

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ

Αποτελέσματα Α θεματικής
διαβούλευσης



Ελληνική Δημοκρατία
Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας
Δήμος Κοζάνης

Η βιωσιμότητα στο προσκήνιο
ενός συστήματος μεταφορών!

LeVer
Σύμβουλοι Ανάπτυξης

Α Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δ. Κοζάνης

Ενεργή Συμμετοχή των Φορέων

Α/Α	ΦΟΡΕΑΣ		
1	Πανεπιστήμιο Δυτικής Μακεδονίας	11	Σύλλογος ιδιοκτητών ακινήτων Κοζάνης
2	Δ/ση Α/βάθμιας Εκπαίδευσης Κοζάνης	12	ΤΕΕ
3	Σύλλογος ΑμεΑ Περιφ. Ενότητας Κοζάνης	13	ΕΒΕ Κοζάνης
4	Σύλλογος Τυφλών	14	Αστικό ΚΤΕΛ
5	Ε.Ε.Τ.Ε.Μ	15	ΑΝΚΟ Α.Ε.
6	Τ.Κ. Δρεπάνου	16	Καλλιτεχνικό Γυμνάσιο Κοζάνης
7	Τ.Κ. Κοζάνης	17	Δ/ση Β/βάθμιας Εκπαίδευσης Κοζάνης
8	Διαχειριστές και ιδιοκτήτες χώρων στάθμευσης	18	Δημοτική Βιβλιοθήκη Κοζάνης
9	My taxi Κοζάνης	19	Σύλλογος Μηχανικών
10	Εμπορικός Σύλλογος Κοζάνης	20	ΑΔΗ/ΔΜ Δ/ση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού

Α Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δ. Κοζάνης

Καταγραφή ζητημάτων

Πολεοδομική οργάνωση - Ανάγλυφο

- Δυσκολίες στις μετακινήσεις λόγω του έντονου αναγλύφου και των στενών δρόμων
- Υποδομές του Πανεπιστημίου σε διάφορες περιοχές της πόλης
- Ανεπάρκεια γεωμετρικών χαρακτηριστικών πεζοδρομίων και διαβάσεων για την άνετη και ασφαλή πρόσβαση στα σημεία ενδιαφέροντος

Μηχανοκίνητη κυκλοφορία

- Δεν πρέπει να μειωθεί το πλάτος των οδών για την εξασφάλιση της εύκολης πρόσβασης οχημάτων έκτακτης ανάγκης
- Πρόβλημα στην πόλη η διαμπερής κυκλοφορία από τους γύρω οικισμούς και πόλεις, λόγω και της λειτουργίας της Κοζάνης, ως πρωτεύουσα της Δυτικής Μακεδονίας
- Ανάγκη για δημιουργία περιφερειακών δρόμων

Στάθμευση

- Πρόβλημα στάθμευσης, ιδιαίτερα για τους μετακινούμενους σε υπηρεσίες και άλλες χρήσεις γης
- Απουσία θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ

Α Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δ. Κοζάνης

Καταγραφή ζητημάτων

Μετακινήσεις μαθητών

- Σε διαδρομές μαθητών σε εκπαιδευτικές εκδρομές, προβλήματα μετακίνησης λόγω στενών και ακατάλληλων πεζοδρομίων.
- Άγχος των εκπαιδευτικών οι μη ασφαλείς διαδρομές
- Δεν αρκεί η διάθεση σχολικών τροχονόμων
- Ανάγκη για πρόσβαση μαθητών ΑμεΑ
- Δυσκολίες μετακινήσεων πολλών μαθητών από σχολεία εκτός Κοζάνης

Προσβασιμότητα

- Ανάγκη για εύκολη πρόσβαση σε σημεία ενδιαφέροντος
- Ανεπαρκείς διαμορφώσεις ραμπών και διαβάσεων σε αρκετά σημεία

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

- Δεν μπορεί να γίνει μετακίνηση ΑμεΑ με ΜΜΜ
- Δεν υπάρχει ενημέρωση επισκεπτών για την μετακίνηση τους με τα ΜΜΜ
- Δύσκολο ανάγλυφο
- Οι πολίτες δε χρησιμοποιούν τα ΜΜΜ (απουσία σχετικής κουλτούρας)

Α Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δ. Κοζάνης

Καταγραφή ζητημάτων

Κουλτούρα μετακινήσεων

- Απουσία κουλτούρας βιωσιμότητας
- Ανάγκη για δημιουργία συνθηκών ισορροπίας και ανάκτησης και διαμοιρασμού του δημοσίου χώρου
- Έλλειψη σεβασμού στα δικαιώματα και τις ανάγκες κινητικότητας – προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία
- Ανάγκη για ευαισθητοποίηση, ενημέρωση και αλλαγή της κουλτούρας για τις νέες γενιές πολιτών

Ποδηλασία

- Κίνδυνος για ποδηλάτες που κινούνται εκτός της πόλης
- Απουσία ποδηλατικής υποδομής

Ενημέρωση - Πληροφόρηση

- Έλλειψη πληροφόρησης για την αποτελεσματική καθοδήγηση των μετακινούμενων
- Δεν υπάρχουν ηλεκτρονικές εφαρμογές για την ενημέρωση – πληροφόρηση των μετακινούμενων

Αποτελέσματα αυτό-αξιολόγησης

Αυτό αξιολόγηση συστήματος κινητικότητας

Η αντιλαμβανόμενη κατάσταση του υφιστάμενης συστήματος κινητικότητας από τους φορείς ενδέχεται να εμφανίζει διαφορές με τα αποτελέσματα / συμπεράσματα της συγκοινωνιακής ανάλυσης. Η διαφοροποίηση αυτή ενδιαφέρει την ομάδα έργου προκειμένου αντιληφθεί καλύτερα τις διαστάσεις των προβλημάτων ή/και των ευκαιριών



Ανάγκη διενέργειας αυτό-αξιολόγησης με χρήση του εργαλείου Advance.

- προϊόν ευρωπαϊκού ερευνητικού έργου
- Προσαρμογή ερωτήσεων στις ανάγκες του ΣΒΑΚ

Διαχείριση
Στάθμευσης

Σχεδιασμός &
διαμόρφωση
τοπίου, οδών ήπιας
κυκλοφορίας

Πεζή μετακίνησης

Ποδήλατο

Δημόσιες
Συγκοινωνίες

Μέτρα σχετικά με
την χρήση
οχημάτων

Διαχείριση
Κινητικότητας

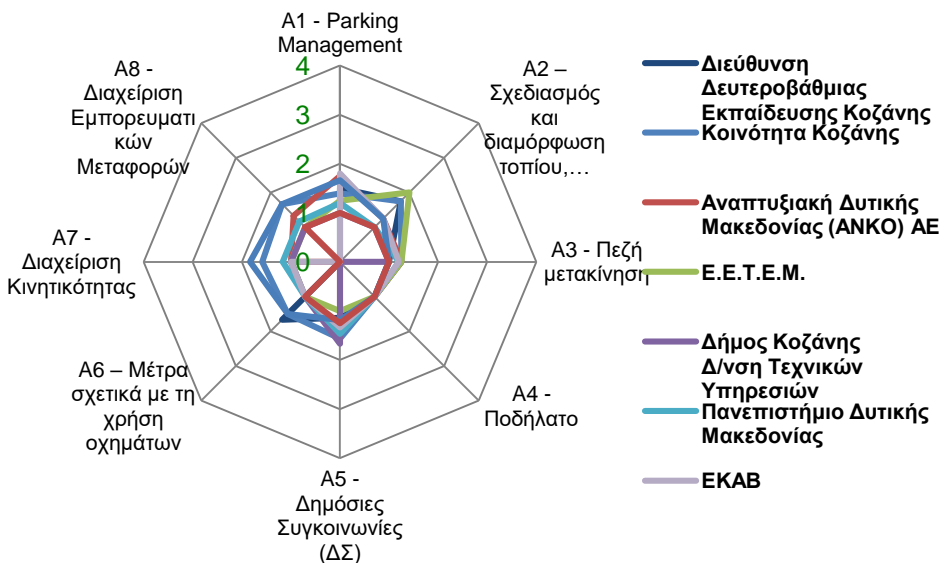
Διαχείριση
Εμπορευματικών
Μεταφορών

Αποτελέσματα αυτό-αξιολόγησης

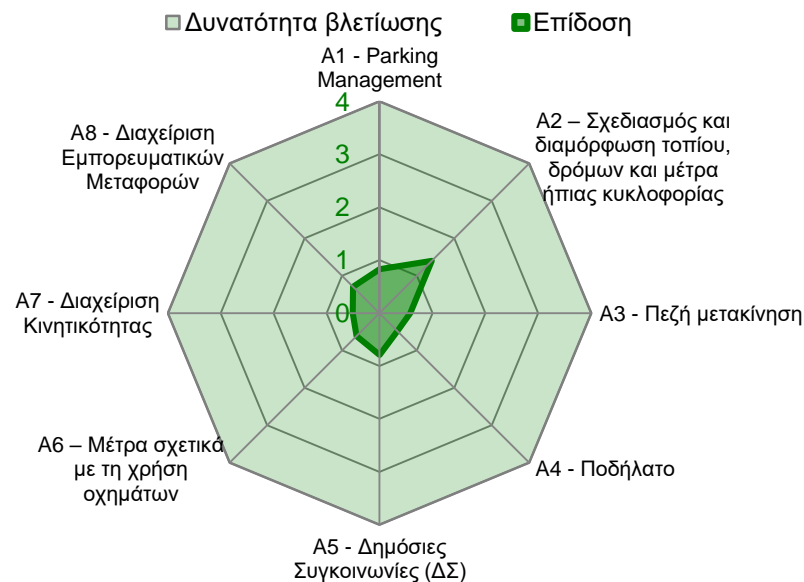
Αυτό αξιολόγηση συστήματος κινητικότητας

Κάθε φορέας συμπλήρωνε το ερωτηματολόγιο με γνώμονα την δραστηριότητα του στην πόλη, τα προβλήματα που αντιμετωπίζει

Πεδία Κινητικότητας - Ατομικά



Πεδία Κινητικότητας - Μέσος Όρος

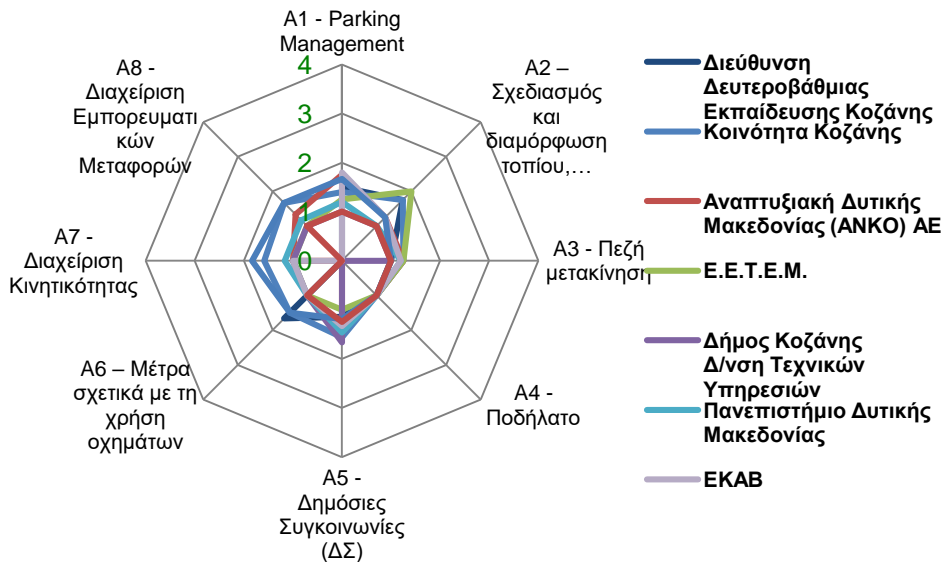


- Το σύνολο των βαθμολογιών σε κανένα τομέα κινητικότητας δεν ξεπερνάει το «επίπεδο 2» το οποίο υποδηλώνει ότι τα σχετικά μέτρα έχουν εφαρμοστεί τουλάχιστον σε έναν μικρό αριθμό περιοχών
- Σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα κυμαίνεται η αξιολόγηση της υποδομής εξυπηρέτησης του ποδηλάτου, καθώς στην πόλη απουσιάζει η αντίστοιχη υποδομή

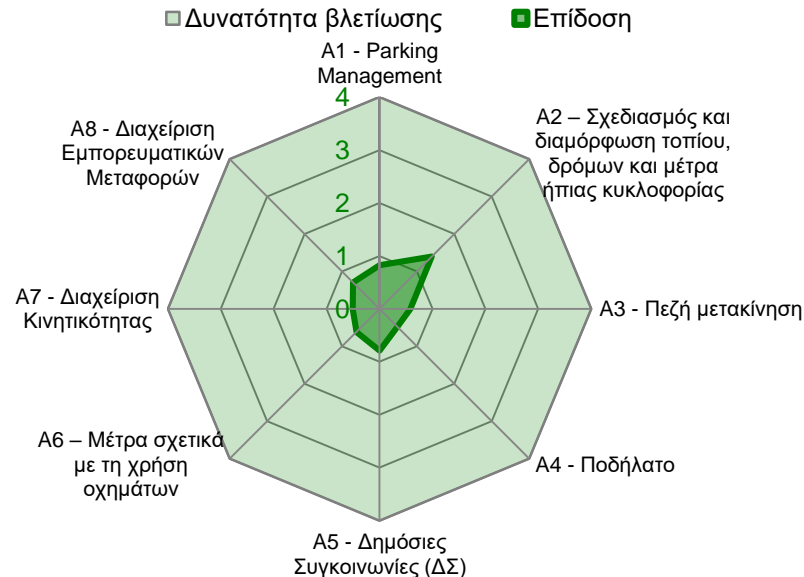
Αποτελέσματα αυτό-αξιολόγησης

Αυτό αξιολόγηση συστήματος κινητικότητας

Πεδία Κινητικότητας - Ατομικά



Πεδία Κινητικότητας - Μέσος Όρος



- Την υψηλότερη βαθμολογία κατά μέσο όρο συγκεντρώνει το πεδίο A2: Σχεδιασμός και διαμόρφωση τοπίου, δρόμων και μέτρων ήπιας κυκλοφορίας, γεγονός το οποίο οφείλεται στις παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο που έχουν υλοποιηθεί κατά την τελευταία 10ετία από την εκάστοτε Δημοτική Αρχή σε περιοχές του κέντρου της πόλης, κυρίως μέσω της ανάπλασης πλατειών
- Εξίσου σε υψηλό επίπεδο συγκριτικά και με τα υπόλοιπα πεδία κινητικότητας, κυμαίνονται και οι βαθμολογίες της αστικής συγκοινωνίας και ιδιαίτερα στο κομμάτι των συνδέσεων με τους γύρω οικισμούς

Μεθοδολογική προσέγγιση

Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιλογή του καταλληλότερου μελλοντικού σεναρίου κινητικότητας για την πόλη, αλλά και στη συνέχεια για τον προσδιορισμό των κατάλληλων μέτρων με σειρά αναγκαιότητας, τόσο χρονική όσο και οικονομική, είναι η ορθολογική ιεράρχηση των αναγκών και κατά συνέπεια των αξόνων στρατηγικής του ΣΒΑΚ. **Ο καθορισμός με άλλα λόγια, των τομέων κινητικότητας που θα πρέπει αρχικά να επικεντρωθεί η προσπάθεια του ΣΒΑΚ προκειμένου να αντιμετωπίσει κατά προτεραιότητα τα προβλήματα που έχουν επισημανθεί μέσα από τις διαδικασίες της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης, των εργασιών του συμμετοχικού σχεδιασμού και των επισημάνσεων του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων καθώς επίσης και των απόψεων των αρμόδιων υπηρεσιών του Δήμου.**

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

Μεθοδολογική προσέγγιση

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.

Είναι 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 εικόνα:

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

Μεθοδολογική προσέγγιση

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



Μεθοδολογική προσέγγιση

	Ποιότητα αέρα	Οδική ασφάλεια	Προσβασιμότητα	Υγεία Πολιτών	Αστική ανάπτυξη	Νέες τεχνολογίες	Αποσυμφόρηση οδών
Ποιότητα αέρα	1,00	0,77	0,93	0,32	1,54	3,04	2,04
Οδική ασφάλεια	1,29	1,00	3,57	0,45	2,91	2,88	2,88
Προσβασιμότητα	1,07	0,28	1,00	0,21	2,22	2,55	1,88
Υγεία Πολιτών	3,12	2,24	4,75	1,00	7,00	6,17	7,33
Αστική ανάπτυξη	0,65	0,34	0,45	0,14	1,00	3,03	2,75
Νέες τεχνολογίες	0,33	0,35	0,39	0,16	0,33	1,00	1,80
Αποσυμφόρηση οδών	0,49	0,35	1,00	0,14	0,36	0,56	1,00
	7,95	5,33	12,09	2,42	15,37	19,22	19,68

Ο υπολογισμός της βαρύτητας των κριτηρίων πραγματοποιείται με σύγκριση κατά ζεύγη (paired comparisons). Για όλα τα ζεύγη κριτηρίων j, j^* , όπου το κριτήριο j θεωρείται πιο σημαντικό από το j^* , προσδιορίζεται ο βαθμός διαφορικής σημασίας του ενός ως προς το άλλο (που συμβολίζεται ως b_{ij^*}) σε μια κλίμακα μεταξύ 1 και 9

Ποιότητα αέρα	0,12
Οδική ασφάλεια	0,19
Προσβασιμότητα	0,10
Υγεία Πολιτών	0,40
Αστική ανάπτυξη	0,09
Νέες τεχνολογίες	0,05
Αποσυμφόρηση οδών	0,05

Μεθοδολογική προσέγγιση

Οι εναλλακτικές κατευθύνσεις που μπορούν να δοθούν στο σχεδιασμό είναι:

Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας

Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης

Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων

Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης

Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών

Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών

Η εκτίμηση των συνεπειών των εναλλακτικών ως προς κάθε κριτήριο πραγματοποιείται με σύγκριση κατά ζεύγη (paired comparisons). Για όλα τα ζεύγη κριτηρίων j, j^* , όπου το κριτήριο j θεωρείται πιο σημαντικό από το j^* , προσδιορίζεται ο βαθμός διαφορικής σημασίας του ενός ως προς το άλλο (που συμβολίζεται ως b_{ij^*}) σε μια κλίμακα μεταξύ 1 και

Μεθοδολογική προσέγγιση

	Ποιότητα αέρα	Οδική ασφάλεια	Προσβασιμότητα	Υγεία Πολιτών	Αστική ανάπτυξη	Νέες τεχνολογίες	Αποσυμφόρηση οδών
	0,12	0,19	0,10	0,40	0,09	0,05	0,05
Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	0,0291	0,2731	0,0396	0,1486	0,1457	0,0256	0,0235
Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	0,2791	0,2879	0,3286	0,3369	0,3233	0,0415	0,0581
Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	0,2233	0,1523	0,2622	0,2809	0,3233	0,0402	0,0581
Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,0407	0,0265	0,0425	0,0260	0,0242	0,2523	0,1529
Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	0,2536	0,1557	0,1801	0,0924	0,1022	0,3117	0,2955
Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,0565	0,0597	0,0193	0,0241	0,0250	0,1018	0,1593
Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	0,1176	0,0447	0,1277	0,0911	0,0563	0,2269	0,2526

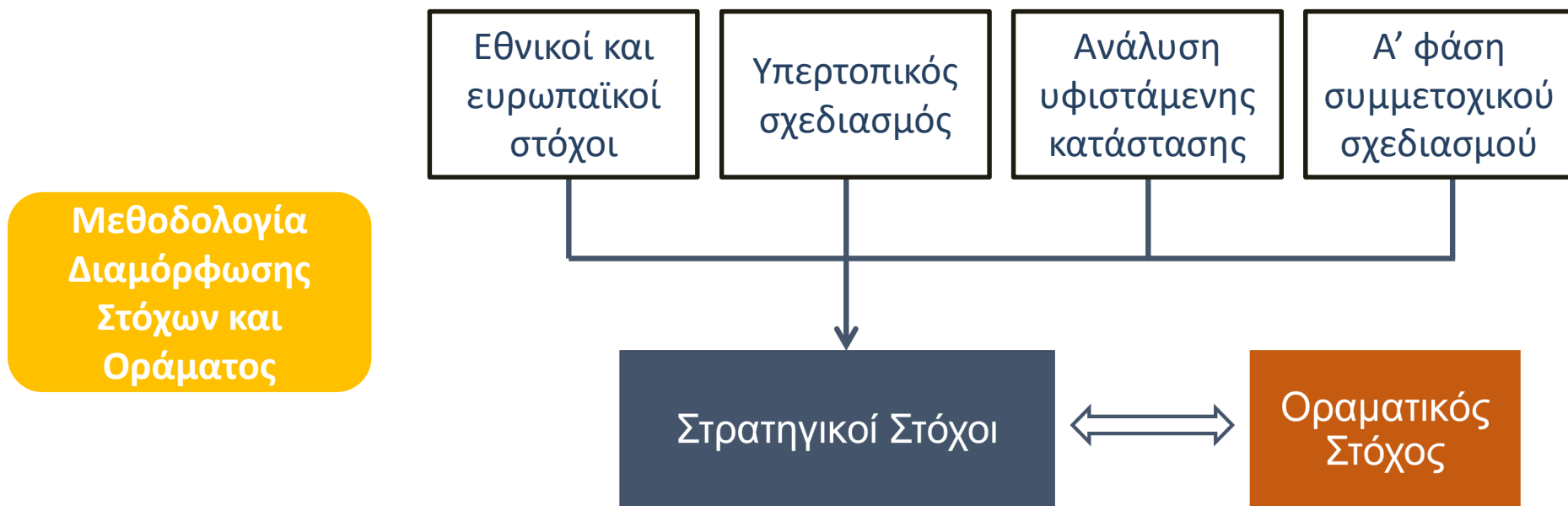
Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	0,1328
Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	0,2883
Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	0,2270
Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,0481
Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	0,1560
Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,0455
Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	0,1021

0,1328
0,2883
0,2270
0,0481
0,1560
0,0455
0,1021

1. **Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης** (βαθμολογία 0,29)
2. **Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων** (βαθμολογία 0,23)
3. **Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης** (βαθμολογία 0,16)
4. **Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας** (βαθμολογία 0,13)
5. **Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών** (βαθμολογία 0,10)
6. **Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας** (βαθμολογία 0,05)
7. **Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών** (βαθμολογία 0,04)

Άξονες στρατηγικής

- Οι στόχοι αποτελούν το 1^ο βήμα στην προσπάθεια διαμόρφωσης μια μελλοντικής κατάστασης
- Ο προσδιορισμός των στόχων και των προτεραιοτήτων επιτυγχάνεται με τον εντοπισμό των κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών βελτιώσεων που απαιτούνται, εστιάζοντας στο τι χρειάζεται να «μειωθεί», να «αυξηθεί» ή να «διατηρηθεί»
- Οι στόχοι αποτελούν τον ουσιαστικό σκοπό του ΣΒΑΚ, σε αντίθεση τα μέτρα αποτελούν τα μέσα για την επίτευξή τους



Στρατηγικός άξονας	Στρατηγικός στόχος	Περιγραφή
Περιβάλλον	1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορά στις μετακινήσεις	<p>Η χρήση βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης (π.χ. ποδήλατο ή περπάτημα) έναντι του αυτοκίνητου ή του μηχανοκίνητου δικύκλου συμβάλει στη μείωση της ενέργειας που καταναλώνεται σε συνολικό επίπεδο για τις μετακινήσεις στην Κοζάνη.</p> <p>Σημαντική μέριμνα θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη διαχείριση του στόλου τροφοδοσίας, ώστε τα εμπορεύματα να μεταφέρονται με τη χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση ενέργειας.</p> <p>Η απεξάρτηση από το αυτοκίνητο και η ενθάρρυνση της χρήσης μέσων φιλικών προς το περιβάλλον έχει τη δυνατότητα να μειώσει την αστική ρύπανση, δημιουργώντας πιο καθαρές πόλεις, βελτιώνοντας με αυτόν τον τρόπο την ποιότητα ζωής των κατοίκων.</p>
	2. Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος	<p>Η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, του δημόσιου χώρου της πόλης και της ποιότητας ζωής μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας αποτελεί ένα θεμελιώδες στόχο για το ΣΒΑΚ. Η εν λόγω αναβάθμιση επιτυγχάνεται μέσα από τη διαμόρφωση ευανάγνωστου και ελκυστικού δικτύου πεζών, δικτύου φιλικού προς τον ποδηλάτη και παράλληλα αναδιοργάνωση του καθεστώτος κυκλοφορίας των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων.</p> <p>Μια λειτουργική στρατηγική βιώσιμης κινητικότητας θα πρέπει να συνοδεύεται από τις κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ώστε να αποφεύγεται η συστηματική διαμπερής κυκλοφορία μέσα από τις γειτονιές κατοικίας και τους κεντρικούς πυρήνες του Δήμου καθώς και να διαμορφώνεται ένα περιβάλλον θωράκισης των περιοχών με ευαίσθητες και ιδιαίτερες χρήσεις.</p> <p>Οι χώροι πρασίνου είναι αναμφισβήτητα απαραίτητοι για μια αστική περιοχή. Περισσότεροι και άρτια συνδεδεμένοι χώροι πρασίνου σημαίνει καλύτερες περιβαλλοντικές συνθήκες και κατ' επέκταση καλύτερη ποιότητα ζωής. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στη διασύνδεση των υφιστάμενων χώρων-διαδρόμων πρασίνου, προστατευόμενων περιοχών και περιοχών ιδιαίτερου ενδιαφέροντος με το κέντρο της πόλης και τους δημόσιους χώρους στις γειτονιές και τις περιοχές κατοικίας.</p>

Στρατηγικός άξονας	Στρατηγικός στόχος	Περιγραφή
Κοινωνία	3. Βελτίωση δημόσιας υγείας	<p>Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρει και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία. Επιπρόσθετα, η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, ως τρόπων καθημερινής μετακίνησης, μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων. Επιπλέον ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις στην ψυχολογία των μετακινούμενων με ήπια μέσα, καθώς ενισχύεται η κοινωνική συνοχή και η επικοινωνία στο δημόσιο χώρο.</p>
	4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση	<p>Το συγκοινωνιακό σύστημα στην περιοχή με την υπάρχουσα μορφή του, αποκλείει άτομα και κοινωνικές ομάδες, οι οποίες δεν έχουν πρόσβαση στο αυτοκίνητο ή δεν έχουν τη δυνατότητα να οδηγήσουν. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων ομάδων είναι οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά και τα άτομα με αναπηρία καθώς και άτομα χαμηλού εισοδήματος. Αποκλεισμός υπάρχει επίσης και στους επισκέπτες, οι οποίοι δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα είτε να νοικιάσουν ή να μεταφέρουν το ιδιωτικό τους όχημα ως επισκέπτες στην πόλη.</p>
	5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου	<p>Ένας βιώσιμος δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης. Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των οικισμών με το κέντρο και τους κύριους πόλους ενδιαφέροντος σε όλη την έκταση του Δήμου (π.χ. τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους, μοναστήρια, χώροι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, καταφύγια άγριας ζωής, κτλ.) διαμέσου κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς (κοινόχρηστα ποδήλατα, ηλεκτρικά πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες on-demand κ.α.). Παράλληλα θα πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο ειδικών υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση της αναψυχής κυρίως κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου ή άλλων περιόδων όπου οργανώνονται εκδηλώσεις που έλκουν πληθυσμό επισκεπτών στην περιοχή παρέμβασης (ευέλικτα δρομολόγια προσαρμοσμένα στη ζήτηση).</p>

Στρατηγικός άξονας	Στρατηγικός στόχος	Περιγραφή
Κοινωνία	6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	<p>Λύσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως για παράδειγμα η τηλεματική ή τα συγκοινωνιακά συστήματα ανταποκρινόμενα στη ζήτηση (Demand Responsive Transport), είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναζητηθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η αποδοτικότητα του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.</p>
	7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	<p>Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Εστιάζοντας στην περίπτωση του Δήμου Κοζάνης, ο αριθμός τροχαίων συμβάντων, υποδηλώνει την ανάγκη βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης. Συνεπώς, μέσα από τις απαραίτητες πολιτικές και παρεμβάσεις επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Κοζάνη για όλους τους πιθανούς χρήστες της οδού.</p>
	8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	<p>Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην Κοζάνη είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.</p>

Στρατηγικός άξονας	Στρατηγικός στόχος	Περιγραφή
<p>Οικονομία</p>	<p>9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών</p>	<p>Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας.</p>
	<p>10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών</p>	<p>Μέσω της χρήσης ενεργών μέσων μετακίνησης (ποδήλατο και περπάτημα) αντί του αυτοκίνητου, ο κάτοικος και ο επισκέπτης θα περιηγείται άνετα και με ασφάλεια εντός των οικισμών και της πόλης. Αυτή η κατάσταση θα διευκολύνει αισθητά την προσέλκυση πελατών προς τα τοπικά εμπορικά καταστήματα της περιοχής.</p> <p>Επίσης, σημειώνεται ότι ο ποδηλατικός και περιπατητικός τουρισμός θα συνεισφέρουν στην ανάδειξη και άλλων μικρών οικισμών και κατ' επέκταση στην ενίσχυση της τοπικής εμπορικής δραστηριότητας.</p> <p>Τέλος, ιδιαίτερη συνεισφορά στην ενθάρρυνση της τοπικής επιχειρηματικότητας έχει και η ορθολογική οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των καταστημάτων (αλλαγή ωραρίου-δρομολογίου-οχήματος-χρήση κέντρου διαμοιρασμού-consolidation), καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και επιταχύνει τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.</p>

Ευχαριστούμε για την προσοχή σας



Ελληνική Δημοκρατία
Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας
Δήμος Κοζάνης



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
& ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

LeVer
Σύμβουλοι Ανάπτυξης