

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ

Σύνθεση και Αξιολόγηση
Σεναρίων Αστικής Κινητικότητας



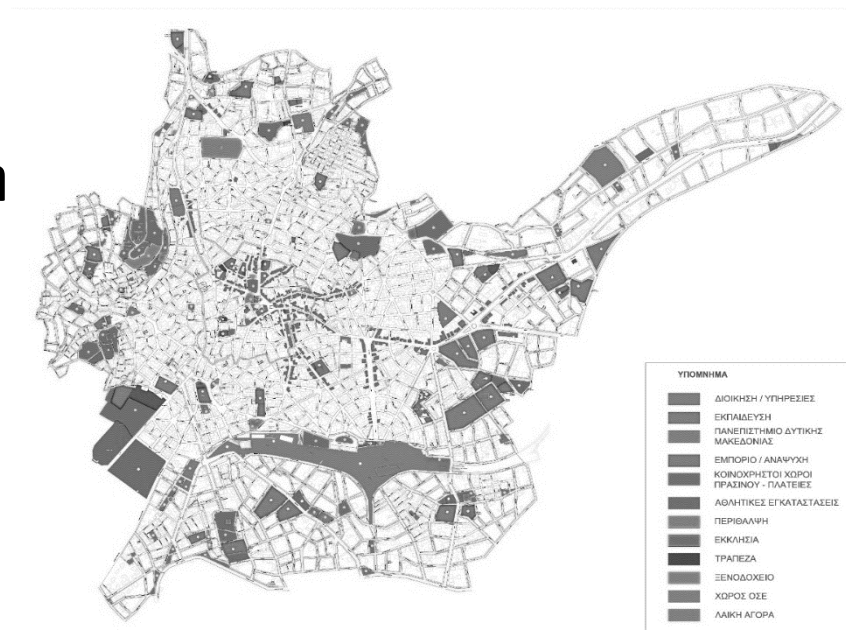
Ελληνική Δημοκρατία
Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας
Δήμος Κοζάνης

*Η βιωσιμότητα στο προσκήνιο
ενός συστήματος μεταφορών!*

LeVer
Σύμβουλοι Ανάπτυξης

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δ. Κοζάνης

→ Έχει αναλυθεί η υφιστάμενη κατάσταση του Δικτύου



← Έχουν αναδειχθεί συγκεκριμένα προβλήματα

→ Έχουν τεθεί στρατηγικοί στόχοι



Αναγνώριση ενός
προβλήματος

Παράδειγμα:

Στόχος: Βελτίωση μετακίνησης πεζών

Πρόβλημα: Στενά πεζοδρόμια με
αποτέλεσμα οι πεζοί να κινούνται στο
οδόστρωμα

Διαφορετική αντιμετώπιση με βάση διαφορετικές προτεραιότητες

Λύση Α

Μονοδρόμηση
οδού, μετατροπή
της μιας λωρίδας
σε στάθμευση και
αύξηση των
πεζοδρομίων

Λύση Β

Μετατροπή της
οδού σε
πεζόδρομο με
λωρίδα
ποδηλατοδρόμου

Λύση Γ

Μετατροπή της
οδού σε
πεζόδρομο με
πρόσβαση στα
ΜΜΜ και τα Ταξί

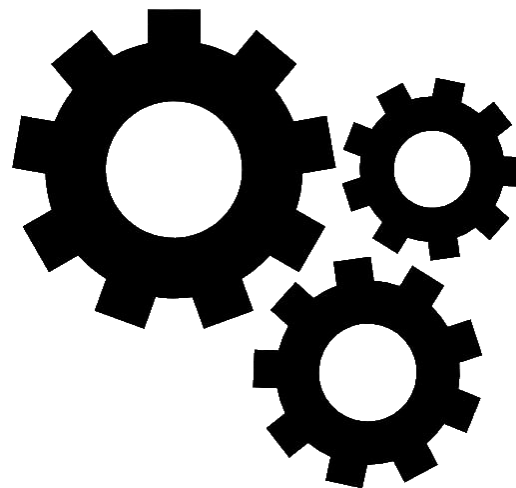
Το ιδανικό σενάριο είναι αυτό που περιλαμβάνει όλα εκείνα τα μέτρα που λύνουν τα προβλήματα στο μικρότερο δυνατό χρονικό διάστημα

Ωστόσο...

**Οι διαθέσιμοι
Εθνικοί και
Ευρωπαϊκοί πόροι
είναι περιορισμένοι**



**Τα διαθέσιμα μέσα
και διαδικασίες δεν
είναι επαρκώς
ανεπτυγμένα**



Προσχέδιο Μελλοντικών Σεναρίων Κινητικότητας

Τι είναι ένα μελλοντικό σενάριο κινητικότητας

- Ένα σενάριο κινητικότητας περιλαμβάνει ένα σύνολο προτεραιοτήτων που θα δοθούν στον μετέπειτα σχεδιασμό των μέτρων αστικής κινητικότητας. Θα αποτελέσει με άλλα λόγια τον οδηγό στον οποίο θα βασιστεί ο Δήμος προκειμένου να επιλέξει και να σχεδιάσει τα μελλοντικά έργα και ρυθμιστικές διατάξεις στο σύνολο των υποδομών του κοινόχρηστου χώρου της πόλης.
- Κάθε σενάριο που σχηματιστική συνοδεύεται από ενδεικτικά αποτελέσματα για τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ, καθώς και από τις ευρύτερες κατηγορίες μέτρων που αναμένεται να προωθηθούν περισσότερο.
- ΠΡΟΣΟΧΗ: Οι κατηγορίες μέτρων που αναφέρονται υποδεικνύουν προτεραιότητα σε αυτά και δεν συνεπάγεται ότι άλλες κατηγορίες μέτρων απορρίπτονται. Στο τελικό πακέτο μέτρων είναι δυνατή, αν όχι απαραίτητη, η ένταξη και πρόσθετων πακέτων μέτρων που εξυπηρετούν στην κατεύθυνση του ολοκληρωτικού σχεδιασμού

Κατά την ανάπτυξη ενός σχεδίου αστικής κινητικότητας, πέρα από την εξέταση των βραχυχρόνιων ευκαιριών και ελλείψεων, **πρέπει να συνεκτιμηθούν και οι μελλοντικές προκλήσεις**, ώστε να διαμορφωθεί κατάλληλα ο στρατηγικός σχεδιασμός προς την κατεύθυνση επίτευξης των στόχων ενός ΣΒΑΚ.

Οι κυριότερες προκλήσεις, οι οποίες επηρεάζουν και διαμορφώνουν τις μελλοντικές επιλογές στον τομέα των μεταφορών είναι:

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Η πληθυσμιακή εξέλιξη και οι δημογραφικές μεταβολές• Η εξέλιξη της ανεργίας• Αλλαγή τάσεων και συνηθειών μετακίνησης• Τάσεις χρήσεις μηχανοκίνητων οχημάτων• Βαθμός εισαγωγής της Ηλεκτροκίνησης• Ανάπτυξη έξυπνων εφαρμογών• Ανάπτυξη εμπορευματικών μεταφορών• Τιμές καυσίμων και κόστους μετακινήσεων• Θεσμικές αλλαγές |  | <ul style="list-style-type: none">• Συμπεράσματα αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού• Αποτελέσματα ερευνών συστήματος κινητικότητας• Αποτελέσματα συμμετοχικού σχεδιασμού• Κατευθύνσεις δημοτικής αρχής |
|--|---|---|

Συνυπολογίζονται για τον σχηματισμό των σεναρίων

Σενάριο Βάσης:
Εάν δεν αλλάξουμε κάτι



Βασικό Σενάριο

Το θεμέλιο για την ανάπτυξη του βασικού σεναρίου είναι τα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην πόλη αλλά και των τάσεων σε τοπικό και εθνικό επίπεδο:

- Πληθυσμιακή εξέλιξη:

Για την περίοδο **2001-2011**, ο πληθυσμός του Δήμου παρουσιάζει **οριακή αύξηση κατά 1,67%**, αντίθετα με τις τάσεις μείωσης της περιφέρειας. Για την περίοδο **2011-2021** δεν υπάρχουν στοιχεία, ωστόσο **αναμένεται στασιμότητα ή οριακή μείωση του πληθυσμού**

- Οικονομία

Οι εθνικές τάσεις σχετικά με το ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ δείχνουν μεγέθυνση **το 2020 κατά 2,3%** και **το 2021 κατά 2.0%**. **Στη Δυτική Μακεδονία το κατά κεφαλήν ΑΕΠ του 2019 είναι 14.361 ευρώ, σημειώνοντας μείωση κατά 8,9% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Τα επόμενα έτη εκτιμάται η περεταίρω μείωση του ΑΕΠ.**

Η αγορά υγρών καυσίμων εμφανίζει ανοδικές τάσεις σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο.

- Μεταφορές

Στην Περιφερειακή Ενότητα Κοζάνης κυκλοφορούν 52,643 οχήματα (2018). Ο δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων διαμορφώνεται σε **476 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους** σε όλη τη χώρα και περίπου σε **351 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους στην Κοζάνη.**

Τάσεις σε Εθνικό Επίπεδο

Τάσεις Ελλάδος

- Σύμφωνα με έρευνα του Παν. Θεσσαλίας [2] ο **πληθυσμός της Ελλάδος** θα εξελιχθεί ως εξής:
 - Έως το 2025 → περίπου 10,8 εκατ. πολίτες (εύρος προβλέψεων από 10,3 έως 11,8 εκατ)
 - Έως το 2035 → περίπου 10,5 εκατ. πολίτες (εύρος προβλέψεων από 9,8 έως 11,9 εκατ)
 - Έως το 2050 → περίπου 10,2 εκατ. πολίτες (εύρος προβλέψεων από 9 έως 12,1 εκατ)
- Πρόβλεψη **εθνικού ακαθάριστου προϊόντος** (τιμές 2013) [4]
 - Το 2020 → περίπου 207,3 δισεκατομμύρια €
 - Το 2025 → περίπου 212.83 δισεκατομμύρια €
 - Το 2030 → περίπου 224,52 δισεκατομμύρια €
- Προβλέψεις κατανάλωσης στον κλάδο **της ενέργειας** για την Ελλάδα [4]
 - Το 2020 → περίπου 70.56 %
 - Το 2025 → περίπου 69.04 %
 - Το 2030 → περίπου 69.63 %
- Πρόβλεψη **απασχόλησης σε Εθνικό Επίπεδο** [5]
 - Από το 2018 έως το 2021 → περίπου 0.5 % ετήσια αύξηση
 - Από το 2021 έως το 2026 → περίπου 0.9 % ετήσια αύξηση
 - Από το 2026 έως το 2030 → περίπου 0,1 % ετήσια μείωση
 - Στο σύνολο της περιόδου **2018-2030 → περίπου 0.5 % ετήσια αύξηση**

Παγκόσμιες / Ευρωπαϊκές Τάσεις

- Οι πληθυσμός της Ευρώπης θα **μεταβληθεί ηλικιακά** [1] ως εξής:
 - Έως το 2025 → 15% (0-14), 63% (15-64), 22% (>64)
 - Έως το 2030 → 15% (0-14), 61% (15-64), 24% (>64)
 - Έως το 2035 → 14% (0-14), 60% (15-64), 26% (>64)
- Ο πληθυσμός της Ευρώπης θα μεταβληθεί [1] λόγω:
 - Έως το 2025 → -0,5 εκατ. από Φυσική μεταβολή, +1 εκατ. από μετανάστευση
 - Έως το 2030 → -0,7 εκατ. από Φυσική μεταβολή, +1,25 εκατ. από μετανάστευση
 - Έως το 2035 → -0,8 εκατ. από Φυσική μεταβολή, +1,7 εκατ. από μετανάστευση
- Στόχος: Η εισαγωγή ενέργειας στην Ευρώπη θα πέσει στο 20% το 2050 σε σχέση με το 54% του 2018.[3]
- Το **μερίδιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας** στην Ευρώπη αναμένεται να εξελιχθεί ως εξής:
 - 17% το 2017,
 - 20% το 2020,
 - 32% το 2030 [3]
- Στόχος: Η επίτευξη σημαντικών μειώσεων εκπομπών στον τομέα των μεταφορών θα απαιτήσει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση συστήματος [3]. Αυτό περιλαμβάνει την προώθηση:
 - Συνολικής αποδοτικότητας οχημάτων, οχημάτων και υποδομών με χαμηλές και μηδενικές εκπομπές
 - Μακροπρόθεσμη μετάβαση σε εναλλακτικά και κλιματικά ουδέτερα καύσιμα για τις μεταφορές
 - Αύξηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος μεταφορών - αξιοποίηση των ψηφιακών τεχνολογιών και της ευφυούς τιμολόγησης, καθώς και περαιτέρω ενθάρρυνση της πολυτροπικής ολοκλήρωσης και των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς
- Πρόβλεψη **Ευρωπαϊκού Ακαθάριστου Προϊόντος** (τιμές 2013) [4]
 - Το 2020 → περίπου 14,55 τρισεκατομμύρια €
 - Το 2025 → περίπου 15,58 τρισεκατομμύρια €
 - Το 2030 → περίπου 16,68 τρισεκατομμύρια €
- Προβλέψεις **κατανάλωσης στον κλάδο της ενέργειας** για την Ευρώπη [4]
 - Το 2020 → περίπου 75821.02 Kilotons of oil equivalent (ktoe)
 - Το 2025 → περίπου 70778.16 Kilotons of oil equivalent (ktoe)
 - Το 2030 → περίπου 66909.39 Kilotons of oil equivalent (ktoe)
- Προβλέψεις εξάρτησης στις εισαγωγές ενέργειας για την Ευρώπη [4]
 - Το 2020 → περίπου 55.37 %
 - Το 2025 → περίπου 56.67 %
 - Το 2030 → περίπου 56.55 %
- Πρόβλεψη απασχόλησης σε Ευρωπαϊκό επίπεδο [5]
 - Από το 2018 έως το 2021 → περίπου 0.5 % ετήσια αύξηση
 - Από το 2021 έως το 2026 → περίπου 0.5 % ετήσια αύξηση
 - Από το 2026 έως το 2030 → περίπου 0,3 % ετήσια αύξηση
 - Στο σύνολο της περιόδου 2018-2030 → περίπου 0.4 % ετήσια αύξηση

Σενάριο Βάσης:

Το Σενάριο Βάσης δείχνει 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 σεναρίου είναι οι ακόλουθες:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης 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 της Κοζάνης.**
- 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.

Σενάριο Α:
Προτεραιότητα στα ήπια μέσα μεταφοράς
Περπάτημα και ποδήλατο



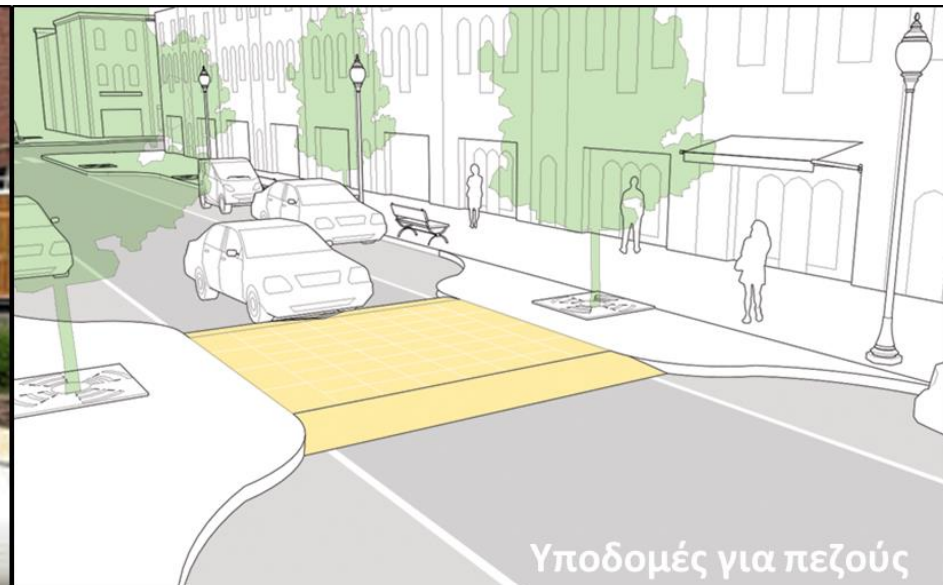
Σενάριο Β:

Στο πλαίσιο του εξεταζόμενου σεναρίου ο σχεδιασμός θα εστιάσει στην ενίσχυση της μετακίνησης των πεζών και των ποδηλατιστών και να εκμεταλλευτεί τις ευρωπαϊκές τάσεις που αναμένεται να χρηματοδοτήσουν σχετικά προγράμματα.

Οι γενικές αρχές του σεναρίου είναι οι ακόλουθες:

- Προωθούνται παρεμβάσεις στο σύνολο των πεζοδρομίων τις πόλης για την αύξηση του πλάτους τους και την βελτίωση της ποιότητάς τους.
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
- Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων
- Δημιουργείται δίκτυο ποδηλατοδρόμων εντός της πόλης.
- Δημιουργείται ένα ευρύ δίκτυο πράσινων διαδρομών.
- Δημιουργείται σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων.

ΣΕΝΑΡΙΟ Α		Ποσοστιαία Μεταβολή από το Σενάριο Βάσης	
		5 Έτη	10 Έτη
Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ		-0,21%	-0,20%
Κατανομή στα μέσα	Πεζή	-1.25%	-1.43%
	Ποδήλατο	6.1%	9.9%
	Μοτοσυκλέτα	-1.42%	-1.42%
	ΙΧ	-1.22%	-2.8%
	Δημόσια Συγκοινωνία	-2.22%	-4.26%
	Car sharing	0%	0%
Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα		-1,82%	-1,81%
Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα		-15,49%	-13,15%
Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων		-11,39%	-12,27%
Εκπομπές οξειδίων του αζώτου		-1,59%	-1,78%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	Φυσικό Αέριο	0,00%	0,00%
	Υβριδικό	0,00%	0,00%
	Ηλεκτρικό	0,00%	0,00%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο των ΙΧ	Υβριδικό	5,89%	12,26%
	Ηλεκτρικό	0,14%	0,40%



Σενάριο Β:
Προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία
και τα κοινόχρηστα μέσα κινητικότητας



Σενάριο Β:

Η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί βασικό πυλώνα λειτουργίας σε μια πόλη. Ειδικά σε έναν Δήμο με τα χαρακτηριστικά της Κοζάνης είναι απαραίτητη μία σύγχρονη δημόσια συγκοινωνία που να λειτουργεί ανταγωνιστικά ως προς το Ι.Χ. για τις μετακινήσεις εντός της πόλης και με τους περιμετρικούς οικισμούς. Παράλληλα, απαιτείται και η ανάπτυξη των απαραίτητων υποστηρικτικών υποδομών που θα εξασφαλίζουν την αποδοτική της λειτουργία..

Οι γενικές αρχές του σεναρίου είναι οι ακόλουθες:

- Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Ανανέωση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας (ΔΣ) με οχήματα «καθαρής ενέργειας».
- Αναβάθμιση των στάσεων.
- Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της ΔΣ.
- Δημιουργία χώρων park n ride για μετεπιβίβαση στη ΔΣ.
- Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων.

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕΝΑΡΙΟ Β		Ποσοστιαία Μεταβολή από το Σενάριο Βάσης	
		5 Έτη	10 Έτη
Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ		-0,10%	-0,55%
Κατανομή στα μέσα	Πεζή	-0.71%	-1.01%
	Ποδήλατο	-0.8%	-1.12%
	Μοτοσυκλέτα	-0.58%	-0.62%
	ΙΧ	-3.53%	-5.22%
	Δημόσια Συγκοινωνία	4.77%	7.09%
	Car sharing	0.84%	0.87%
Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα		-2,80%	-3,79%
Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα		-8,52%	-10,39%
Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων		-7,24%	-10,47%
Εκπομπές οξειδίων του αζώτου		-6,17%	-22,87%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	Φυσικό Αέριο	5,34%	17,89%
	Υβριδικό	2,65%	13,97%
	Ηλεκτρικό	0,00%	0,14%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο των ΙΧ	Υβριδικό	5,89%	12,26%
	Ηλεκτρικό	0,14%	0,40%



Ευέλικτα και «καθαρά» οχήματα



Σταθμοί Park n Ride



Βελτίωση υπηρεσιών



Προνομιακή μεταχείριση MMM

Σενάριο Γ:

Προτεραιότητα στη διαχείριση της κυκλοφορίας
και της στάθμευσης των οχημάτων



Σενάριο Γ:

Τα μηχανοκίνητα μέσα έχουν επικρατήσει στις συνήθειες μετακίνησης των κατοίκων, ωστόσο η λειτουργία τους γίνεται με τρόπο μη οικονομικά και περιβαλλοντικά αποδοτικό.

Οι γενικές αρχές του σεναρίου είναι οι ακόλουθες:

- Περιορισμός παράνομης στάθμευσης με στοχευμένη πεζοδρομίων.
- Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φυτεύσεις 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.
- Επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.
- Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
- Δημιουργία χώρων park n ride για μετεπιβίβαση στη Δημόσια Συγκοινωνία.
- Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών
- Προώθηση κινητήρων εναλλακτικών καυσίμων (π.χ. ηλεκτροκίνηση, υβριδική τεχνολογία κ.ά)

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕΝΑΡΙΟ Γ		Ποσοστιαία Μεταβολή από το Σενάριο Βάσης	
		5 Έτη	10 Έτη
Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ		-0,86%	-0,92%
Κατανομή στα μέσα	Πεζή	-3.05%	-5.71%
	Ποδήλατο	-0.67%	-1.05%
	Μοτοσυκλέτα	1.09%	0.91%
	ΙΧ	0.9%	3.1%
	Δημόσια Συγκοινωνία	1.5%	2.36%
	Car sharing	0.22%	0.38%
Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα		-4,71%	-4,44%
Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα		5,44%	4,02%
Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων		2,02%	3,29%
Εκπομπές οξειδίων του αζώτου		-2,33%	-1,73%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	Φυσικό Αέριο	0,00%	0,00%
	Υβριδικό	0,00%	0,00%
	Ηλεκτρικό	0,00%	0,00%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο των ΙΧ	Υβριδικό	8,89%	20,33%
	Ηλεκτρικό	0,14%	0,40%



Αποτροπή παράνομης στάθμευσης

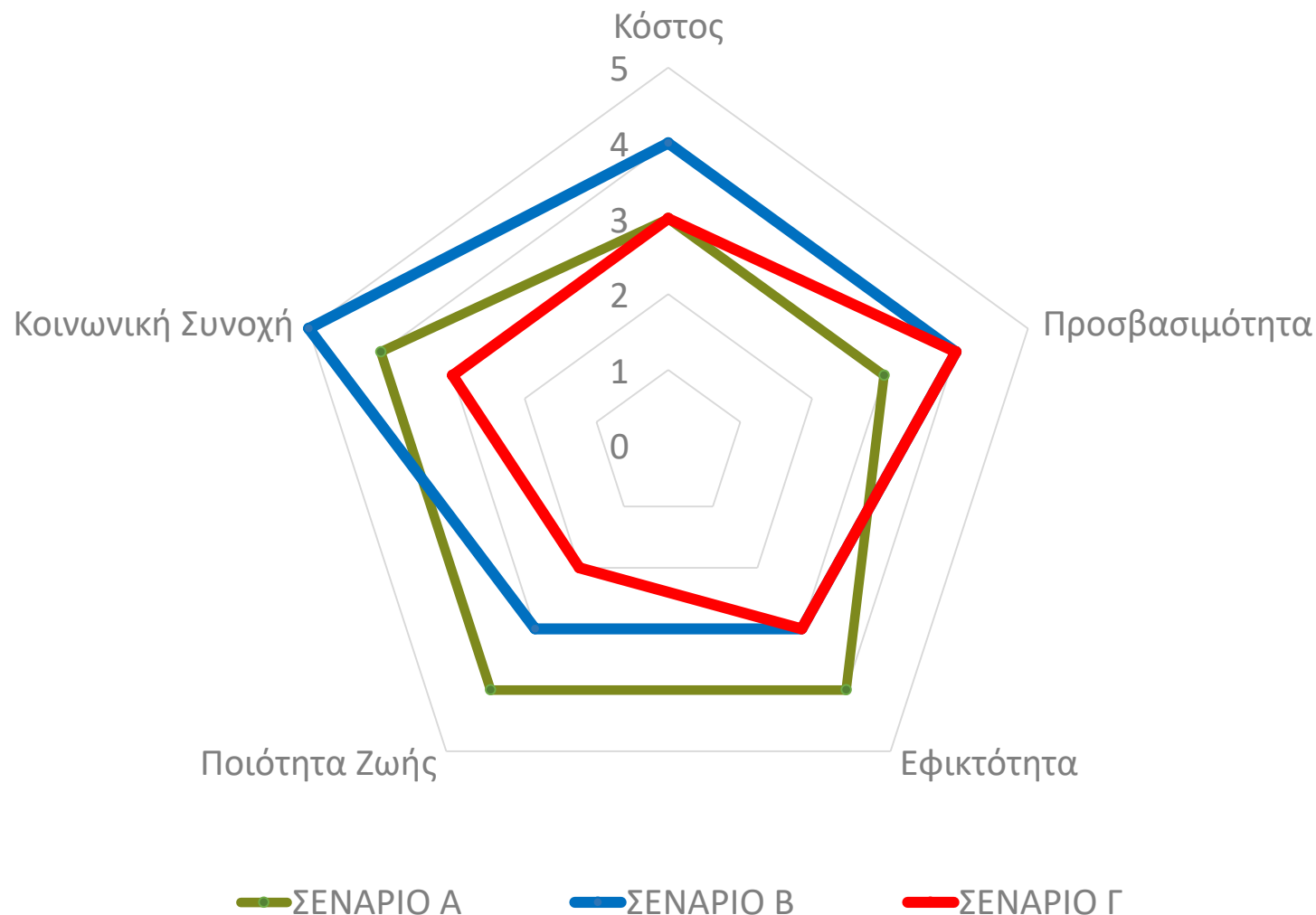


Οργάνωση
πολιτικής στάθμευσης



Οργάνωση
εμπορευματικών μεταφορών

Ποιοτικά χαρακτηριστικά σεναρίων



Ποιοτικά χαρακτηριστικά – Σενάριο Α

Κόστος					
Προσβασιμότητα					
Εφικτότητα					
Ποιότητα Ζωής					
Κοινωνική Συνοχή					

Ποιοτικά χαρακτηριστικά – Σενάριο Α

Κόστος					
Προσβασιμότητα					
Εφικτότητα					
Ποιότητα Ζωής					
Κοινωνική Συνοχή					

Ποιοτικά χαρακτηριστικά – Σενάριο Α

Κόστος					
Προσβασιμότητα					
Εφικτότητα					
Ποιότητα Ζωής					
Κοινωνική Συνοχή					

Περίοδος 5ετίας

		Έτος Αναφοράς	Βασικό Σενάριο	Σενάριο Α	Σενάριο Β	Σενάριο Γ
Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ		351,00	361,00	360,26	360,63	357,89
	Πεζή	36,21%	36,04%	34.96	35.5	33.16
Κατανομή στα μέσα	Ποδήλατο	4,79%	4,54%	10.89	3.99	4.12
	Μοτοσυκλέτα	2,66%	2,66%	1.24	2.08	3.75
	ΙΧ	35,32%	35,74%	34.1	31.79	36.22
	Δημόσια Συγκοινωνία	21,03%	21,02%	18.81	25.8	22.53
	Car sharing	0,00%	0,00%	0	0.84	0.22
Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής		4,39%	04,00%	5,54%	6,00%	5,29%
Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα		18508,58	17918,86	17592,03	17417,27	17075,77
Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα		74,27	66,40	56,12	60,74	70,01
Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων		21,75	17,38	15,40	16,12	17,73
Εκπομπές οξειδίων του αζώτου		42,71	32,72	32,20	30,70	31,96

Περίοδος 10ετίας

		Έτος Αναφοράς	Βασικό Σενάριο	Σενάριο Α	Σενάριο Β	Σενάριο Γ
Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ		351,00	371,00	370,26	368,97	367,57
	Πεζή	36,21%	35,87%	34.78	35.2	30.5
	Ποδήλατο	4,79%	4,28%	14.69	3.67	3.74
Κατανομή στα μέσα	Μοτοσυκλέτα	2,66%	2,67%	1.24	2.04	3.57
	ΙΧ	35,32%	36,16%	32.52	30.1	38.42
	Δημόσια Συγκοινωνία	21,03%	21,01%	16.77	28.12	23.39
	Car sharing	0,00%	0,00%	0	0.87	0.38
Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων Εκπομπές οξειδίων του αζώτου		4,39%	6,26%	6,51%	6,52%	6,24%
		18508,58	17182,66	16872,24	16530,90	16419,59
		74,27	59,49	51,67	53,31	61,88
		21,75	13,91	12,20	12,45	14,37
		42,71	24,79	24,35	19,12	24,36

Αξιολόγηση των Σεναρίων κινητικότητας

Σημείωση : Η σελίδα αυτή θα συμπληρωθεί την ημέρα της διαβούλευσης

Λαμβάνοντας υπόψη την ευρύτερη άποψη (ή τάσεις απόψεων) του φορέα που εκπροσωπείτε, παρακαλούμε να ιεραρχηθούν τα σενάρια για τις επιλεγμένες παραμέτρους αξιολόγησης.

1 = Χαμηλότερη Κλίμακα και 3 = Υψηλότερη Κλίμακα

Ποιο σενάριο κινητικότητας	Σενάριο Α	Σενάριο Β	Σενάριο Γ
... Βελτιώνει περισσότερο την Οδική Ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού			
... αξιοποιεί ορθολογικά τον χώρο της οδού			
... Μειώνει τους αέριους ρύπους			
... Μειώνει την ηχορύπανση και την οπτική όχληση			
... Βελτιώνει την προσβασιμότητα στους κοινόχρηστους χώρους			
... Βελτιώνει την προσβασιμότητα στους χώρους εμπορίου και βιομηχανίας			
... Οργανώνει καλύτερα της στάθμευση			
... εξασφαλίζει ίσες ευκαιρίες μετακίνησης για όλους			
... μπορεί να εφαρμοστεί ευκολότερα στην Κοζάνη			
... θα μπορούσε να φέρει τα καλύτερα αποτελέσματα			
... εξυπηρετεί καλύτερα τα συμφέροντα του φορέα σας / της ανάγκες των μελών που εκπροσωπείτε			
Ποιο σενάριο θα θέλατε να εφαρμοστεί στην Κοζάνη;			
Ποιες αλλαγές, προσθήκες, περιορισμούς θα θέλατε να γίνουν στα εξεταζόμενα σενάρια;			
Φορέας		Εκπρόσωπος	

Προσχέδιο Μελλοντικών Σεναρίων Κινητικότητας

Επόμενα βήματα

1. Τελική διαμόρφωση του περιεχομένου των σεναρίων
 - i. Παρατηρήσεις – διορθώσεις φορέων
 - ii. Συμπλήρωση εντύπου από τους φορείς
2. Δημοσίευση των μέχρι στιγμής αποτελεσμάτων στην πλατφόρμα του ΣΒΑΚ
3. Έναρξη διαδικτυακής διαβούλευσης
 - i. Έρευνα ανάδειξης τελικού σεναρίου κινητικότητας

<https://forms.gle/NkS6wN4KJypip6SN8>

Ευχαριστούμε για την προσοχή σας



Ελληνική Δημοκρατία
Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας
Δήμος Κοζάνης



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
& ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

LeVer
Σύμβουλοι Ανάπτυξης