP). Τα αποτελέσματα της μεθόδου ιεράρχησης έχουν ως εξής:

1. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης
2. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων
3. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
4. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
5. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης
6. Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
7. Οργάνωση εμπορευματικών μεταφορών

Οι έξυπνοι στόχοι που παρουσιάζονται στην παρούσα ενότητα σχετίζονται άμεσα με τους δείκτες παρακολούθησης του ΣΒΑΚ, οι οποίοι θα αναλυθούν στο επόμενο παραδοτέο

Η διαδικασία διαμόρφωσης των έξυπνων στόχων για το ΣΒΑΚ έχει ως βάση τις προτεραιότητες που συνθέτουν και την ευρύτερη στρατηγική του ΣΒΑΚ. Λαμβάνοντας υπόψη την συνολική εικόνα του οράματος προκύπτει μια πρωταρχική εκτίμηση των στρατηγικών στόχων και στόχων υλοποίησής του ΣΒΑΚ Κω.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται ανά προτεραιότητα οι «έξυπνοι στόχοι» που θα μετρήσουν και θα αξιολογήσουν την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κω σε ορίζοντα 5ετίας και 10ετίας.



Πίνακας 5: Έξυπνοι στόχοι

ΣΤΟΧΟΙ	Ορίζοντας υλοποίησης	
	5ετία	10ετία
Προτεραιότητα 1- Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης		
Σ 1.1: Αναβάθμιση πεζοδρομίων σε πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1.5μ	Αναβάθμιση στο 30% των πεζοδρομίων	Αναβάθμιση στο 50% των πεζοδρομίων
Σ 1.2: Αύξηση του ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται πεζή	Αύξηση κατά 1%	Αύξηση κατά 2%
Προτεραιότητα 2- Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων		
Σ 2.1: Αύξηση δικτύου ποδηλατοδρόμων και οδών φιλικών προς τη χρήση ποδηλάτου	Αύξηση του δικτύου κατά 10%	Αύξηση του δικτύου κατά 20%
Σ 2.2: Αύξηση του ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ποδήλατο	Αύξηση κατά 7%	Αύξηση κατά 9%
Προτεραιότητα 3- Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας		
Σ 3.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Μείωση κατά 40%	Μείωση κατά 60%
Σ 3.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	Μείωση κατά 40%	Μείωση κατά 60%
Προτεραιότητα 4- Βελτίωση διαχείρισης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας		
Σ 4.1: Μείωση διαμπερούς κυκλοφορίας σε οδούς που παρουσιάζουν υψηλούς φόρτους	Μείωση κατά 20%	Μείωση κατά 35%
Σ 4.2: Προώθηση ηλεκτροκίνησης	Αύξηση ποσοστού ηλεκτρικών οχημάτων κατά 3%	Αύξηση ποσοστού ηλεκτρικών οχημάτων κατά 10%
Προτεραιότητα 5- Βελτίωση διαχείρισης στάθμευσης		
Σ 5.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	Μείωση κατά 20%	Μείωση κατά 40%
Σ 5.2: Θεσμοθέτηση ελεγχόμενης στάθμευσης (ποσοστό εφαρμογής στο Δήμο)	Ελεγχόμενη στάθμευση στο 30% του Δήμου	Ελεγχόμενη στάθμευση στο 50% του Δήμου
Προτεραιότητα 6-Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών		
Σ6.1:Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	Αύξηση κατά 3%	Αύξηση κατά 5%
Σ6.2: Ποσοστό κάλυψης Δημοτικής συγκοινωνίας	15% του οικιστικού ιστού	30% του οικιστικού ιστού
Προτεραιότητα 7- Οργάνωση εμπορευματικών μεταφορών		
Σ 7.1: Θέσπιση ωραρίου και της διάρκειας φορτοεκφόρτωσης	Θέσπιση και λειτουργία ωραρίου	Κανονική λειτουργία

1.5 Ανάρτηση παραδοτέου σταδίου 3

Το παραδοτέο του σταδίου 3 βρίσκεται στο παρακάτω link:

<https://kos.gov.gr/o-dimos-ko/s-v-a-k/>

Στάδια εξέλιξης ΣΒΑΚ → Στάδιο 3