



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
UNIVERSITY of the PELOPONNESE

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

«ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ CIVITAS SUMP-
PLUS

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΔΗΜΟΣ ΠΛΑΤΑΝΙΑ»



ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΔΕΡΜΙΤΖΑΚΗ

A.M. 8085202101015

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ, ΜΑΡΤΙΟΣ 2023

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

**«ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ CINITAS SUPP-
PLUS
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΔΗΜΟΣ ΠΛΑΤΑΝΙΑ»**

**ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΔΕΡΜΙΤΖΑΚΗ
Α.Μ. 8085202101015**

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Επιβλέπων: ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Φ. ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ

**Εγκρίθηκε από την τριμελή επιτροπή αξιολόγησης την
<10/03/2023>**

**Επιβλέπων: Ευστράτιος Φ. Γεωργόπουλος <Καθηγητής Α'
Βαθμίδας>**

Μέλος: Ευγενία Μπιτσάνη <Καθηγήτρια Α' Βαθμίδας>

**Μέλος: Θεόδωρος Κοτσιλιέρης <Αναπληρωτής
Καθηγητής>**

ΚΑΛΑΜΑΤΑ, ΜΑΡΤΙΟΣ 2023



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
UNIVERSITY of the PELOPONNESE

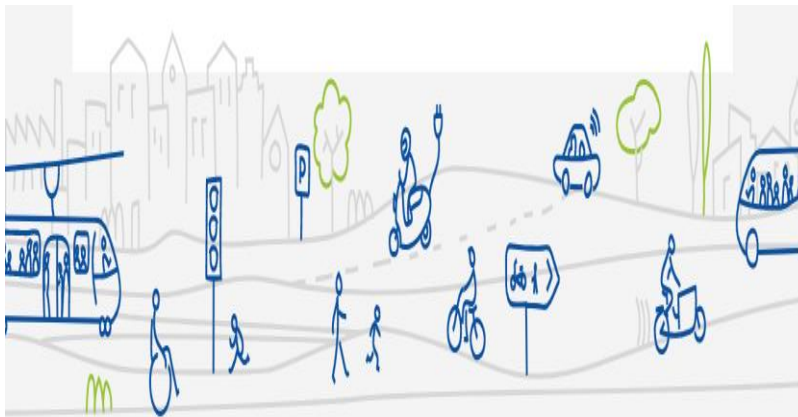
School of Management (Kalamata)

Department of Business and Organization Administration

**POSTGRADUATE PROGRAM MSc-MPA: PUBLIC ADMINISTRATION
and LOCAL GOVERNMENT**

**“ CIVITAS SUMP-PLUS
CASE STUDY: MUNICIPALITY OF PLATANIAS”**

ANTIGONI DERMITZAKI



POSTGRADUATE DIPLOMATIC THESIS

KALAMATA, MARCH 2023



«...άφησε τον κόσμο καλύτερο από ό,τι τον βρήκες, μην πάρεις περισσότερο από όσο χρειάζεσαι, μη βλάπτεις τη ζωή ή το περιβάλλον και κάνε διορθώσεις αν τελικά το πράξεις» (Hawken, 1993).

Ευχαριστίες

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματοποιήθηκε στο Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, στο «Τμήμα Διοίκησης επιχειρήσεων και οργανισμών» και συγκεκριμένα στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών σπουδών «Δημόσια Διοίκηση και Τοπική αυτοδιοίκηση κατά το έτος 2022.

Για την ολοκλήρωση της εν λόγω εργασίας ήταν καθοριστική η συμβολή των καθηγητών μου, στα γνωστικά αντικείμενα που παρακολούθησα, στους οποίους οφείλω να εκφράσω τις ειλικρινείς μου ευχαριστίες και ιδιαίτερος στον επιβλέποντά μου κο Ευ. Γεωργόπουλο για τη στήριξη που μου προσέφερε και την άμεση επικοινωνία που είχαμε κατά τη διάρκεια εκπόνησης της εν λόγω μελέτης, όποτε αυτό κρινόταν απαραίτητο.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω πολύ την προϊσταμένη Τμήματος Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Πλατανιά κα Όλγα Μπερτσουλάκη καθώς και την προϊσταμένη Τμήματος Περιβάλλοντος, Πρασίνου και Πολιτικής Προστασίας κα Κουκουλά Ειρήνη, για την άριστη συνεργασία που είχαμε στα πλαίσια της εκπόνησης αυτής της εργασίας, τον πολύτιμο χρόνο που διέθεσαν για να μου δώσουν σημαντικά στοιχεία και διευκρινίσεις πάνω στο θέμα, αλλά και για την προθυμία και την βοήθειά τους, την οποία ουδέποτε δίστασαν να μου προσφέρουν.

Τέλος θέλω να ευχαριστήσω τον φίλο μου Μιχάλη για τη συμπαράσταση και την κατανόηση που έδειξε κατά τη διάρκεια των μεταπτυχιακών σπουδών μου, την οικογένειά μου η οποία υπήρξε πάντα το πιο σημαντικό και ανεκτίμητο στήριγμά μου, αλλά κυρίως την μητέρα μου Ιωάννα Βουρδουμπά, στην οποία οφείλω όλη την διαδρομή των σπουδών μου έως σήμερα.

Περίληψη

Ένας από τους πιο σημαντικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης σήμερα αποτελεί η βιώσιμη ανάπτυξη, η οποία επιδιώκεται με κάθε μέσο υπό την προϋπόθεση ότι δε θα αποτελέσει απειλή για το μέλλον και την ευημερία των μελλοντικών γενεών. Τούτο εν ολίγοις συνεπάγεται με ανάπτυξη, η οποία θα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με δράσεις και πρωτοβουλίες με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος. Το όραμα για τη μετάβαση σε υγιείς, ζωντανές και βιώσιμες πόλεις μηδενικών εκπομπών άνθρακα θα υλοποιηθεί με τη χάραξη της κατάλληλης πολιτικής και την αगाστή συνεργασία πολιτών και άμεσα ενδιαφερομένων.

Βασικό ρόλο στην υλοποίηση αυτού του οράματος έχει ο τομέας των μεταφορών, η λειτουργία του οποίου απαιτείται να επαναπροσδιοριστεί ώστε να υπάρξει μείωση στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης αφενός και αφετέρου μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης με παράλληλη διασφάλιση της προσβασιμότητας και της ασφάλειας και την προστασία, καθώς και την αποτελεσματική κυκλοφορία αγαθών και προσώπων.

Τα τελευταία χρόνια η στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα έχει ενταθεί, με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) να είναι ζωτικής σημασίας για την εξέλιξη αυτή. Στα πλαίσια αυτής της πολιτικής έχουν σχεδιαστεί προγράμματα τα οποία συγχρηματοδοτούνται από τα Ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία. Μία τέτοια ευρωπαϊκή δράση είναι το “CIVITAS Sump-Plus: Sustainable Urban Mobility Planning: Planning Pathways and links to Urban Systems” μέρος της οικογένειας CIVITAS που υλοποιείται με τη χρηματοδότηση του προγράμματος έρευνας και καινοτομίας (Research and Innovation Action (RIA)) του HORIZON 2020 και ακολουθεί τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ για μηδενικές εκπομπές άνθρακα (CO₂) έως το 2050.

Το CIVITAS SUMP PLUS, ένα έργο διάρκειας 42 μηνών που χρηματοδοτείται στα πλαίσια του προγράμματος «Ορίζοντας 2020» και πραγματοποιείται υπό την αιγίδα της πόλης της Αμβέρσας, επιδιώκει να υποστηρίξει πόλεις διαφόρων μεγεθών και σε διάφορα στάδια ανάπτυξης για να καλύψουν τα κενά και να γίνουν προσβάσιμα, πράσινα και κατοικήσιμα μέρη όπου οι άνθρωποι μπορούν εύκολα να καλύψουν τις καθημερινές τους ανάγκες και

να μετακινηθούν από το σημείο Α στο σημείο Β. Μέσα σε αυτήν την προσπάθεια, το έργο δημιούργησε νέες προσεγγίσεις και εργαλεία και τα εισήγαγε σε εργαστήρια συμμετοχικού σχεδιασμού σε έξι πόλεις - Αμβέρσα (Βέλγιο), Albalulia (Ρουμανία), Greater Μάντσεστερ (Ηνωμένο Βασίλειο), Κλαϊπέντα (Λιθουανία), Λούκα (Ιταλία) και Πλατανιάς (Ελλάδα).

Ο Δήμος Πλατανιά συμμετέχει στο SUMP PLUS ως περιοχή πρότυπης μεθοδολογίας για την ανάπτυξη των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σε μικρούς Δήμους. Στόχος είναι να αντιμετωπιστούν οι αυξημένες απαιτήσεις της κινητικότητας λόγω της υπερσυγκέντρωσης του πληθυσμού στο παραλιακό μέτωπο του Δήμου. Στο πλαίσιο της συμμετοχής στο συγκεκριμένο πρόγραμμα ο δήμος αποκτά πρόσβαση στην απαραίτητη τεχνογνωσία και καθοδήγηση για την εφαρμογή στοχευμένων μέτρων προτεραιότητας των οποίων βασική επιδίωξη την ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα μέτρα αυτά σχετίζονται με τις δημόσιες συγκοινωνίες, με την παροχή της απαραίτητης ασφάλειας και προστασίας, με την προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, την ηλεκτροκίνηση, τις βιώσιμες εμπορευματικές μεταφορές, με την εφαρμογή έξυπνων συστημάτων παρακολούθησης και διαχείρισης παρέχοντας με τον τρόπο αυτό ασφαλείς, ελκυστικούς και προσβάσιμους δημόσιους χώρους για όλους. Η ευρωπαϊκή δράση του SUMP PLUS προωθώντας την έρευνα και την καινοτομία έχει ως στόχο να θέσει την κινητικότητα εκεί που ανήκει: στην καρδιά του βιώσιμου αστικού μετασχηματισμού.

Λέξεις κλειδιά: CIVITAS SUMP PLUS, Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), βιώσιμη ανάπτυξη, βιώσιμη κινητικότητα, μεταφορές

Abstract

Sustainable development is a primary objective of the European Union and is based on the assumption that development must be pursued without jeopardizing the future and the well-being of future generations. In short, this means development while protecting the environment. The vision of transitioning to healthy, vibrant and sustainable zero-carbon cities will be realized through appropriate policy making and the kind cooperation of citizens and stakeholders.

A key role in the realization of this vision is the transport sector, the operation of which needs to be redefined in order to reduce greenhouse gas emissions and limit air pollution on the one hand and on the other hand reduce traffic congestion while ensuring accessibility and safety and protection, as well as the efficient movement of goods and persons.

In recent years, the shift towards sustainable mobility has intensified, with Sustainable Urban Mobility Plans (S.V.A.K.) being vital to this development. Within this policy, programs have been designed which are co-financed by the European structural and investment funds. One such European action is the "CIVITAS Sump-Plus: Sustainable Urban Mobility Planning: Planning Pathways and links to Urban Systems" part of the CIVITAS family implemented with funding from the Research and Innovation Action (RIA) of HORIZON 2020 and follows the general EU guidelines for zero carbon emissions (CO₂) by 2050.

The CIVITAS SUMP PLUS project, a 42-month project funded under the Horizon 2020 program and sponsored by the City of Antwerp, seeks to support cities of various sizes and at various stages of development to bridge these implementation gaps and to become accessible, green and livable places where people can easily meet their daily needs and move from point A to point B. In this effort, the project created new approaches and tools and introduced them in co-creation workshops in six cities - Antwerp (Belgium), Alba Iulia (Romania), Greater Manchester (United Kingdom), Klaipeda (Lithuania), Lucca (Italy) and Platania (Greece).

The Municipality of Platania participates in SUMP PLUS as a model methodology area for the development of Sustainable Urban Mobility Plans (SUPs) in small municipalities. The

aim is to address the increased demands of mobility due to the overconcentration of the population on the beach front of the Municipality. As part of its participation in the program, it ensures the necessary know-how and guidance to take specialized priority measures to strengthen sustainable urban mobility, which concern public transport, safety and protection, alternative modes of movement (walking, cycling, shared mobility) , smart management systems, electrification, sustainable freight transport as well as safe, attractive and accessible public spaces for visitors as well as for its citizens. The European action of SUMP PLUS promoting research and innovation aims to put mobility where it belongs. at the heart of sustainable urban transformation.

Key words: CIVITAS Sump-Plus, Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), sustainable development, sustainable mobility, transport

Περιεχόμενα

Ευχαριστίες	v
Περίληψη	vi
Abstract	viii
Εισαγωγή.....	1
ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	3
1 Η Βιώσιμη ανάπτυξη (Sustainable Development)	3
1.1 Διεθνείς και ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη	4
1.2 Περιβάλλον και Μεταφορές (Transports)	7
1.3 Βιώσιμη κινητικότητα (Sustainable mobility)	8
1.4 Η Βιώσιμη αστική κινητικότητα στην Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών.....	9
2 CIVITAS - SUMP PLUS: Sustainable Urban Mobility Planning: Planning Pathways and links to Urban Systems	20
2.1 Η γενιά των προγραμμάτων CIVITAS: Sustainable and smart mobility for all.....	21
2.2 Sump-Plus: Sustainable Urban Mobility Planning: Planning Pathways and links to Urban Systems	24
2.2.1 Στόχοι και αποτελέσματα του SUMP-PLUS.....	26
2.2.2 Οι δραστηριότητες, οι μέθοδοι και τα εργαλεία του SUMP PLUS στα City Labs	29
2.2.3 Καινοτόμα αναλυτικά εργαλεία και επιχειρηματικά μοντέλα	29
2.3 Οι ευρωπαϊκές πόλεις – εταίροι του CIVITAS SUMP-PLUS /City Labs	36
2.4 Αξιοποίηση της γνώσης του έργου	42
3 Μελέτη περίπτωσης: Δήμος Πλατανιά–CityLab 4	44
3.1 Δημογραφικά, Γεωγραφικά και Χωροταξικά χαρακτηριστικά του Δήμου	44
3.2 Η τουριστική ανάπτυξη στο Δήμο Πλατανιά	46
3.2.1 Οι αρνητικές επιπτώσεις τουριστικής ανάπτυξης στο Δήμο Πλατανιά.....	47
3.3 Η κινητικότητα και οι υποδομές μεταφορών της στο Δήμο Πλατανιά	48
3.4 Η βιώσιμη ανάπτυξη στο Δήμο Πλατανιά	51
3.4.1 Πρωτοβουλίες για βιώσιμη κινητικότητα στο Δήμο Πλατανιά	54
4 SUMP PLUS City Lab 4 Platanias.....	58
4.1 ΣΥΝ-δημιουργία Σ.Β.Α.Κ. στο Δήμο Πλατανιά	60
4.2 Προώθηση έρευνας και καινοτομίας στο CityLab 4	62
4.2.1 Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού στο CityLab 4.....	63
4.2.2 Έξυπνα συστήματα παρακολούθησης στο CityLab 4.....	69
4.2.3 Καινοτόμα αναλυτικά εργαλεία – City Lab 4	71
4.3 Κατάρτιση σεναρίων στο City Lab 4.....	80

4.4 Ομάδες μέτρων – σύνοψη συμμετοχικού σχεδιασμού ενδιαφερόμενων φορέων και κατοίκων.....	86
Συμπεράσματα – προτάσεις	90
Βιβλιογραφικές αναφορές.....	93
Πρωτογενείς πηγές	94
Διαδίκτυο	95

Ευρετήριο εικόνων

Εικόνα 1 Οι τρεις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.....	3
Εικόνα 2 Οι δεκαεπτά (17) στόχοι της Βιώσιμης Ανάπτυξης.....	5
Εικόνα 3 Πηγή: https://www.civitas.eu/	21
Εικόνα 4 Πηγή: https://www.sump-plus.eu/	24
Εικόνα 5 Η πόλη της Klaipeda - Λιθουανία.....	37
Εικόνα 6 Η πόλη της Alba Iulia - Ρουμανία	39
Εικόνα 7 Η πόλη της Lucca Ιταλία	41
Εικόνα 8 Πηγή: https://www.platanias.gr/	44
Εικόνα 9 Πηγή: https://www.platanias.gr/	44
Εικόνα 10 Ο κύκλος του Σ.Β.Α.Κ. στο Δήμο Πλατανιά	61
Εικόνα 11 Πηγή: https://www.sump-plus.eu/	63
Εικόνα 12 Εικόνα 5 Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ Πλατανιά – 1η διαβούλευση φορέων.....	65
Εικόνα 13 Πηγή: https://www.sump-plus.eu/	66
Εικόνα 14 Πηγή: https://www.sump-plus.eu/	67
Εικόνα 15 Παράδειγμα Ανάλυσης Χωρικής προσβασιμότητας (Spatial Accessibility Analysis (SAA))	71
Εικόνα 16 Παράδειγμα Ανάλυσης μετρικών αποστάσεων (Metric Catchment Analysis (MCA))....	72
Εικόνα 17 Μέθοδος της Space syntax στο Δήμο Πλατανιά	72
Εικόνα 18 Παράδειγμα συνδυαστικής ανάλυσης Space syntax.....	73
Εικόνα 19 Οπτικοποίηση και ερμηνεία αποτελεσμάτων Space syntax.....	74
Εικόνα 20 Στρατηγικές μείωσης CO ₂ , UCL.....	76
Εικόνα 21 Εργαλείο στρατηγικής μείωσης CO ₂ , VECTOS.....	77
Εικόνα 22 Αξιολόγηση στρατηγικών μείωσης CO ₂	77
Εικόνα 23 Εργαλείο παρακολούθησης χρηματοδότησης και δαπανών, VECTOS.....	78
Εικόνα 24 Παράδειγμα της χωρικής ανάλυσης της Space syntax για την αξιολόγηση της πρόσβασης σε σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος στο Δήμο Πλατανιά.....	88

Ευρετήριο πινάκων

Πίνακας 1 Σχέδιο Δράσης για την αστική κινητικότητα – Action plan on Urban Mobility (2009)...	14
Πίνακας 2 Περίοδοι καταγραφής κυκλοφοριακού φόρτου από την Τεχνική Ομάδα του SUMPPLUS	69
Πίνακας 3 Ανάλυση SWOT για το σύστημα κινητικότητας του Δήμου Πλατανιά.....	64

Κατάλογος συντομογραφιών

ΑτΘ	Αέρια του Θερμοκηπίου
ΑμεΑ	Άτομα με Αναπηρία
ΑΠΕ	Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας
ΒΟΑΚ	Βόρειος οδικός Άξονας Κρήτης
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΣΜ	Ευφυή Συστήματα Μεταφορών
ΕΤΕπ	Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
Ι.Ο.ΑΣ.	Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας
Ι.Χ.	Ιδιωτικής χρήσης
ΚΠΜ	Κοινής Πολιτική Μεταφορών
ΜΜΜ	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΠΕΟ	Παλαιά Εθνική Οδός
Σ.Β.Α.Κ.	Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Σ.Α.Π.	Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας
ΣΥ.ΦΑ.Χ.	Συνεταιρισμός Φαρμακοποιών Χανίων
CLs	City Laboratories/City Labs
CSAs	Coordination and Support Actions
EIP	European Integrated Projects
ITS	Intelligent Transport Systems
Maas	Mobility as a Service
MCA	Metric Catchment Analysis
RIA	Research and Innovations Action
SAA	Spatial Accessibility Analysis
SUMP	Sustainable Urban Mobility Pathways
SULP	Sustainable Urban Logistics Pathways
TfGM	Transport for Greater Manchester
UCL	University College London

Εισαγωγή

Στο πλαίσιο της εν λόγω εργασίας τίθενται ζητήματα που αφορούν τις προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει η ανθρωπότητα του 21^{ου} αιώνα, οι οποίες συνδέονται με την κινητικότητα και τονίζουν την ανάγκη της στροφής προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.

Οι σύγχρονες κοινωνίες προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις αρνητικές επιπτώσεις της συνεχώς αυξανόμενης κινητικότητας, συμμετέχουν δυναμικά στη μάχη της έρευνας και της καινοτομίας. Εντάσσονται εντός ενός νέου κύκλου ζωής και γίνονται δημιουργικές ή έξυπνες, ανθεκτικές, πράσινες, ψηφιακές ακόμα και υβριδικές ή βιώσιμες προκειμένου το όραμα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, να μετατραπεί σε μία ρεαλιστική πραγματικότητα.

Πιο συγκεκριμένα, παρουσιάζεται η συμμετοχή του Δήμου Πλατανιά στην ευρωπαϊκή πρωτοβουλία “CIVITAS-SUMP PLUS: Sustainable Urban Mobility Planning: Planning Pathways and links to Urban Systems” ως περιοχή πρότυπης μεθοδολογίας για την ανάπτυξη των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) σε μικρούς Δήμους με περιορισμένους πόρους και δεδομένα και υψηλή τουριστική εποχική επισκεψιμότητα.

Στόχος της έρευνας αποτελεί η ανάδειξη των καινοτόμων εργαλείων και των μεθόδων σχεδιασμού που εφαρμόστηκαν κατά τη διαδικασία εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Πλατανιά. Η έρευνα και η καινοτομία που εφαρμόστηκαν για το σχεδιασμό του Στρατηγικού Σχεδίου κινητικότητας στο πλαίσιο της συμμετοχής του δήμου σε αυτήν την εμβληματική πρωτοβουλία, θα συμβάλουν στην ανάδειξή του ως ένας ένα πρότυπο μικρό νησιωτικό προορισμό ο οποίος με σύμμαχο την έρευνα και την καινοτομία προσπαθεί να αντιμετωπίσει τις αρνητικές επιπτώσεις της αυξημένης εποχικής κινητικότητας και που οι στόχοι του ευθυγραμμίζονται με τους αντίστοιχους της ΕΕ για μείωση της παγκόσμιας θερμοκρασίας στους 2 °C και ανάσχεση κατά 60 % των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές.

Αναφορικά με το μεθοδολογικό βηματισμό, η εργασία είναι χωρισμένη σε τέσσερα κεφάλαια. Οι ερευνητικοί στόχοι στο πρώτο κεφάλαιο επικεντρώνονται στην έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, μίας πολιτικής που εδραιώθηκε προοδευτικά σε παγκόσμιο, ευρωπαϊκό και τέλος σε εθνικό επίπεδο καθώς και στην ανάγκη θέσπισης μίας ενιαίας περιβαλλοντικής και αναπτυξιακής πολιτικής στο πνεύμα μίας «βιώσιμης» ανάπτυξης.

Γίνεται επίσης αναφορά στις αρνητικές επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον και στην υγεία των πολιτών, οι οποίες τονίζουν την αναγκαιότητα ανάληψης πρωτοβουλιών που θα αφορούν τον τομέα της κινητικότητας με στόχο τη στροφή προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς και την πλήρη εναρμόνιση με τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές για μηδενικές εκπομπές CO₂ έως το 2050.

Στο δεύτερο κεφάλαιο οι ερευνητικοί στόχοι επικεντρώνονται στην παρουσίαση της φιλοσοφίας και των θεματικών τομέων των προγραμμάτων CIVITAS καθώς και του SUMP PLUS, τα οποία χρηματοδοτούνται από το HORIZON 2020 με σκοπό να βοηθήσουν όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις να κάνουν πραγματικότητα την έξυπνη και βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Εν συνεχεία στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται μία προσπάθεια αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης στο Δήμο Πλατανιά τόσο όσον αφορά τα δημογραφικά, χωροταξικά και πληθυσμιακά στοιχεία καθώς και τις πρωτοβουλίες των αρμόδιων αρχών για την ένταξη της βιωσιμότητας σε όλες τις δραστηριότητες του Δήμου.

Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η συμμετοχή του Δήμου Πλατανιά στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα CIVITAS SUMP PLUS και συγκεκριμένα τονίζονται οι στοχευμένες δράσεις του προγράμματος στην περιοχή παρέμβασης οι οποίες βασίζονται στην έρευνα και την καινοτομία. Η σύμπραξη του κοινού στο σχεδιασμό, σε συνδυασμό με τα απλοποιημένα αναλυτικά εργαλεία και τα συστήματα έξυπνης παρακολούθησης δεικτών βιωσιμότητας τα οποία εφαρμόστηκαν στην περιοχή παρέμβασης στο πλαίσιο της συμμετοχής στην ευρωπαϊκή δράση SUMP PLUS, έχουν ως στόχο μέσω της ανάπτυξης ενός Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας να καλύψουν τα κενά και να ευθυγραμμιστούν καλύτερα με τις δυνατότητες του μικρού νησιωτικού, τουριστικού Δήμου Πλατανιά.

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

1 Η Βιώσιμη ανάπτυξη (Sustainable Development)

Η ραγδαία οικονομική ανάπτυξη, ιδίως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, έχει εγείρει πολλά ερωτήματα σχετικά με το μέλλον και την ευημερία των ανθρώπινων κοινωνιών στη Γη, ειδικά σε σχέση με την επιδείνωση των περιβαλλοντικών προβλημάτων και τις επιπτώσεις τους στην ποιότητα ζωής των ανθρώπων (IUCN, UNEP & WWF, 1991). Ως εκ τούτου, ζητήματα που άπτονται της ποιότητας του περιβάλλοντος χρήζουν όλο και μεγαλύτερης προσοχής στις σύγχρονες κοινωνίες. Η υποβάθμιση που επέφερε η ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στην ποιότητα του περιβάλλοντος, κατέστησαν επιτακτική την ανάγκη δυναμικών παρεμβάσεων με σκοπό την προστασία του. Σήμερα, σοβαρά προβλήματα ρύπανσης, αισθητικής υποβάθμισης, ηχορύπανσης, ανεξέλεγκτης διάθεσης αστικών και βιομηχανικών αποβλήτων κ.λπ. αντιμετωπίζουν τόσο τα αστικά κέντρα όσο και οι αγροτικές περιοχές. Ζητήματα που σχετίζονται με την ποιότητα του περιβάλλοντος έλκουν ολοένα και περισσότερο την προσοχή στη σύγχρονη κοινωνία ώστε, μεταξύ των άλλων, να καταστεί σαφές ότι η βιωσιμότητα μιας δραστηριότητας, αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη μακροπρόθεσμη διάρκειά της στο μέλλον. Η σύγχρονη προοπτική τονίζει την ανάγκη μίας ενιαίας περιβαλλοντικής πολιτικής στο πνεύμα της «αειφόρου» (ή διαρκούς ή βιώσιμης) ανάπτυξης.



Εικόνα 1 Οι τρεις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης

Σχηματικά η βιώσιμη ανάπτυξη μπορεί να θεωρηθεί ότι αντιστοιχεί στο βαρύκεντρο ενός ισόπλευρου τριγώνου με την οικονομική αποτελεσματικότητα (economic efficiency), την κοινωνική δικαιοσύνη (social equity) και την προστασία του περιβάλλοντος (environmental conservation) να είναι οι κορυφές των βασικών της επιδιώξεων.

Οποιοδήποτε άλλο σημείο εκτός του κέντρου βάρους είναι ένα σημείο μη ισοτιμίας σύνθεσης των τριών αυτών επιδιώξεων (Sharpley&Telfer, 2014). Αυτές οι τρεις επιδιώξεις είναι στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους κι εάν συνδυαστούν σωστά μπορούν να θέσουν τα θεμέλια και να αποτελέσουν μια νέα σταθερή βάση για έναν βιώσιμο κόσμο προς όφελος όλων, καθώς το περιβάλλον προστατεύεται εφόσον διατηρούνται οι φυσικοί πόροι. Η οικονομία επίσης δεν πλήττεται ενώ το επίπεδο ζωής των πολιτών μίας κοινωνίας βελτιώνεται.

Σύμφωνα με τον Barbier (1987), αειφόρος ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη που επιδιώκει την παράλληλη επίτευξη και μεγιστοποίηση των βιολογικών στόχων, των οικονομικών στόχων και των κοινωνικών στόχων. Είναι η ανάπτυξη η οποία εξασφαλίζει ότι: α) η ανθρώπινη ζωή μπορεί να συνεχιστεί επ' άπειρον, β) τα άτομα μπορούν να ευημερούν, γ) οι ανθρώπινοι πολιτισμοί μπορούν να αναπτύσσονται με τέτοιο τρόπο ο οποίος εξασφαλίζει ότι οι επιπτώσεις των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στο περιβάλλον θα είναι ελεγχόμενες και κυρίως δεν θα ευθύνονται για την υποβάθμισή του (Costanza, Daly, Bartholomew, 1991).

1.1 Διεθνείς και ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη

Οι πρώτες απόπειρες ανάληψης πολιτικών σε σχέση με το περιβάλλον ξεκίνησαν με μία αποσπασματική προσέγγιση για την επίλυση προβλημάτων τα οποία ήταν υπεύθυνα της συνεχούς υποβάθμισης του περιβάλλοντος. Αυτό οφειλόταν κυρίως στην περιορισμένη επιστημονική γνώση για τα περιβαλλοντικά φαινόμενα καθώς και στις μη ανεπτυγμένες ικανότητες διακυβέρνησης και την εμπειρία των αρμοδίων να αντιμετωπίσουν τέτοιου είδους προκλήσεις εν τη εμφανίσει τους. Η σύγχρονη περιβαλλοντική πολιτική παρουσιάζει σημαντικές διαφορές από τις προηγούμενες όχι μόνο ως προς τους λόγους που επιτάσσουν την ανάληψη πρωτοβουλιών και την ανάπτυξη δράσεων με στόχο την προστασία του οικοσυστήματος αλλά και ως προς το αντικείμενο αυτής της προστασίας, η οποία εστιάζει το ενδιαφέρον της κυρίως στη διαφύλαξη των φυσικών πόρων.

Σε επίπεδο θεσμών, η έννοια της Βιώσιμης Ανάπτυξης επινοήθηκε στη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Ανθρώπινο Περιβάλλον που έγινε στη Στοκχόλμη το 1972 και

έπειτα σταδιακά διαμορφώθηκε ο ορισμός σύμφωνα με τον οποίο η αειφόρος ανάπτυξη είναι «ένας τρόπος οικονομικής ανάπτυξης που ανταποκρίνεται στις ανάγκες του παρόντος χωρίς να διακυβεύεται η ικανότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις δικές τους» (CMED, 1988, σελ. 51).



Εικόνα 2 Οι δεκαεπτά (17) στόχοι της Βιώσιμης Ανάπτυξης

Το 2015, στη Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ υιοθετήθηκαν από τα κράτη-μέλη του Οργανισμού δεκαεπτά (17) παγκόσμιοι στόχοι για τη βιώσιμη ανάπτυξη οι οποίοι αποτελούν δέσμευση των ηγετών ώστε να επιλυθούν τρεις παγκόσμιες προκλήσεις. Η εξάλειψη της φτώχειας, η εξάλειψη κοινωνικών ανισοτήτων και η κλιματική αλλαγή. Πρόκειται στην ουσία για μακροπρόθεσμα σχέδια προστασίας του περιβάλλοντος με χρονικό ορίζοντα εφαρμογής έως το 2030 και το 2050 και αποτελούν στόχους, οι οποίοι ετέθησαν λαμβάνοντας υπόψη τα οικολογικά όρια του πλανήτη.

Η πολιτική του περιβάλλοντος, η οποία είναι μία πολιτική που σταδιακά ενσωματώθηκε σε αυτήν της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πλέον αποτελεί μία εκ των κορυφαίων προτεραιοτήτων της στον αγώνα που ηγείται κατά της κλιματικής αλλαγής. Οι οικολογικές καταστροφές της δεκαετίας του '70 κυρίως, έφεραν στο προσκήνιο τις αρνητικές συνέπειες της ανθρώπινης δραστηριότητας στο περιβάλλον. Η ευρωπαϊκή επιστημονική κοινότητα ανέδειξε τις περιβαλλοντικές συνέπειες της οικονομικής ανάπτυξης, γεγονός το οποίο προκάλεσε την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης. Η περιβαλλοντική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία πλέον διαθέτει τα υψηλότερα περιβαλλοντικά πρότυπα στον κόσμο, συμβάλλει τα μέγιστα στην ανάπτυξη της «πράσινης» οικονομίας, την προστασία των φυσικών της πόρων και τη διασφάλιση της υγείας και της ευημερίας των ανθρώπων που διαβιούν και

δραστηριοποιούνται σε αυτήν. Ενσωματώνει δηλαδή εν ολίγοις τις τρεις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.

Εν κατακλείδι, η βιώσιμη ανάπτυξη είναι μία έννοια βαθιά πλέον ριζωμένη στις διεθνείς και ευρωπαϊκές πολιτικές και επιδιώκεται με γνώμονα την οικονομική πρόοδο χωρίς μόλυνση του περιβάλλοντος και εξάντληση των φυσικών πόρων και με στόχο μία ολοκληρωμένη βιώσιμη ανάπτυξη εξασφαλίζοντας την ενεργό συμμετοχή αλλά κυρίως την συναίνεση των πολιτών. Σήμερα, περισσότερο από ποτέ η προστασία του περιβάλλοντος και η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελούν διαπιστωμένες αναγκαιότητες και προτεραιότητες της διεθνούς και της ευρωπαϊκής κοινότητας ώστε να εξασφαλισθεί η μελλοντική ποιότητα και ισορροπία στον πλανήτη.

Η Ελλάδα ακολουθεί σαν ουραγός τις διεθνείς και ευρωπαϊκές εξελίξεις σε θέματα περιβαλλοντικής πολιτικής λόγω των έντονων προβλημάτων της περιβαλλοντικής ρύπανσης εμφανίστηκαν τη δεκαετία του 1980 και εξής. Με αφορμή τις αλλαγές στην πολιτική του περιβάλλοντος σε τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η Εθνική Στρατηγική της Ελλάδας καταβάλλει προσπάθειες προσαρμογής στα νέα δεδομένα, ακολουθώντας τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ για μία ανάπτυξη “έξυπνη”, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς.

1.2 Περιβάλλον και Μεταφορές (Transports)

Η βιομηχανία και οι μεταφορές είναι οι ανθρώπινες δραστηριότητες οι οποίες ευθύνονται σε μεγάλο βαθμό για την εμφάνιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Και ενώ η πρώτη φαίνεται να έχει μειώσει τις εκπομπές της από το 1990 (π.χ. παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, ΑΠΕ), οι εκπομπές που οφείλονται στις μεταφορές έχουν αυξηθεί και εξακολουθούν να αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το ένα τέταρτο των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ. Συνεπώς, ο τομέας των μεταφορών αποτελεί σημαντικό εμπόδιο για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την προστασία του κλίματος, καθώς το πρότυπο μετακίνησης που έχει κυριαρχήσει είναι το αυτοκίνητο. Τα ιδιωτικά αυτοκίνητα αντιπροσωπεύουν τον κυρίαρχο τρόπο αστικών μεταφορών και η συνεχώς αυξανόμενη χρήση τους στις καθημερινές μετακινήσεις εκτός των άλλων συμβάλλει δυναμικά στην αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Πολλές μελέτες έχουν αναφερθεί στις αρνητικές επιπτώσεις που προκαλούν οι μεταφορές στην υγεία καθώς αρκετές ομάδες πληθυσμού οι οποίες είναι πιο ευάλωτες απειλούνται λόγω της ατμοσφαιρικής ρύπανσης με κάποιες μάλιστα από αυτές να αντιμετωπίζουν άμεσο κίνδυνο ακόμα και σε περιβάλλον με χαμηλό επίπεδο ρύπανσης. Βάσει επιδημιολογικών μελετών των τελευταίων δεκαετιών σε μεγάλους πληθυσμούς, η ατμοσφαιρική ρύπανση αποτελεί την κύρια περιβαλλοντική αιτία πρόκλησης ασθενειών και πρόωρων θανάτων. Σύμφωνα με μελέτες αυτό οφείλεται σε ένα βαθμό και στη συνεχώς αυξανόμενη αυτοκίνηση, η οποία είναι ιδιαίτερα έντονη στις μεγάλες πόλεις καθώς και σε εποχικά σε δημοφιλείς ταξιδιωτικούς προορισμούς λόγω της έντονης αστικοποίησης.

Ωστόσο μόλις στα μέσα της δεκαετίας του 1980 έγινε ευρέως αποδεκτό ότι το κόστος της καθημερινής χρήσης του αυτοκινήτου υπερέβαινε κατά πολύ του οφέλους του (ταχύτητα, ελευθερία κινήσεων, άνεση), το οποίο συνέβαλε στην ευρεία αποδοχή του. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση ιδίως κατά τις ώρες αιχμής, η ρύπανση από τα καυσαέρια και η ενεργειακή κατανάλωση, τα ατυχήματα, η ηχορύπανση, η καταπάτηση των δημόσιων χώρων λόγω των αστικών επεκτάσεων, είναι κάποιες από τις αρνητικές επιπτώσεις λόγω

συνεχώς αυξανόμενης χρήσης οχημάτων. Οι αστικές συγκοινωνίες μπορούν συμβάλλουν στο να γίνουν οι πόλεις μας πιο ανταγωνιστικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικά βιώσιμες.

Τίθενται λοιπόν πιεστικά κρίσιμα ζητήματα, όπως αυτά της φέρουσας ικανότητας ενός αστικού οργανισμού να αντιμετωπίσει τη συνεχώς αυξανόμενη χρήση οχημάτων, τις πολύπλευρες επιπτώσεις και το υψηλό κόστος που αυτά επιφέρουν με όρους κοινωνικούς, οικονομικούς και περιβαλλοντικούς. Το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ το 2009 εκτίμησε ότι ο τομέας των μεταφορών και της εφοδιαστικής ενισχύουν με 5,5% τις συνολικές ετήσιες εκπομπές CO₂ καθιστώντας έτσι επιτακτική την ανάγκη ανάληψης πρωτοβουλιών που θα αφορούν την κοινωνία της αυτοκίνησης, η οποία βρισκόταν σε κρίση. Σκοπός είναι να συμβάλλουν και αυτές σε ένα βαθμό στο να γίνουν όλες οι πόλεις παγκοσμίως πιο ανταγωνιστικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικά βιώσιμες. (Αραβαντινός, Βλαστός, Γαβριελάτος κ.α. 2013,).

Για να επιτύχει το σκοπό αυτό η Ευρωπαϊκή Ένωση συνεργάζεται με τις πόλεις των κρατών μελών της, στηρίζοντας τις με τα κατάλληλα προγράμματα και τις απαραίτητες πιστώσεις, προκειμένου να αναπτύξουν πολιτικές που θα καταστήσουν τα συστήματα μεταφορών πιο αποτελεσματικά και ταυτόχρονα ελκυστικά και χρήσιμα. Στόχος της η περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της πόλης, προωθώντας λύσεις μέσω της χάραξης συγκεκριμένων πολιτικών στον τομέα της κινητικότητας, με προσήλωση στους βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.

1.3 Βιώσιμη κινητικότητα (Sustainable mobility)

Ο όρος κινητικότητα σημαίνει στην πραγματικότητα ο τρόπος που επιλέγει κάποιος προκειμένου να μεταβεί ή να μεταφέρει ένα αγαθό από το σημείο Α στο σημείο Β. Ως εκ τούτου η βιώσιμη κινητικότητα είναι στην πραγματικότητα η βιώσιμη μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών στο αστικό και περιαστικό περιβάλλον. Ως άνω αναφέρθηκε ότι η βιωσιμότητα οποιαδήποτε δραστηριότητας έχει τρεις βασικές διαστάσεις: i) την περιβαλλοντική, ii) την κοινωνική και iii) την οικονομική, οι οποίες μπορούν να αποδοθούν στις αντίστοιχες διαστάσεις στην έννοια της κινητικότητας με σκοπό να καταστήσουν την τελευταία αειφόρα.

Καθώς η κλιματική αλλαγή αποτελεί σε παγκόσμιο επίπεδο κορυφαία προτεραιότητα, η ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών επιταγών στην πολιτική των μεταφορών είναι κρίσιμη για την περαιτέρω μείωση των ρύπων και τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων. Τα υψηλά επίπεδα ρύπανσης και το φαινόμενο του θερμοκηπίου ώθησαν στην ανάληψη πρωτοβουλιών σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο. Ειδικότερα, η παγκόσμια κρίση της πανδημίας του COVID-19 τόνισε ακόμη περισσότερο την ανάγκη προστασίας της ατμόσφαιρας και του περιβάλλοντος προκειμένου να επιτευχθεί η ανθεκτικότητά μας.

1.4 Η Βιώσιμη αστική κινητικότητα στην Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών

Παρά τις αρνητικές επιπτώσεις της, η απρόσκοπτη καθημερινή μετακίνηση αποτελεί κοινωνική κατάκτηση, η οποία θα πρέπει να παραμείνει και να βελτιωθεί, σε βάση όμως διαφορετική, από αυτήν της σημερινής πραγματικότητας, στην οποία η μετακίνηση ιδιαίτερα σε περιόδους παρατεταμένης ύφεσης, θα είναι οικονομικά προσιτή, ασφαλής, χωρίς αποκλεισμούς, προσβάσιμη ενώ ταυτόχρονα θα μεριμνά για το περιβαλλοντικό και ενεργειακό της αντίκτυπο μέσω της ελαχιστοποίησης των εκπομπών καθώς και της οικονομίας ενεργειακών πόρων. Βασικός άξονας είναι ο περιορισμός του ρόλου του ιδιωτικού αυτοκινήτου ιδίως στα αστικά κέντρα και η ενίσχυση των μαζικών και εναλλακτικών μέσων μεταφορών, δηλαδή με όρους αειφορίας, στο πλαίσιο μίας στρατηγικής βιώσιμης κινητικότητας στις πόλεις (Τσέτσης, 2012).

Ξεκινώντας στα μέσα της δεκαετίας του '80, η Ένωση (ΕΕ) έχει συγκροτήσει πλέον το πλαίσιο εσωτερικής αγοράς μεταφορών. Η δημιουργία των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών αποτέλεσε μία σημαντική πρόοδο, ενώ οι πανευρωπαϊκοί άξονες αποτέλεσαν νέα προτεραιότητα της ΚΠΜ. Είναι γεγονός ότι η Κοινή Ευρωπαϊκή Μεταφορών στα αρχικά στάδια διαμόρφωσής της, δεν αντιμετώπισε τις αστικές μεταφορές παρά σε ελάχιστες περιπτώσεις και κατά κύριο λόγο έμμεσα, όπως με τη δημιουργία ολοκληρωμένων κέντρων μεταφορών, με αερολιμενικές υποδομές, μεταφορά ΑΜΕΑ, ασφάλεια μεταφορών κ.α. Κι αυτό όχι μόνο γιατί υπήρξε η έλλειψη σαφούς αναφοράς στις αστικές συγκοινωνίες και η καθυστέρηση στη λήψη αποφάσεων αλλά ένας σημαντικός λόγος που δεν είχε γίνει καμία ευρωπαϊκή προσέγγιση έως τότε, οφείλεται

στο γεγονός ότι οι αστικές μεταφορές θεωρήθηκαν αποκλειστική αρμοδιότητα των τοπικών, περιφερειακών ή κεντρικών διοικήσεων των χωρών-μελών (Τσέτσης, 1991).

Οι στόχοι της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (ΚΠΜ), από την Πράσινη Βίβλο του 1990 και τη Λευκή Βίβλο του 2001 [COM (2001)370, 12/9/2001], τη δημοσίευση του «Χάρτη πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο» [COM(2011)144τελ. 28/3/2011] έως και τις πλέον πρόσφατες ενέργειες για τον τομέα των μεταφορών παραμένουν εδραίοι: να αποδοθούν στους Ευρωπαίους πολίτες αποδοτικά και αποτελεσματικά συστήματα μεταφορών, τα οποία:

- θα διασφαλίζουν μία υψηλού επιπέδου κινητικότητα για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις όλης της Κοινότητας, μέσω της δυνατότητας επιλογής εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης υψηλής ποιότητας, που θα παρέχουν ασφάλεια, θα είναι οικονομικά προσιτοί και σε χρόνους συγκρίσιμους με αυτούς του Ι.Χ. Θα συμβάλουν επίσης στην πρόοδο της κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής, ως βασικό τους συστατικό στοιχείο ενώ ταυτόχρονα θα προωθούν την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας
- θα λαμβάνουν υπόψιν την προστασία του περιβάλλοντος, προσπαθώντας να μειώσουν στο ελάχιστο τις δραστηριότητες που το επιβαρύνουν, διασφαλίζοντας παράλληλα την ασφάλεια για του επαρκούς ενεργειακού εφοδιασμού
- θα προωθήσουν επίσης την τηλεργασία ενώ παράλληλα τα διασφαλίζουν τη μέγιστη δυνατή ασφάλεια και προστασία για το χρήστη.

Βάσει της ευρωπαϊκής προσέγγισης, η αστική κινητικότητα πρέπει να λογιστεί ως το κομμάτι μίας συλλογικής προσπάθειας σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και κοινοτικό επίπεδο που απαιτεί συνεργασία και συντονισμό από την Ε.Ε., η οποία είναι πρωτοπόρος στη χάραξη τομεακών πολιτικών, όπως αυτή των μεταφορών.

Με τη Συνθήκη της Λισαβόνας το 2007 κατοχυρώνεται η ένταξη των περιβαλλοντικών απαιτήσεων στην πολιτική των μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο με σκοπό να καταστεί η τελευταία αειφόρα. Υπό αυτήν την έννοια η ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών κανόνων στην πολιτική των μεταφορών αφορά τρία κεντρικά ζητήματα: την κατασκευή όσο το

δυνατόν φιλικότερων προς το περιβάλλον υποδομών μετακίνησης, τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για τις μεταφορές και τις αλλαγές στις αστικές μετακινήσεις.

Στις αρχές του 2006, υιοθετήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η θεματική στρατηγική για το Αστικό περιβάλλον [COM (2005) 718 TEL. 11/1/2006]. Πρόκειται για ένα, μη δεσμευτικό νομικά, κείμενο αρχών και στρατηγικών κατευθύνσεων που ανέδειξε τέσσερα θέματα προτεραιότητας: την ολοκληρωμένη περιβαλλοντική αστική διαχείριση, τα βιώσιμα μεταφορικά συστήματα, το βιώσιμο αστικό σχεδιασμό και τις βιώσιμες κατασκευές. Αναφορικά δε με τα σχέδια βιώσιμων αστικών μεταφορών, περιορίστηκε σε συστάσεις προς τις τοπικές αρχές για να εκπονήσουν και να υλοποιήσουν σχέδια βιώσιμων αστικών μεταφορών με τη δέσμευση να τους παρέχει την απαραίτητη καθοδήγηση και να δώσει παραδείγματα βέλτιστων πρακτικών. Ιδιαίτερα τονίστηκε η αλληλεξάρτηση μεταξύ των μεταφορικών συστημάτων, των χρήσεων γης και της εν γένει πολεοδομικής διάρθρωσης του αστικού και περιαστικού χώρου. Αναδείχθηκε δε σαφέστατα το πρόβλημα των αποσπασματικών και χωρίς σαφή σχεδιασμό δράσεων καθώς και η ανάγκη ένταξης όλων των επιμέρους τομεακών πολιτικών σε ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα (Μουσουρούλης Κ., 2013).

Η Πράσινη Βίβλος για την Αστική Κινητικότητα - Green paper on Urban Mobility (2007)

Σκοπός της Πράσινης Βίβλου ήταν να ανοίξει ο διάλογος για το πρόβλημα των αστικών κυρίως συγκοινωνιών και να αναδειχθούν λύσεις των οποίων η εφαρμογή θα είναι δυνατή σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Τα αστικά κέντρα της Ευρώπης συγκεντρώνουν το 60% του ευρωπαϊκού πληθυσμού με αποτέλεσμα τα προβλήματα σε αυτές τις περιοχές να είναι αμέτρητα με πιο χαρακτηριστικά την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τις ηχητικές και αισθητικές οχλήσεις. Η Πράσινη Βίβλος με σκοπό την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων προσδιόρισε πέντε προκλήσεις:

1. Βελτίωση της κυκλοφορίας στα αστικά κέντρα με σκοπό την αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Η Πράσινη Βίβλος με σκοπό να αντιμετωπίσει τις πολλαπλές επιπτώσεις (οικονομικές, περιβαλλοντικές, κοινωνικές) της κυκλοφοριακής συμφόρησης κάνει λόγο για μία σειρά

δράσεων που αφορούν κυρίως: την προώθηση της ενεργής κινητικότητας (πεζοπορία, ποδηλασία) και τη βελτίωση της χρήσης των οχημάτων. Στα πλαίσια αυτά ενθαρρύνει την πολυτροπικότητα, την ανάπτυξη και βελτιστοποίηση των υφιστάμενων υποδομών καθώς και τη δημιουργία νέων, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο. Επίσης προωθεί τη χρήση πιο «καθαρών» και μικρότερων οχημάτων για τις εμπορευματικές διανομές εντός πόλεως καθώς και την εισαγωγή ευφύων συστημάτων μεταφορών (ITS) που επιτρέπουν καλύτερο προγραμματισμό των μετακινήσεων. Η «γρήγορη μετάβαση σε λεωφορεία», η χρήση καθαρών ταξί, οι μεταφορές κατά παραγγελία με τη χρήση Ευφύων Συστημάτων Μεταφορών (ΕΣΜ αποτελούν επίσης κάποιες από τις δράσεις της Λευκής Βίβλου που στόχο έχουν την προώθηση λιγότερο δαπανηρών λύσεων MMM. Υψίστης δε σημασίας στόχος είναι να καταστούν ασφαλή και ελκυστικά τα μέσα μεταφοράς τα οποία έχουν τις δυνατότητες να αντικαταστήσουν τα ιδιωτικά οχήματα. Ωστόσο η εκτεταμένη πόλη και η διασπορά των οικιστικών λειτουργιών καθιστούν δυσκολότερες τις ποιοτικές λύσεις στη βάση MMM, καθιστώντας τον αστικό σχεδιασμό κρίσιμο στοιχείο των αειφορικών μετακινήσεων. Τέλος, σημαντικό στη χάραξη όλων των στρατηγικών όπως και σε αυτή της Πράσινης Βίβλου, είναι να λαμβάνονται υπόψιν και οι εμπορευματικές μεταφορές, ιδιαίτερα σε ότι αφορά το σχεδιασμό της κινητικότητας.

2. Μείωση της ρύπανσης

Παρά τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις στη βιομηχανία της αυτοκίνησης, τα οχήματα εξακολουθούν να είναι σε μεγάλο βαθμό υπεύθυνα για πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα, τόσο όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων όσο και για την ηχορύπανση που οφείλεται σε αυτά. Σύμφωνα με το εν λόγω κείμενο τα προβλήματα αυτά μπορούν να αντιμετωπιστούν και να καταστήσουν τις μετακινήσεις βιώσιμες με περιορισμό της κυκλοφορίας, μέσω καθορισμού αστικών «πράσινων» περιοχών με πεζοδρομήσεις, με περιορισμό της πρόσβασης και με την επιβολή ορίων ταχύτητας.

3. Έξυπνες αστικές συγκοινωνίες

Βασικός άξονας επίσης του κειμένου είναι η μετάβαση από τις αστικές στις «ευφυείς» αστικές συγκοινωνίες, οι οποίες είναι ανοικτές στις νέες καινοτομίες έχοντας τη δυνατότητα να παρέχουν καλύτερη πληροφόρηση, η οποία συνιστά καίριο παράγοντα για την επίτευξη της βέλτιστης κινητικότητας και έχει στόχο την αντιμετώπιση προβλημάτων

διαλειτουργικότητας και την ανταλλαγή δεδομένων. Υψίστης δε σημασίας είναι η πρόταση που έγινε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με στόχο την βελτίωση της προσβασιμότητας για άτομα με μειωμένη κινητικότητα ή τρίτης ηλικίας, τα οποία τονίζουν τη σημασία της απρόσκοπτης πρόσβασης σε όλες τις υποδομές των αστικών συγκοινωνιών.

4. Ασφάλεια και προστασία

Σημαντική πρόκληση είναι αυτή που αφορά στην ασφάλεια των μετακινήσεων και των μεταφορών. Συγκεκριμένα, στόχος είναι η υιοθέτηση ασφαλέστερης συμπεριφοράς, μέσω της μεγαλύτερης προώθησης βέλτιστων πρακτικών και με εντατικότερες προσπάθειες σε νέες τεχνολογίες καθώς και η δημιουργία ασφαλέστερων και υψηλής ποιότητας υποδομών όπως κατάλληλα οδοστρώματα για πεζούς και ποδηλάτες, καλύτερος φωτισμός, παροχή της απαραίτητης πληροφόρησης και διαχείριση της κυκλοφορίας με γνώμονα την ασφάλεια.

5. Προς μία νέα παιδεία αστικής κινητικότητας

Με το εν λόγω κείμενο υπογραμμίζεται επίσης η ανάγκη προώθησης μίας νέας παιδείας για την αστική κινητικότητα μέσω της κατάλληλης εκπαίδευσης, της κατάρτισης και της ευαισθητοποίησης των πολιτών.

Αναφορικά δε με τη χρηματοδότηση που απαιτούν τα παραπάνω μέτρα, στην Πράσινη Βίβλο προτείνεται είτε η αξιοποίηση των υφιστάμενων χρηματοδοτικών μέσων, όπως τα διαρθρωτικά ταμεία και το Ταμείο Συνοχής είτε η καθιέρωση μηχανισμών όπως το σύστημα εμπορίας ρύπων.

Σχέδιο Δράσης για την αστική κινητικότητα – Action plan on Urban Mobility (2009)

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μετά τις διαβουλεύσεις της Πράσινης Βίβλου και ανταποκρινόμενη στα καλέσματα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, υιοθέτησε στις 30 Σεπτεμβρίου του 2009 το Σχέδιο Δράσης για την αστική κινητικότητα. Στόχος είναι η διαμόρφωση ενός συνεκτικού πλαισίου για πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της αστικής κινητικότητας, με την προώθηση ολοκληρωμένων πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας, αναλαμβάνοντας πρωτοβουλίες, σε θέματα που επικεντρώνονται στους πολίτες και στις καθαρότερες συγκοινωνίες, οι οποίες στηρίζονται και ενισχύονται από τις απαραίτητες

χρηματοδοτήσεις και αξιοποιούν την συλλογική πείρα και την επιστημονική γνώση με σκοπό την βελτιστοποίηση της αστικής κινητικότητας.

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ					
ΘΕΜΑ 1 ^ο	ΘΕΜΑ 2 ^ο	ΘΕΜΑ 3 ^ο	ΘΕΜΑ 4 ^ο	ΘΕΜΑ 5 ^ο	ΘΕΜΑ 6 ^ο
ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ	ΕΠΙΚΕΝΤΡΩΣΗ ΣΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ	ΚΑΘΑΡΟΤΕΡΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΠΕΙΡΑ ΚΑΙ ΓΝΩΣΕΙΣ	ΒΕΛΤΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
Επιτάχυνση εκπόνησης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας	Πλατφόρμα για τα δικαιώματα των επιβατών των αστικών συγκοινωνιών Βελτίωση της δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα	Έργα έρευνας και επίδειξης για οχήματα χαμηλότερων και μηδενικών εκπομπών	Βελτιστοποίηση των υφιστάμενων πηγών χρηματοδότησης	Βελτίωση δεδομένων και στατιστικών	Αστικές εμπορευματικές μεταφορές, με τη συμβολή στον τρόπο βελτιστοποίησης της απόδοσης της αστικής εφοδιαστικής και στη βελτιστοποίηση των διασυνδέσεων των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων με τις περιοριστικές και αστικές εμπορευματικές μεταφορές, ώστε να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότερη παράδοση των εμπορευμάτων του "τελευταίου χιλιομέτρου"
Βιώσιμη αστική κινητικότητα και περιφερειακή ή πολιτική	Βελτίωση της πληροφόρησης του επιβατικού κοινού Πρόσβαση σε πράσινες περιοχές/περιοχές περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος Εκστρατεία για συμπεριφορά βιώσιμης κινητικότητας	Διαδικτυακός οδηγός για καθαρά και ενεργειακής απόδοσης οχήματα Μελέτη για τις αστικές πτυχές ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους	Ανάλυση των μελλοντικών αλλαγών χρηματοδότησης	Σύσταση παρατηρητήριου αστικής κοινότητας Συμβολή στο διάλογο και την ανταλλαγή πληροφοριών σε διεθνές επίπεδο	Ευφυή συστήματα μεταφορών στην αστική κινητικότητα
Μεταφορές για υγιές αστικό περιβάλλον	Ενεργειακή αποδοτική οδήγηση ενταγμένη στην εκπαίδευση οδήγησης	Ανταλλαγή πληροφοριών για συστήματα τιμολόγησης των αστικών συγκοινωνιών			

Πίνακας 1 Σχέδιο Δράσης για την αστική κινητικότητα – Action plan on Urban Mobility (2009)

Λευκή βίβλος για τις μεταφορές – Transport white paper (2011)

Τα ανωτέρω συγκροτούν τις πιο συνεκτικές και ολοκληρωμένες προτάσεις πολιτικής βιώσιμων μετακινήσεων έως την έκδοση του κειμένου της 28^{ης} Μαρτίου του έτους 2011, με το οποίο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε τη νέα Λευκή Βίβλο δίδοντας έμφαση στον τομέα των μεταφορών με την εφαρμογή μιας ανοικτόμυαλης και μακρόχρονης στρατηγικής με χρονικό ορίζοντα έως το έτος 2050.

Βασική επιδίωξη των ανωτέρω ήταν η απεξάρτηση του τομέα των μεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα χωρίς όμως αυτή να συνεπάγεται με αλλαγές εις βάρος της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων. Παράλληλα προωθήθηκαν νέες εναλλακτικές μορφές μεταφορών όπου τα ιδιωτικά μέσα θα χρησιμοποιούνται μόνο για στα τελευταία χιλιόμετρα μίας διαδρομής με «καθαρά» οχήματα ενώ ταυτόχρονα ενισχύθηκε η ενοποίηση των διαφορετικών δικτύων μεταφοράς όπως λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί και σταθμοί λεωφορείων και μετρό μέσω της μετατροπής τους σε πολυτροπικές πλατφόρμες σύνδεσης. Κεντρικός άξονας της εν λόγω πολιτικής αποτελεί η αντικατάσταση των οχημάτων που κινούνται με συμβατικά καύσιμα ως σημαντική συνεισφορά στην προσπάθεια απεξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα, της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης καθώς και της ηχορύπανσης.

Επιδιώκοντας την αλλαγή της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας μέσα σε 40 χρόνια, οι κατευθύνσεις της Λευκής Βίβλου καθορίζουν ένα σαφές πλαίσιο προσανατολισμένων στόχων και δράσεων. Καινοτόμα στοιχεία της εν λόγω πρωτοβουλίας αποτελούν η ολιστική προσέγγιση της πολιτικής, η επιδίωξη της κατά 60% μείωσης των εκπομπών αερίων που είναι υπεύθυνα για το φαινόμενο του θερμοκηπίου και τα οποία οφείλονται στις μεταφορές καθώς και η σταδιακή κατάργηση των οχημάτων που κινούνται με συμβατικά καύσιμα, ιδιαίτερα στα αστικά κέντρα. Το κρίσιμο στοίχημα ήταν η εφαρμογή των παραπάνω τόσο σε επίπεδο ΕΕ, χωρών-μελών όσο και σε επίπεδο των άμεσα εμπλεκόμενων φορέων.

Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής[COM(2013) 913 τελ.]

Σύμφωνα με την Ανακοίνωση της ευρωπαϊκής επιτροπής το 2013 [COM(2013) 913 τελ.] για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, οι αστικές περιοχές ευθύνονται σε μεγάλο βαθμό για το 23% περίπου του συνόλου CO₂ από τις μεταφορές. Κατά συνέπεια οι τοπικές αρχές οφείλουν να καταβάλουν μεγαλύτερες προσπάθειες προκειμένου να συμβάλλουν στην επίτευξη του στόχου της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 60%, σύμφωνα με το κείμενο της Λευκής Βίβλου. Σκοπός της Ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι η στήριξη των ευρωπαϊκών πόλεων για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκαλεί η αυξημένη αστική κινητικότητας μέσω της λήψης πιο αποφασιστικών και συντονισμένων μέτρων. Στην Ανακοίνωση μάλιστα γίνεται αναφορά στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.), στα οποία κάνουν την εμφάνισή τους νέες προσεγγίσεις ως προς το σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας με στόχο την προώθηση και υιοθέτηση καθαρότερων και πιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς όπως πεζοπορία, ποδηλασία, δημόσιες συγκοινωνίες καθώς και νέων τρόπων μετακίνησης χωρίς να απαιτείται η κυριότητα (ιδιοκτησία) αυτοκινήτου (διαμοιρασμένη κινητικότητα). Ωστόσο, ενώ τα τελευταία χρόνια η ιδέα των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας έχει αποκτήσει σημαντική δυναμική και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα συνεχίζει να υποστηρίζει την ανάπτυξη και την προώθηση της συγκεκριμένης ιδέας για το μέλλον, θεωρείται επίσης απαραίτητη η εφαρμογή βέλτιστων πρακτικών κατά την διαδικασία της εκπόνησής τους καθώς και η λήψη των κατάλληλων μέτρων των κρατών μελών σε εθνικό επίπεδο, ούτως ώστε οι τοπικές αρχές να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν με επιτυχία στρατηγικές αστικής κινητικότητας. Επίσης, σύμφωνα με την Ανακοίνωση, οι ευφυέστερες ρυθμίσεις πρόσβασης των οχημάτων στις πόλεις θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην βελτίωση της πρόσβασης στις αστικές περιοχές ενώ εξίσου σημαντική θεωρείται και η εφαρμογή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) αφενός για την επίτευξη των προαναφερόμενων στόχων και τη διαχείριση των συγκεκριμένων κυκλοφοριακών λειτουργιών και αφετέρου για τους τελικούς χρήστες μέσω της παροχής τεκμηριωμένων επιλογών μετακίνησης. Τέλος, η Ανακοίνωση τονίζει την ανάγκη βελτίωσης της αστικής οδικής ασφάλειας και την προστασία, ιδίως των ευάλωτων χρηστών από τον θάνατο ή το σοβαρό τραυματισμό τους. Συνοπτικά, η Επιτροπή μέσω της Ανακοίνωσης, προτείνει μία σειρά μέτρων σε ζητήματα όπως η αστική εφοδιαστική, οι ρυθμίσεις πρόσβασης στις πόλεις, η εγκατάσταση λύσεων ITS και η οδική ασφάλεια.

Η Έκθεση του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και της επιτροπής μεταφορών και τουρισμού σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, η οποία δημοσιεύθηκε το 2015, τονίζει τη σημασία της ασφάλειας στις αστικές μεταφορές καθώς και την ανάγκη διαχείρισης της κυκλοφορίας και της ταχύτητας μέσω της διενέργειας ελέγχων για παραβάσεις κυκλοφοριακής ασφάλειας με στόχο την εξάλειψη των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών λόγω τροχαίων ατυχημάτων στις πόλεις. Παράλληλα, τονίζει ότι η αστική κινητικότητα πρέπει να είναι πλήρως εναρμονισμένη με τους στόχους της ΕΕ, ιδιαίτερα με αυτούς που σχετίζονται με την κυκλική οικονομία.

Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία - European Green Deal

Καθώς διαπιστώθηκε ότι οι προσπάθειες σε παγκόσμιο επίπεδο ήταν ανεπαρκείς για την επίτευξη των παγκόσμιων κλιματικών στόχων της Συμφωνίας του Παρισιού, τον Δεκέμβριο του 2019 συντελέστηκε ένα πολύ σημαντικό βήμα στον τομέα της κινητικότητας με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η οποία περιελάμβανε μία σειρά από μέτρα τα οποία σκοπό είχαν να αντιμετωπίσουν τις επιπτώσεις από την συνεχώς αυξανόμενη χρήση οχημάτων. Εμβληματικός στόχος της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας ήταν να καταστεί η Ευρώπη η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος μέχρι το έτος 2050, ενώ παράλληλα υπογραμμίσθηκε η ανάγκη δημιουργίας διατομεακών δεσμών του τομέα των μεταφορών με άλλους τομείς (υγεία, εμπόριο, εκπαίδευση, τουρισμός κλπ.) οι οποίοι θα συμβάλλουν στην επίτευξη του απώτερου στόχου για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων κρίθηκε απαραίτητη η επαρκής χρηματοδότηση των επιχειρήσεων σε πράσινες επενδύσεις, παροχή κινήτρων σε όλες τις αλυσίδες εφοδιαστικής με σκοπό έως το έτος 2050 να έχουν μηδενιστεί οι εκπομπές Αερίων του Θερμοκηπίου (ΑτΘ), η εξασφάλιση για παροχή συνεχούς και καθαρής ενέργειας με οικονομικό και ταυτόχρονα αποδοτικό τρόπο, η ανάπτυξη των κατάλληλων ψηφιακών λύσεων και η δημιουργία συνθηκών για την αύξηση της ζήτησης σε αγαθά και υπηρεσίες χαμηλών εκπομπών CO₂. Όσον αφορά δε στον τομέα των μεταφορών, είναι σημαντική η συνεισφορά της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας στο σχεδιασμό της κατάλληλης Στρατηγικής για τη στροφή στη «Βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα».

Αξίζει δε να αναφερθεί η συστημική προσπάθεια που καταβάλλεται σε παγκόσμιο επίπεδο έτσι ώστε οι τοπικές αρχές να διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο ως προς την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος λόγω της διαφορετικής ιστορικής εξέλιξης και ποικιλομορφίας των ευρωπαϊκών πόλεων αλλά κυρίως λόγω της άμεσης επαφής τους με τους πολίτες καθώς το πιο σημαντικό βήμα στην ουσία ήταν και είναι ακόμη και σήμερα η δημιουργία μίας νέας κουλτούρας ως προς τις αστικές μεταφορές.

Όσον αφορά την ΕΕ σημαντική κρίνεται η ευρύτερη διαβούλευση όλων των εμπλεκόμενων συμμετεχόντων κατά τη διαδικασία λήψης των αποφάσεων. Ενσωματώνοντας φορείς από την ευρύτερη κοινωνία των πολιτών στη συζήτηση για την ανάληψη πρωτοβουλιών, αυξάνονται οι πιθανότητες να χαραχθούν επιτυχημένες μακροπρόθεσμες πολιτικές, αποφεύγονται οι συγκρούσεις κατά τη διάρκεια της εφαρμογής των μέτρων και καθορίζονται επακριβώς οι προτεραιότητες και οι στόχοι των προγραμμάτων. Σε αυτό το πλαίσιο η ΕΕ τονίζει πως οι τοπικές αρχές οφείλουν να εκπονήσουν συγκεκριμένα σχέδια με στόχο την αειφορία των αστικών μεταφορών καθώς και σχέδια τα οποία θα καταστήσουν την αστική κινητικότητα βιώσιμη. Σε πολλές περιπτώσεις, οι τοπικές αρχές εκφράζουν την αγωνία τους για την ελλιπή κατάρτιση του προσωπικού και για την έλλειψη γνώσεων ως προς τη δημιουργία των σχεδίων. Η Επιτροπή στηρίζει τις τοπικές αρχές διευκολύνοντας την πρόσβαση τους σε πληροφορίες και πρωτοβουλίες για περιβαλλοντικά ζητήματα και την επίδρασή τους σε άλλες πτυχές της αστικής ζωής.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ανταποκρινόμενη πλέον στα καλέσματα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου παρέχει ευκαιρίες, χρηματοδοτήσεις και συμβουλές αναλαμβάνοντας δράσεις, λαμβάνοντας μέτρα και εκτελώντας έργα τα οποία σχετίζονται με την προώθηση των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας. Η χρηματοδότηση αφορά επενδύσεις στον τομέα των υποδομών και τους πόλους διασύνδεσης, τη συντήρηση και λειτουργία των δικτύων, την ανανέωση και συντήρηση του στόλου, την ευαισθητοποίηση των Ευρωπαίων πολιτών κ.λπ. Την ευθύνη των παραπάνω φέρουν ως επί το πλείστον οι εθνικές και οι τοπικές αρχές. Η ΕΕ συγχρηματοδοτεί πρωτίστως μέσω της διαρθρωτικής της πολιτικής και των δανείων της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ), δράσεις, μέτρα και έργα που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα.



Ένα από τα ευρωπαϊκά προγράμματα που δημιουργήθηκε με σκοπό την προώθηση πολιτικών που σχετίζονται με την βιώσιμη κινητικότητα και αποτελεί το κεντρικό θέμα του ανά χείρας πονήματος, είναι το [“CIVITAS SUMP PLUS: Sustainable Urban Mobility Planning: Planning Pathways and links to Urban Systems”](#) μέρος της οικογένειας CIVITAS που υλοποιείται με τη χρηματοδότηση του προγράμματος έρευνας και καινοτομίας του HORIZON 2020 στο οποίο [ο Δήμος Πλατανιά συμμετέχει ως περιοχή πρότυπης μεθοδολογίας για την ανάπτυξη των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας \(Σ.Β.Α.Κ.\) σε Δήμους με περιορισμένες δυνατότητες χρηματοδότησης, με αυξημένη εποχική επισκεψιμότητα, η οποία συναντάται σε συγκεκριμένα σημεία της περιοχής προκαλώντας προβλήματα λόγω της αυξημένης κινητικότητας.](#)



2 CIVITAS - SUMP PLUS: Sustainable Urban Mobility Planning: Planning Pathways and links to Urban Systems

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιδιώκοντας να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας ώστε να καταστεί η Ευρώπη η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος έως το 2050. Συμβαδίζοντας δε με τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές του Σχεδίου Δράσης για την αστική κινητικότητα (Action plan on Urban Mobility (2009)) για την επιτάχυνση της ευρωπαϊκής έρευνας και καινοτομίας στον τομέα της αστικής κινητικότητας ανέπτυξε τη γενιά των προγραμμάτων CIVITAS τα οποία μέσω της συνεργασίας τους με κορυφαία Πανεπιστήμια, ιδιωτικές εταιρίες και διεθνείς φορείς, παρέχουν στις πόλεις πρόσθετες υπηρεσίες που σχετίζονται με τις πολυτροπικές μεταφορές (π.χ. ενιαία τιμολόγηση), προγράμματα για την άνεση και την ασφάλεια των αστικών μεταφορών, με καινοτομίες στην προσβασιμότητα σε πολυτροπικές μεταφορές, ιδίως για άτομα με μειωμένη κινητικότητα καθώς και με προγράμματα ολοκληρωμένης πληροφόρησης των χρηστών σχετικά με το δίκτυο αστικών μεταφορών για την βελτιστοποίηση των μετακινήσεών τους.

Η ευρωπαϊκή πρωτοβουλία SUMP PLUS, η οποία αποτελεί τον κεντρικό πυρήνα του ανά χειρας πονήματος είναι και αυτή μέρος της οικογένειας των CIVITAS. Το πρόγραμμα χρησιμοποιεί την έρευνα και την καινοτομία είτε για την παροχή της κατάλληλης συμβουλευτικής υπηρεσίας για την ανάπτυξη και τη ρεαλιστική εφαρμογή ενός Σ.Β.Α.Κ. είτε για την δημιουργία και την ισχυροποίηση διατομεακών δεσμών μεταξύ του τομέα των μεταφορών και όσων τομέων δημιουργούν την ανάγκη για κινητικότητα με σκοπό την περαιτέρω εξέλιξη του Σ.Β.Α.Κ..

2.1 Η γενιά των προγραμμάτων CIVITAS: Sustainable and smart mobility for all

Η ανάγκη στροφής προς τη βιώσιμη αστική κινητικότητα είναι πλέον προφανής και επιτακτική. Σχεδόν το 60% των πολιτών της ΕΕ όπως ως άνω αναφέρθηκε ζει ή κινείται σε αστικές περιοχές, όπου οι επιπτώσεις των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που παράγονται από τις μεταφορές - οι οποίες αντιπροσωπεύουν το ένα τέταρτο των συνολικών εκπομπών της ΕΕ - και της ηχορύπανσης είναι περισσότερο αισθητές.



Εικόνα 3 Πηγή: <https://www.civitas.eu/>

Τα παραπάνω σε συνδυασμό με την εκτεταμένη κυκλοφοριακή συμφόρηση, υποβαθμίζουν σημαντικά την ποιότητα ζωής και αποτελούν απειλή για την υγεία των πολιτών. Το CIVITAS, το οποίο χρηματοδοτείται από το HORIZON 2020¹ μία πρωτοβουλία με στόχο την παγκόσμια ανταγωνιστικότητα και καινοτομία της Ευρώπης, εστιάζοντας σε κοινωνικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η κοινωνία της ηπείρου όπως αυτήν της υγείας, της καθαρής ενέργειας και των μεταφορών, υποστηρίζει τις πόλεις ώστε να κάνουν πραγματικότητα για όλους την έξυπνη και βιώσιμη αστική κινητικότητα. Με τον τρόπο αυτό, διασφαλίζει ότι η κινητικότητα αποτελεί κινητήρια δύναμη για τη δημιουργία κλιματικά ουδέτερων και ανθεκτικών πόλεων, ο οποίος αποτελεί έναν από σημαντικότερους στόχους της ΕΕ.

Από την έναρξή του το έτος 2002, το εν λόγω πρόγραμμα έχει προωθήσει την έρευνα και την καινοτομία στον τομέα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας δίδοντας τη δυνατότητα στις τοπικές αρχές να αναπτύξουν, να πειραματισθούν και να εφαρμόσουν μέτρα μέσω μιας σειράς προγραμμάτων. Τα έργα CIVITAS καλύπτουν τρεις τύπους έργων, τα οποία αλληλοτροφοδοτούνται και αλληλοσυμπληρώνονται συστηματικά. Τα τρέχοντα προγράμματα χρηματοδοτούνται από το πρόγραμμα έρευνας και καινοτομίας "HORIZON 2020" της ΕΕ, ενώ τα μελλοντικά έργα θα χρηματοδοτηθούν από το πρόγραμμα "HORIZON EUROPE".

¹Το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» (Horizon 2020) με χρονικό ορίζοντα το 2020 είναι το χρηματοδοτικό πλαίσιο της ΕΕ για την Έρευνα και την Καινοτομία μέσω των οποίων στοχεύει να αντιμετωπίσει τις κοινωνικές προκλήσεις για τη μετάβαση σε μία έξυπνη, βιώσιμη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη.

1. Προγράμματα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Living Lab projects)

Οι πόλεις που συμμετέχουν σε τέτοιου είδους προγράμματα, μετατρέπονται σε “Living Labs” (ζωντανά εργαστήρια) μέσα στα οποία αναπτύσσεται ένα ολοκληρωμένο σύνολο μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, που θα κάνουν πραγματικότητα τους φιλόδοξους στόχους στον τομέα της κινητικότητας. Τα μέτρα αυτά εν συνεχεία αξιολογούνται ως προς τις θετικές και τυχόν αρνητικές επιπτώσεις τους. Από το 2002 που ξεκίνησε το CIVITAS, έχουν εφαρμοστεί περισσότερα από 800 μέτρα σε περισσότερες από 80 πόλεις.

2. Ερευνητικά προγράμματα (Research projects)

Τα ερευνητικά προγράμματα CIVITAS εισάγουν νέες γνώσεις ή διερευνούν τις δυνατότητες μιας νέας ή βελτιωμένης τεχνολογίας ενός προϊόντος, μίας διαδικασίας, μίας υπηρεσίας ή μίας λύσης. Χρησιμοποιούν δε ποικίλες μεθόδους και εμπλέκουν διεπιστημονικούς εταίρους προκειμένου να ανακαλύψουν νέες καινοτομίες στον τομέα της κινητικότητας. Συνήθως επικεντρώνονται στην κατάλληλη τεχνογνωσία για πιο καθαρές, πράσινες και έξυπνες επιλογές μεταφοράς για τις πόλεις, στη βασική και εφαρμοσμένη έρευνα, στην ανάπτυξη και ενσωμάτωση της τεχνολογίας στον τομέα των μεταφορών και σε δοκιμές ή πιλοτικές δραστηριότητες τα αποτελέσματα των οποίων χρησιμοποιεί ως δεδομένα για περαιτέρω εξέλιξη.

3. Προγράμματα υποστήριξης (Support projects)

Οι Δράσεις Συντονισμού και Υποστήριξης (Coordination and Support Actions- CSAs) υποστηρίζουν τον συντονισμό καθώς και τη συνεργασία μεταξύ των προγραμμάτων, χρησιμεύουν επίσης ως μηχανισμοί ανταλλαγής δεδομένων και προωθούν την ανάπτυξη – είτε μέσω προγραμμάτων που στηρίζονται στην έρευνα, έρευνας μέσω προγραμμάτων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, είτε με προγράμματα τα οποία επικεντρώνονται σε δέκα θεματικούς τομείς ως εξής:

- 1) Εναλλακτική κινητικότητα
- 2) Αλλαγή συμπεριφοράς & ενημέρωση για θέματα κινητικότητας
- 3) Καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα
- 4) Συλλογικές μεταφορές επιβατών & διαμοιρασμένη κινητικότητα

- 5) Χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός αστικού χώρου
- 6) Συμμετοχή του κοινού & συν-δημιουργία
- 7) Οδική ασφάλεια & προστασία
- 8) Έξυπνη, βιώσιμη, διασυνδεδεμένη και διαμοιρασμένη κινητικότητα
- 9) Αστική εφοδιαστική (Urban logistics)
- 10) Ολοκληρωμένος και χωρίς αποκλεισμούς σχεδιασμός (Σ.Β.Α.Κ)

Το CIVITAS είναι μία εμβληματική πρωτοβουλία η οποία βοηθά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να επιτύχει τους φιλόδοξους στόχους της για την κινητικότητα και τον τομέα των μεταφορών, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην επιδίωξη του σκοπού της Πράσινης Βίβλου, του Σχεδίου δράστης για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, της Λευκής Βίβλου καθώς και της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας για τη μείωση της παγκόσμιας θερμοκρασίας στους 2°C και τον περιορισμό κατά 60% των εκπομπών CO₂ που οφείλονται στις μεταφορές. Παράλληλα συμβάλλει στη δραστική μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και στον περιορισμό των ατυχημάτων με στόχο την εξάλειψη των θανάτων που οφείλονται σε τροχαία ατυχήματα έως το έτος 2050.

2.2 Sump-Plus: Sustainable Urban Mobility Planning: Planning Pathways and links to Urban Systems

Τα τελευταία χρόνια και ενώ τα προβλήματα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της προστασίας και της ασφάλειας στο σύστημα μεταφορών είναι κοινά σε όλη την Ευρώπη, παρατηρείται έντονη η επιθυμία των τοπικών



Εικόνα 4 Πηγή: <https://www.sump-plus.eu/>

και περιφερειακών αρχών να συμμετάσχουν σε στρατηγικά σχέδια τα οποία σχετίζονται με την κινητικότητα επιδιώκοντας με τον τρόπο αυτό τη στροφή προς βιώσιμους, «πράσινους» και «έξυπνους» τρόπους μεταφοράς. Ωστόσο, ιδιαίτερα οι μικρού

μεγέθους πόλεις οι οποίες συνήθως διαθέτουν και περιορισμένους πόρους συναντούν εμπόδια τόσο στην εκπόνηση όσο και στην εφαρμογή Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) καθώς δεν υπάρχει μία ρεαλιστική πορεία υλοποίησης και συνάμα οι αρμόδιοι δεν διαθέτουν τις ικανότητες, τα εργαλεία και την κατάλληλη τεχνογνωσία για τέτοιου είδους σχεδιασμό. Στο πλαίσιο αυτό η ΕΕ αναλαμβάνει τέτοιας μορφής πρωτοβουλίες με σκοπό να βοηθήσει όλες τις πόλεις των κρατών μελών της να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις της κινητικότητας.

Το “CIVITAS Sump-Plus: Sustainable Urban Mobility Planning: Planning Pathways and links to Urban Systems” είναι μία δράση έρευνας και καινοτομίας (Research and Innovations Action-RIA) συνολικής διάρκειας 42 μηνών, με έναρξη την 1^η Σεπτεμβρίου του 2019 και λήξη την 28^η Φεβρουαρίου του 2023 (σύμφωνα με την εξάμηνη παράταση που δόθηκε λόγω της πανδημίας COVID19) και υλοποιείται στο πλαίσιο του προγράμματος “HORIZON 2020” με τη χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αποτελεί μέρος της οικογένειας CIVITAS. Σκοπός της εν λόγω δράσης είναι να βοηθήσει τις διαφορετικών ειδών και μεγεθών και σε διάφορα στάδια ανάπτυξης πόλεις που συμμετέχουν σε αυτό, είτε να υλοποιήσουν, είτε να βελτιώσουν τις διαδικασίες εφαρμογής των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) στο χώρο τους προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα καθώς και να εκμεταλλευτεί

νέες ευκαιρίες, μέσω της δημιουργίας εργαστηρίων στις συμμετέχουσες ευρωπαϊκές πόλεις.

Το εν λόγω πρόγραμμα δημιουργήθηκε πάνω στο σκεπτικό ότι τα τελευταία χρόνια η στροφή προς τη βιώσιμη αστική κινητικότητα έχει επιταχυνθεί με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) να είναι ζωτικής σημασίας για την προώθηση αυτής της ανάπτυξης. Ωστόσο, παρά την επιτυχία τους, υπάρχουν κάποια κενά καθώς τομείς όπως η υγεία και η εκπαίδευση που συνδέονται άμεσα με την κινητικότητα είναι ανεπαρκώς ανεπτυγμένοι και αυτά ακριβώς τα κενά αποτελούν τις προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι πόλεις μέσω της συμμετοχής τους σε αυτήν την ευρωπαϊκή δράση του SUMPPLUS.

Στην κοινοπραξία του έργου με επικεφαλής τον Δήμο της Αμβέρσας, συμμετέχουν έξι πόλεις από όλες τις γωνιές της Ευρώπης (Πλατανιάς-Ελλάδα, Manchester-Ηνωμένο Βασίλειο, Antwerp-Βέλγιο, Klaipeda-Λιθουανία, Alba Iulia-Ρουμανία, Lucca-Ιταλία), τρία κορυφαία ευρωπαϊκά πανεπιστήμια (Πολυτεχνείο Κρήτης, University College London, Sciences Po), πέντε ιδιωτικές εταιρείες (VECTOS, EIP, FGM-AMOR, MEMEX και SPACE Syntax Limited) και δύο διεθνείς φορείς (ICLEI European Secretariat GmbH, Union International Des Transport Publics).

2.2.1 Στόχοι και αποτελέσματα του SUMP-PLUS

Το SUMP-PLUS ανοίγει νέους δρόμους χρησιμοποιώντας την έρευνα και την καινοτομία για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. Σκοπός, είναι η δημιουργία πράσινων, ανθεκτικών και ανθρωποκεντρικών πόλεων που δίδουν προτεραιότητα στους πολίτες και τις ανάγκες τους. Μέσω δράσεων, πιλοτικών προγραμμάτων και εφαρμογών παρακολούθησης που λαμβάνουν χώρα στις έξι (6) συνεργαζόμενες ευρωπαϊκές πόλεις επιδιώκει να τοποθετήσει την κινητικότητα εκεί που ανήκει: ήτοι στην καρδιά του βιώσιμου αστικού μετασχηματισμού. Το SUMP-PLUS χρησιμοποιεί μια προσέγγιση η οποία επικεντρώνεται στα Εργαστήρια των έξι (6) συγχρηματοδοτούμενων πόλεων (City Labs) που συμμετέχουν. Μέσα σε αυτά τα εργαστήρια είναι ενσωματωμένη μια διεπιστημονική ερευνητική προσέγγιση η οποία μαζί με την πρακτική εμπειρία δοκιμάζεται και επικυρώνεται στις δραστηριότητες του CityLab. Οι δραστηριότητες του SUMP PLUS επικεντρώνονται σε τέσσερις (4) βασικούς στρατηγικούς στόχους οι οποίοι αποδεικνύονται μέσω πιλοτικών προγραμμάτων και επακόλουθης αξιολόγησης στα έξι συγχρηματοδοτούμενα City Laboratories (CLs) και συνοψίζονται ως εξής:

- ✚ Ανάπτυξη και εφαρμογή μίας πρακτικής διαδρομής υλοποίησης μετασχηματισμού της κινητικότητας (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας-ΣΒΑΚ)
- ✚ Ανάπτυξη ισχυρότερων διατομεακών δεσμών μεταξύ του τομέα των μεταφορών, του δημόσιου τομέα (υγεία, εκπαίδευση κλπ.) και του εμπορίου
- ✚ Εγκατάσταση Ευφυών Συστημάτων Κινητικότητας (ITS) και συστημάτων παρακολούθησης για τις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές με σκοπό να δοθεί η κατάλληλη λύση στην κινητικότητα αιχμής
- ✚ Δημιουργία νέων μορφών συμπράξεων ιδιωτικού και δημοσίου τομέα (όπου αυτό είναι δυνατόν) καθώς και νέων επιχειρηματικών μοντέλων

Ωστόσο η κατάκτηση των παραπάνω στόχων προϋποθέτει την επίτευξη των επιχειρησιακών στόχων οι οποίοι συνοψίζονται ως εξής:

- ✚ Απόκτηση τεχνογνωσίας στη συλλογή και διαχείριση των δεδομένων της κινητικότητας
- ✚ Δράσεις διαβούλευσης στις οποίες είναι απαραίτητη η ενεργός συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων φορέων, των πολιτών και των επισκεπτών των πόλεων, καθώς και η αλλαγή φιλοσοφίας με σκοπό την υιοθέτηση σύγχρονων και βιώσιμων μοντέλων κινητικότητας
- ✚ Συμμετοχή του κοινού και εκστρατείες Βιώσιμης Κινητικότητας οι οποίες θα γίνουν με πρωτοβουλία των πόλεων με σκοπό τη διάδοση και τη μεταφορά γνώσεων καθώς και την ανάπτυξη δεξιοτήτων
- ✚ Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και καθοδήγηση στην εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σύμφωνα με τις νέες οδηγίες του ELTIS (2019) με σκοπό την αντιμετώπιση των προκλήσεων της κινητικότητας

Η διαδικασία του σχεδιασμού προϋποθέτει τη συνεργασία των υπευθύνων χάραξης πολιτικής με τις επιχειρήσεις, τους κατοίκους και την κοινωνία των πολιτών εν γένει η οποία σε συνδυασμό με τους παραπάνω στόχους θα δώσει τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα. Πιο συγκεκριμένα:

- ✚ Ανθεκτικές και τοποκεντρικές πόλεις που βάζουν πρώτα τον πολίτη και τις ανάγκες του
- ✚ Βελτιωμένοι διατομεακοί δεσμοί που σημαίνει ότι οι απαιτήσεις της κινητικότητας θα συμπεριληφθούν στα μοντέλα παροχής δημοσίων υπηρεσιών
- ✚ Διαδρομές υλοποίησης, προσαρμοσμένες πάνω στις γενικές κατευθυντήριες γραμμές καθιστώντας με αυτόν τον τρόπο τις τελευταίες μία ρεαλιστική πραγματικότητα και όχι μία ουτοπία
- ✚ Συμπράξεις ιδιωτικού και δημοσίου τομέα που θα χρησιμοποιούν δεδομένα και θα ακολουθούν μία ολοκληρωμένη προσέγγιση για καινοτόμες λύσεις στον τομέα

των μεταφορών με οικονομικά και ταυτόχρονα αποδοτικό τρόπο με σκοπό την ανάσχεση της κλιματικής αλλαγής και τη βελτίωση της αποδοτικότητας των πόρων.

Εν κατακλείδι ως άνω αναφέρθηκε ότι το πρόγραμμα δημιουργήθηκε πάνω στο σκεπτικό ότι τα τελευταία χρόνια η στροφή προς τη βιώσιμη αστική κινητικότητα έχει επιταχυνθεί με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) να είναι ζωτικής σημασίας για την προώθηση αυτής της ανάπτυξης. Ωστόσο παρά την επιτυχία τους, υπάρχουν κάποια κενά καθώς τομείς όπως η υγεία, η εκπαίδευση, το εμπόριο και ο τουρισμός που συνδέονται άμεσα με την κινητικότητα είναι ανεπαρκώς ανεπτυγμένοι. Το πρόγραμμα του SUMP-PLUS επιδιώκει να καλύψει αυτά τα κενά μέσω της παροχής οδηγιών σε δύο κύριους και βασικούς τομείς:

1. Ανάπτυξη διαδρομών μετάβασης από ένα σημείο σε ένα άλλο λαμβάνοντας υπόψιν κατά τη διαδικασία του στρατηγικού σχεδιασμού του όλους τους τομείς οι οποίοι σχετίζονται με την κινητικότητα με σκοπό την επίτευξη του οράματος των πόλεων και συνάμα ακολουθώντας τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές για μηδενικές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα έως το 2050.
2. Ανάπτυξη στοχευμένων στρατηγικών με χρονικό ορίζοντα πέντε ετών ώστε να καταστεί δυνατή η αποτελεσματικότερη υλοποίηση συγκεκριμένων μέτρων, ιδίως για πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους οι οποίες δεν διαθέτουν τους πόρους και την κατάλληλη τεχνογνωσία για την εφαρμογή και την ανάπτυξη των Σ.Β.Α.Κ. σύμφωνα με τις υφιστάμενες κατευθυντήριες γραμμές.

Η έρευνα και η καινοτομία του SUMP PLUS, με γνώμονα τους επιχειρησιακούς και τους στόχους πολιτικής και εστιασμένες στις βασικές προκλήσεις θα συμβάλλουν στην επίτευξη του πιο σημαντικού στόχου της Ευρωπαϊκής Ένωσης να καταστεί η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος στον κόσμο έως το 2050 με απώτερο σκοπό την βελτίωση της ευημερίας και της υγείας των πολιτών χωρίς να αγνοούνται οι ανάγκες των μελλοντικών γενεών.

2.2.2 Οι δραστηριότητες, οι μέθοδοι και τα εργαλεία του SUMP PLUS στα City Labs

Για να επιτύχει αυτούς τους στόχους και να φέρει τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα το SUMP PLUS αναπτύσσει και εφαρμόζει νέες προσεγγίσεις και διαδικασίες τα αποτελέσματα των οποίων μεταφέρει στα εργαστήρια των πόλεων. Εν συνεχεία οι καλές πρακτικές και τα διδάγματα που αντλούνται μέσα από τα εργαστήρια (City Laboratories) μεταφέρονται σε ένα νέο σύνολο πολιτικών, επαγγελματιών και ερευνητών μέσω μιας κοινότητας ανταλλαγής και μάθησης τριών επιπέδων και πρακτικών εργαλείων καθοδήγησης. Πρόκειται για βασικές και συνεχείς διαδικασίες, όπως η σύνθετη και προηγμένη χωρική ανάλυση, η ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών μοντέλων, η ενεργός συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων στο σχεδιασμό, η δημιουργία δομών διακυβέρνησης που θα προωθούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα χαράζοντας τις κατάλληλες πολιτικές και τέλος η ανάπτυξη των κατάλληλων ικανοτήτων και της απαραίτητης τεχνογνωσίας για την υλοποίηση του μετασχηματισμού της κινητικότητας.

2.2.3 Καινοτόμα αναλυτικά εργαλεία και επιχειρηματικά μοντέλα

❖ Εργαλειοθήκη χωρικής ανάλυσης

Πρόκειται για καινοτόμους και αναλυτικούς τρόπους και μεθόδους προσέγγισης, που χρησιμοποιούν εργαλεία ανοιχτού κώδικα² τα οποία εκτός του ότι αποτελούν μία σταθερή βάση για την ασφάλεια των συστημάτων, εδώ παράλληλα λειτουργούν και ως εργαλεία εκμάθησης και τα αποτελέσματά τους είναι απαραίτητα για τη δόμηση σεναρίων, ενισχύοντας με τον τρόπο αυτόν τις προσπάθειες των πόλεων για ένα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά βιώσιμο μέλλον.

² Τα εργαλεία ανοιχτού κώδικα κάθε ενδιαφερόμενος σχετίζονται στενά με αρχές όπως αυτή της ανοιχτής ανταλλαγής, της συμμετοχικής διαδικασίας, της διαφάνειας, της αξιοκρατίας και της ανάπτυξης λογισμικού με γνώμονα την κοινότητα. Ως εκ τούτου κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί να τα εξερευνήσει, να τα τροποποιήσει, να τα βελτιώσει και να τα διαμοιραστεί γιατί είναι ανοικτά-δημοσίως προσβάσιμα. Πρόκειται για εξαιρετικά εργαλεία όχι μόνο για τους προγραμματιστές αλλά και για όλους τους χρήστες οι οποίοι απέχουν από την διαδικασία υλοποίησης ενός έργου, βίας μελέτης κλπ.

Η συλλογή δεδομένων από τα εργαλεία ανοικτού κώδικα σε συνδυασμό με τη λήψη του απαιτούμενου λογισμικού από την Space Syntax, εταίρο της ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας, παράγει δύο νέα βελτιωμένα μοντέλα χωρικής ανάλυσης ως εξής:

➤ **Ανάλυση Χωρικής Προσβασιμότητας (Spatial Accessibility Analysis – SAA)**

Το Μοντέλο Χωρικής Προσβασιμότητας βασίζεται σε μία οδική αναπαράσταση του δημόσιου οδικού δικτύου και των προσβάσιμων μονοπατιών. Η SAA λαμβάνει υπόψιν και αναλύει τις προτεραιότητες που έχει καθορίσει το κάθε City Lab (πεζοπορία και ποδήλατο-ενεργή κινητικότητα, βιώσιμος τουρισμός με έμφαση στον τομέα της κινητικότητας, ανάπτυξη διατομεακών σχέσεων με τον τομέα της υγείας, της εκπαίδευσης, του εμπορίου, του τουρισμού κ.α.) και τις προσομοιώνει δυναμικά στη δόμηση σεναρίων. Η Ανάλυση Χωρικής Προσβασιμότητας (SAA) δείχνει τις περιοχές οι οποίες είναι σχετικά εύκολα προσβάσιμες από όλα τα σημεία του δικτύου και δίνει επίσης τις απαραίτητες πληροφορίες ως προς το ποιοι δρόμοι εξυπηρετούν για περισσότερες διαδρομές. Το βασικό πλεονέκτημα αυτής της προσέγγισης, είναι ότι η SAA μπορεί να εκτελεστεί με σχετική ευκολία και κυρίως το πιο σημαντικό με περιορισμένη διαθεσιμότητα δεδομένων.

➤ **Ανάλυση Μετρικών Αποστάσεων (Metric Catchment Analysis – MCA)**

Η MCA αξιοποιεί τα δεδομένα για το υπάρχον οδικό δίκτυο και τα χρησιμοποιεί για τη μέτρηση αποστάσεων από τα βασικά σημεία ενδιαφέροντος. Εν συνεχεία η μετρική απόσταση υπολογίζεται και μετατρέπεται σε χρόνο βαδίσματος.

Το SUMP PLUS, με βάση την εμπειρία από τη χρήση των παραπάνω προηγμένων μεθοδολογιών ανέπτυξε επίσης ένα απλοποιημένο εργαλείο με το οποίο χρησιμοποιεί το λογισμικό ανοικτού κώδικα της Space Syntax με σκοπό να βοηθήσει πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους να πραγματοποιήσουν τη δική τους χωρική ανάλυση.

❖ **Transition pathways – Διαδρομές μετάβασης**

Η διαδικασία εκπόνησης ενός Σ.Β.Α.Κ. απαιτεί μία προσέγγιση στο σχεδιασμό με γνώμονα το όραμα της κάθε πόλης. Η προσέγγιση αυτή, η οποία αναπτύσσεται στα City Labs θέτει στο επίκεντρο του μακροχρόνιου σχεδιασμού του Σ.Β.Α.Κ. του στόχους της ΕΕ για το κλίμα για μηδενικές εκπομπές άνθρακα. Όσον αφορά τη διαδικασία βασίζεται σε μεθόδους

“backcasting” και όχι σε μεθόδους πρόβλεψης, όπου ως αφετηρία ορίζεται ένα μελλοντικό όραμα της πόλης και έπειτα ξεκινάει μία πορεία προς τα πίσω, η οποία καταλήγει στο σήμερα. Μέσω αυτής της μεθόδου καταβάλλεται προσπάθεια να προσδιοριστεί τι είναι εφικτό να γίνει και έως πότε προκειμένου να επιτευχθούν οι τελικοί στόχοι. Η ευρωπαϊκή πρωτοβουλία του SUMP PLUS σε συνεργασία με την VECTOS/SLR παρέχει την απαραίτητη καθοδήγηση στις πόλεις για τη στροφή τους προς τους βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, υιοθετώντας μία στρατηγική όσον αφορά το σχεδιασμό είτε για την υλοποίηση είτε για την ανάπτυξη των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) η οποία επικεντρώνεται στο στόχο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας για ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα έως το 2050.

Παρά τις επιτυχίες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας αναφορικά με το σχεδιασμό και την ανάπτυξη των Σ.Β.Α.Κ. τα οποία λειτουργούν ως μία πολιτική για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της αστικής κινητικότητας, εξακολουθούν να υπάρχουν κάποια κενά γεγονός το οποίο οφείλεται στις κατακερματισμένες προσεγγίσεις που εφαρμόζουν κατά τη διαδικασία της υλοποίησής τους αλλά και στο γεγονός ότι δεν ανέλαβαν όλα τα μέτρα για τα οποία είχαν χρηματοδοτηθεί. Ως εκ τούτου οι πόλεις οφείλουν να έχουν ένα σαφή στρατηγικό σχεδιασμό ο οποίος θα καθορίζει τα απαραίτητα μέτρα και μεθόδους για τη σωστή υλοποίηση των ΣΒΑΚ. Το SUMP-PLUS σε συνεργασία με το University College London (UCL) δίδει έμφαση στην ανάπτυξη μιας διαδικασίας και ενός συνόλου εργαλείων που θα βοηθήσουν τις πόλεις να αναπτύξουν μια ολοκληρωμένη και στοχευμένη στρατηγική υλοποίησης η οποία έχει πολλά πλεονεκτήματα, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας να πειστούν οι χρηματοδότες να δεσμευτούν μακροπρόθεσμα για την υποστήριξη του Σ.Β.Α.Κ. μιας πόλης.

❖ **Ανάπτυξη διατομεακών δεσμών**

Η ανάπτυξη και η ισχυροποίηση των διατομεακών δεσμών είναι εξαιρετικά σημαντική καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων οφείλεται σε βασικές δραστηριότητες όπως τη μετάβαση στην εργασία, στην εκπαίδευση, την αγορά αγαθών και την παροχή υπηρεσιών καθώς και για την επαφή με το υπόλοιπο κοινωνικό σύνολο (κοινωνική αλληλεπίδραση). Ως εκ τούτου είναι υψίστης σημασίας η σύμπραξη διαφορετικών τομέων

με σκοπό την επίτευξη των επιδιωκόμενων αποτελεσμάτων στον τομέα των μεταφορών όπως την αύξηση της ενεργής κινητικότητας και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Βασική επιδίωξη των City Labs μέσω της συμμετοχής τους στο SUMP PLUS είναι οι μεταφορές να συμμετέχουν στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων σχετικά με την παράδοση αγαθών και υπηρεσιών καθώς και στο βαθμό στον οποίο το διαδίκτυο μπορεί να τις αντικαταστήσει με σκοπό τη μείωση των φυσικών μετακινήσεων. Η επίτευξη του στόχου της ΕΕ για μηδενικές εκπομπές CO₂, σε συνδυασμό με την παροχή των κατάλληλων κινήτρων προωθεί τέτοιου είδους συμπράξεις ιδιωτικού και δημοσίου τομέα τα αποτελέσματα των οποίων είναι πολύ σημαντικά καθώς αποτελούν δεδομένα για το σχεδιασμό των μοντέλων παροχής δημοσίων υπηρεσιών.

Στο πλαίσιο του έργου SUMP PLUS το University College London (UCL) ανέπτυξε τρεις βασικές στρατηγικές για τη μείωση των εκπομπών άνθρακα και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας:

- I. Αποφυγή (AVOID) ή μείωση των μετακινήσεων ή της ανάγκης για μετακινήσεις μέσω της προώθησης της διαδικτυακής εξυπηρέτησης όπως τηλεργασία (remote) και κατ' οίκον παράδοση προϊόντων.
- II. Αλλαγή (SHIFT) τρόπου μεταφοράς μέσω της προώθησης της ενεργού κινητικότητας και των δημοσίων μεταφορών καθώς και της κοινής χρήσης μέσων μεταφοράς.
- III. Βελτίωση (IMPROVE) μέσω της προώθησης της ηλεκτροκίνησης, της λειτουργικής αποτελεσματικότητας και απόδοσης μέσω ανεπτυγμένων τεχνολογιών οχημάτων και της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων.

Ενώ ο τομέας των μεταφορών μπορεί να διαδραματίσει κρίσιμο ρόλο όσον αφορά την εφαρμογή των πολιτικών «Αλλαγής» (SHIFT) και «Βελτίωσης» (IMPROVE), η «Αποφυγή» (AVOID) λειτουργεί διαφορετικά καθώς εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από άλλους τομείς που δημιουργούν την ανάγκη για μετακίνηση, όπως η απόκτηση συγκεκριμένων αγαθών και υπηρεσιών. Αν και η ανάπτυξη διατομεακών δεσμών δεν είναι πάντα μία εύκολη διαδικασία, ωστόσο είναι εξαιρετικά σημαντική κυρίως όσον αφορά τη στρατηγική της Αποφυγής και της μείωσης της ανάγκης για μετακινήσεις για τη μετάβαση στη βιώσιμη κινητικότητα.

❖ Διακυβέρνηση και ανάπτυξη ικανοτήτων

Ενώ πολλές πόλεις έχουν υιοθετήσει ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, η εφαρμογή του συχνά αποδεικνύεται μια πολύ πιο απαιτητική προσπάθεια. Η ανάπτυξη ενισχυμένων ρυθμίσεων διακυβέρνησης είναι ένας από τους τέσσερις κύριους επιχειρησιακούς στόχους του SUMP-PLUS.

Η Science Po εταίρος του SUMP PLUS βοηθά τις πόλεις να γεφυρώσουν αυτά τα κενά με σκοπό να δημιουργηθούν νέα πλαίσια διακυβέρνησης, τα οποία θα υποστηρίξουν τη μετάβαση προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς. Αυτό το εργαλείο επιτρέπει στις πόλεις να εξετάσουν τις υπάρχουσες δομές και πόρους και ως εκ τούτου, να συμβάλλουν στη δημιουργία διαδικασιών και δομών διακυβέρνησης σε κάθε πόλη-εταίρο του SUMPPLUS, οι οποίες θα ενώνουν διαφορετικά (και ενίοτε ανταγωνιστικά) επίπεδα διακυβέρνησης, δημόσιους και ιδιωτικούς οργανισμούς και οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών πίσω από μια ενιαία προσέγγιση η οποία συμβιβάζει τις διαφορές και προωθεί τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Η επίτευξη αυτού του στόχου προϋποθέτει την λεπτομερή ανάλυση του ρόλου που διαδραματίζει η ανάπτυξη της ικανότητας διακυβέρνησης στη δημιουργία και την υλοποίηση των μεταβατικών διαδρομών των πόλεων. Η αξιολόγηση αυτή βασίζεται σε μια ειδική αξιολόγηση των υφιστάμενων δομών διακυβέρνησης και των διαδικασιών πολιτικής, καθώς και σε μια ποιοτική ανάλυση της ανάπτυξης των ικανοτήτων διακυβέρνησης στα έξι συνεργαζόμενα City Labs. Μέσω αυτού του εργαλείου, οι πόλεις εξοπλίζονται κατάλληλα για να αναπτύξουν στρατηγικές, να ξεπεράσουν τα εμπόδια και να έχουν μία πιο σαφή εικόνα για το πού θα πρέπει να επικεντρώσουν τις προσπάθειές τους. Οι γνώσεις του έργου που συλλέχθηκαν σε αυτόν τον τομέα τροφοδοτούν τα τοπικά σχέδια των έξι πόλεων, τα εργαλεία του SUMP PLUS, τις εκδηλώσεις που λαμβάνουν χώρα κατά τη διάρκεια του έργου καθώς και τα αποτελέσματα τα οποία θα φανούν μετά το πέρας του προγράμματος.

❖ Συμμετοχή ενδιαφερόμενων μερών

Η επίτευξη των φιλόδοξων στόχων του SUMP-PLUS απαιτεί ισχυρή υποστήριξη από τις επιχειρήσεις, τους φορείς χάραξης πολιτικής και τις ομάδες πολιτών, καθώς και

καινοτομία στις μεθόδους δέσμευσης που χρησιμοποιούνται. Η εμπλοκή των ενδιαφερομένων μερών στο πλαίσιο του SUMP-PLUS επικεντρώνεται στην ανάπτυξη σχέσεων μεταξύ των κύριων φορέων που εμπλέκονται στον τομέα της κινητικότητας και σε άλλους συναφείς τομείς πολιτικής σε τοπικό επίπεδο, καθώς και στη δημιουργία μιας προσαρμοσμένης στρατηγικής για κάθε πόλη για την ενίσχυση της υφιστάμενης συνεργασίας. Ενώ πολλές πόλεις έχουν υιοθετήσει ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, η εφαρμογή του συχνά απαιτεί μια πολύ πιο σκληρή προσπάθεια. Η ανάπτυξη ενισχυμένων ρυθμίσεων διακυβέρνησης είναι ένας από τους τέσσερις κύριους επιχειρησιακούς στόχους του SUMP-PLUS.

❖ **Εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού**

Είναι κοινώς αποδεκτό ότι η συμμετοχή των ενδιαφερομένων βελτιώνει σημαντικά την ποιότητα των μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα επίπεδα εμπλοκής ποικίλουν από την απλή ενημέρωση των ενδιαφερομένων σχετικά με τις δραστηριότητες που αφορούν την κινητικότητα, έως τη συμμετοχή τους στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Μέσω του SUMP PLUS οι πόλεις έχουν την απαραίτητη καθοδήγηση που τις βοηθάει να καθορίσουν τις κατάλληλες μεθόδους και μέσα για την προώθηση της συμμετοχής των ενδιαφερομένων καθώς και τα στάδια στα οποία κρίνεται απαραίτητη η συμμετοχή τους είτε πρόκειται για καλύτερη ενσωμάτωση διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης και την ανάπτυξη της διαδικασίας σχεδιασμού από κοινού, είτε για την συμμετοχή των πολιτών σε εκστρατείες αλλαγής συμπεριφοράς. Τα μέσα έχουν τη δυνατότητα να κάνουν πραγματικότητα το όραμα των πόλεων για στροφή προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς. Στο πλαίσιο του έργου SUMP-PLUS, το European Integrated Projects (EIP) έχει αναπτύξει ένα σύνολο τριών εργαλείων συμμετοχικού σχεδιασμού με σκοπό να βοηθήσει τις πόλεις να επιτύχουν τους στόχους που σχετίζονται με την κινητικότητα:

1. Δίκτυο Φορέων Κινητικότητας - Φόρουμ Κινητικότητας (Mobility Forum)

Το Τοπικό Δίκτυο Φορέων Κινητικότητας στοχεύει στη βελτίωση της θεσμικής συνεργασίας και της συμμετοχής στις διαδικασίες σχεδιασμού των μεταφορών διευκολύνοντας με τον τρόπο αυτόν την επικοινωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων. Η διαδικασία Διαβούλευσης τους επιτρέπει να συζητήσουν λύσεις σε συγκεκριμένα

προβλήματα ενώ έχουν βοηθήσει τις τοπικές διοικήσεις να βελτιώσουν τις τοπικές πολιτικές και να υπερπηδήσουν τα εμπόδια που σχετίζονται με την κινητικότητα. Στις Ομάδες συμμετοχικού σχεδιασμού έχουν δυνατότητα συμμετοχής όλοι οι φορείς όπως για παράδειγμα δημοτικές υπηρεσίες, εταιρείες δημόσιων μεταφορών, άλλοι φορείς της κινητικότητας, δημοτικοί ή περιφερειακοί σύμβουλοι καθώς και διάφορες ενώσεις αλλά και επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή παρέμβασης.

2. City Integrator

Το City Mobility Integrator είναι μια πλατφόρμα που επιτρέπει την ανταλλαγή απόψεων και πληροφοριών μεταξύ των εκπροσώπων των υπηρεσιών Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Διευκολύνει τόσο την κατανόηση των θεμάτων που σχετίζονται με την κινητικότητα όσο και τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού. Οι συναντήσεις αυτές εν ολίγοις συμβάλλουν στη δημιουργία δεσμών μεταξύ του τομέα των μεταφορών και άλλων τομέων που σχετίζονται με την κινητικότητα.

3. Ενεργή Συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών

Η συμμετοχή των πολιτών χρησιμεύει ως εργαλείο για τις πόλεις με σκοπό την ενημέρωσή τους και την εμπλοκή τους στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σε θέματα που αφορούν την κινητικότητα. Η ενεργή συμμετοχή των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών είναι προσαρμοσμένες ανάλογα με τις ανάγκες της κάθε πόλης και είναι εξαιρετικά σημαντική καθώς συμβάλλει δυναμικά στην υλοποίηση όλων των μεγάλων στόχων του έργου, ιδίως στη χαρτογράφηση των οδών μετασχηματισμού.

2.3 Οι ευρωπαϊκές πόλεις – εταίροι του CIVITAS SUMP-PLUS /City Labs

Το SUMP-PLUS συγκεντρώνει έξι πόλεις από όλες τις γωνιές της Ευρώπης. Η γεωγραφική τους ποικιλία αντικατοπτρίζεται στα διαφορετικά σχήματα, μεγέθη και στάδια ανάπτυξής τους. Κατά συνέπεια, καθεμία από αυτές μέσω της συμμετοχής της στο SUMP PLUS καλείται να αντιμετωπίσει το δικό της σύνολο προκλήσεων σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας. Σε αυτή την προσπάθεια λοιπόν το SUMP PLUS δημιουργεί νέες προσεγγίσεις και εργαλεία και τα εισάγει σε εργαστήρια συνδημιουργίας σε έξι πόλεις - Αμβέρσα (Βέλγιο), Alba Iulia (Ρουμανία), Greater Manchester (Ηνωμένο Βασίλειο), Klairpeda (Λιθουανία), Lucca (Ιταλία), και Πλατανιάς (Ελλάδα). Οι πόλεις αυτές χωρίζονται σε δύο ομάδες:

Στην πρώτη ομάδα στην οποία συμμετέχουν ο Πλατανιάς και η Alba Iulia με σκοπό την παροχή της κατάλληλης τεχνογνωσίας για την ανάπτυξη ενός Σ.Β.Α.Κ. καθώς και η Klairpeda, η οποία ένα χρόνο πριν τη συμμετοχή της στην εν λόγω δράση το 2018 είχε εκπονήσει ένα φιλόδοξο Σ.Β.Α.Κ. με βασική επιδίωξη την παροχή της κατάλληλης συμβουλευτικής υπηρεσίας για τη ρεαλιστική εφαρμογή του.

Την δεύτερη ομάδα συγκροτούν το Manchester, η Antwerp και η Lucca. Τρεις πόλεις οι οποίες έχουν ήδη εκπονήσει και εφαρμόσει σε μεγάλο βαθμό τα ΣΒΑΚ τους και μέσω της συμμετοχής του σε αυτήν την ευρωπαϊκή πρωτοβουλία βασική τους επιδίωξη είναι η ανάπτυξη και η ισχυροποίηση διατομεακών δεσμών μεταξύ του τομέα των μεταφορών, των δημόσιων υπηρεσιών (υγεία, εκπαίδευση), του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και του εμπορίου.

Αντίστοιχα, σε δύο κατηγορίες χωρίζεται και ο Στρατηγικός Σχεδιασμός του SUMP PLUS ανάλογα με το στάδιο ανάπτυξης του City Lab, στο οποίο απευθύνεται. Πιο συγκεκριμένα, στην πρώτη ομάδα πόλεων το πρόγραμμα εφαρμόζει το Στρατηγικό Σχεδιασμό εκπόνησης, υλοποίησης και εφαρμογής Σ.Β.Α.Κ.. Μία διαδικασία τεσσάρων σταδίων η οποία αφορά τον σχεδιασμό και την λήψη των κατάλληλων μέτρων μέσα σε ένα συγκεκριμένο χώρο και χρόνο με σκοπό την εκπόνηση ενός Σ.Β.Α.Κ., ενώ στην δεύτερη ομάδα πόλεων εφαρμόζει το Στρατηγικό Σχεδιασμό ανάπτυξης και διαχείρισης των Σ.Β.Α.Κ.. Πρόκειται για ένα σύνολο προσεγγίσεων με σκοπό την υλοποίηση των μέτρων,

την περαιτέρω ανάπτυξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καθώς και την δημιουργία διατομεακών δεσμών εξασφαλίζοντας την απαραίτητη χρηματοδότηση μέσω της συμμετοχής τους στη συγκεκριμένη ευρωπαϊκή δράση.

CITY LAB 1 KLAIPEDA

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΠΟΛΗ

Η Klaipeda (Κλάιπεντα), που βρίσκεται στις ακτές της Βαλτικής Θάλασσας, είναι μια πολυσχιδής πόλη και η τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Λιθουανίας. Έχει έκταση 110km και πληθυσμό 148.000 και η χρήση αυτοκίνητου φθάνει το 34%. Η Klaipeda είναι το μοναδικό λιμάνι της χώρας και το κέντρο της κομητείας Klaipeda. Οι σιδηρόδρομοι συνδέουν το λιμάνι της Klaipeda με τις σημαντικότερες βιομηχανικές περιοχές της ανατολικής ενδοχώρας, ενώ οι καθιερωμένες ναυτιλιακές γραμμές παρέχουν συνδέσεις με τα σημαντικότερα λιμάνια της Ευρώπης (Σουηδία, Δανία Γερμανία).



Εικόνα 5Η πόλη τηςKlaipeda - Λιθουανία

Η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί μια από τις κορυφαίες προτεραιότητες της πόλης, και αυτό αποδεικνύεται από τις προσπάθειές της να αναπτύξει ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών. Μετά την έγκριση ενός φιλόδοξου

ΣΒΑΚ το 2018, η Klaipeda σχεδιάζει την πορεία υλοποίησής του. Στο πλαίσιο της συμμετοχής της στο SUMP-PLUS, απώτερος σκοπός της Klaipeda είναι να αναπτύξει διατομεακούς δεσμούς με τους τομείς του τουρισμού, της εκπαίδευσης και των μεταφορών καθώς η πόλη μπορεί να χρησιμοποιήσει τις δυνατότητες των ποδηλατοδρόμων για να καλύψει ένα μέρος της κινητικότητας που οφείλεται στον τουρισμό αλλά και να δημιουργήσει μια ποδηλατική κουλτούρα στις κοινότητες της εκπαίδευσης με σκοπό οι μαθητές να χρησιμοποιούν το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης για τη μετάβασή τους στο σχολείο.

CITY LAB 2 MANCHESTER

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΙΑΤΟΜΕΑΚΩΝ ΔΕΣΜΩΝ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ

Το Μάντσεστερ εκτείνεται σε 1.277 km² και είναι η δεύτερη πιο πυκνοκατοικημένη αστική περιοχή στο Ηνωμένο Βασίλειο με πληθυσμό που αγγίζει τους 2.800.000 κατοίκους εκ των οποίων το 60% χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο στις μετακινήσεις του.

Η Transport for Greater Manchester (TfGM) είναι ο οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης που είναι υπεύθυνος για την υλοποίηση της στρατηγικής μεταφορών στη δεύτερη μεγαλύτερη μητροπολιτική κομητεία του Ηνωμένου Βασιλείου. Το όραμά της είναι να μειωθεί η χρήση του αυτοκινήτου στο 50% των καθημερινών μετακινήσεων, ενώ το υπόλοιπο 50% θα γίνεται με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το περπάτημα και το ποδήλατο. Με πάνω από 260 εκατομμύρια ετήσιες μετακινήσεις με τα μέσα μαζικής μεταφοράς και το μεγαλύτερο δίκτυο πεζοπορίας και ποδηλασίας του Ηνωμένου Βασιλείου υπό κατασκευή, κινείται προς τη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών. Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η αποτελεσματικότητα των επενδύσεων στους τομείς της υγείας και των μεταφορών της ευρύτερης περιοχής του Μάντσεστερ, πρέπει να εμβυθιστούν οι διατομεακοί δεσμοί. Η προσέγγιση για τον σκοπό αυτό θα βασιστεί στην εμπειρία που αποκτήθηκε κατά τη διάρκεια της νόσου COVID-19 σε σχέση με τους νέους τρόπους εργασίας. Στο πλαίσιο της συμμετοχής του στο SUMP-PLUS, κατέστη δυνατή η συνεργασία όλων των ενδιαφερόμενων μερών για τη δημιουργία μίας ισχυρής σχέσης μεταξύ του τομέα της κινητικότητας και της υγείας (προσωπικό υγειονομικής περίθαλψης, διοίκηση νοσοκομείων, δημοτικές και περιφερειακές υγειονομικές αρχές, οικονομικοί φορείς και συνοδοί ασθενών). Το εργαστήριο της πόλης έθεσε τα θεμέλια για ένα κοινό σχέδιο δράσης αντλώντας διδάγματα από προϋπάρχοντα πιλοτικά προγράμματα. Το City Lab επικεντρώθηκε στην απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές αερίων έως το 2038 τονίζοντας τον ρόλο του τομέα της υγειονομικής περίθαλψης στην κλιματική κρίση, τον τρόπο με τον οποίο τα νοσοκομεία μπορούν να λειτουργήσουν ως σημεία αναφοράς στις κοινότητές τους με σκοπό να ηγηθούν στις δράσεις για την προστασία του περιβάλλοντος και να αντιμετωπίσουν τις επιπτώσεις που προκαλεί η κλιματική αλλαγή στην υγεία των πολιτών αλλά κυρίως στις ευάλωτες κοινότητες. Αυτό προσπαθεί να το επιτύχει προωθώντας τις κατάλληλες πολιτικές και πρακτικές απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές καθώς και με τη συνδρομή ερευνητικών προγραμμάτων που εφαρμόζονται από

νοσοκομεία και πανεπιστήμια με απώτερο σκοπό να συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών των επιβλαβών για την υγεία αερίων του άνθρακα και στη βελτίωση της ανθεκτικότητας των ευάλωτων κοινοτήτων.

CITY LAB 3 ALBA IULIA

ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΕΞΥΠΝΗΣ ΠΟΛΗΣ

Η Alba Iulia είναι μια μεσαίου μεγέθους πόλη (104 km²) στην κεντρική Ρουμανία με πληθυσμό 74.885 κατοίκους εκ των οποίων το 54% χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο στις καθημερινές του μετακινήσεις. Αποτελεί αναδυόμενο τουριστικό προορισμό λόγω της ιστορικής κληρονομιάς της, με τον τουρισμό να αποτελεί μοχλό οικονομικής ανάπτυξης. Η πόλη αντιμετωπίζει έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση: οι κύριοι δρόμοι και οι κυκλοφοριακές αρτηρίες της είναι πλέον πολύ μικρές για να φιλοξενήσουν τον αυξημένο αριθμό οχημάτων και δεν υπάρχουν επαρκείς χώροι στάθμευσης στην πόλη. Οι προσπάθειες για την αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης συνδέονται στενά με το έργο της «έξυπνης πόλης» της Alba Iulia, με λύσεις βιώσιμης κινητικότητας που αναπτύσσονται στο πλαίσιο του κυβερνητικού πιλοτικού έργου Smart City 2018. Αυτές συνδέονται επίσης με τις προγραμματισμένες βελτιώσεις στο σύστημα δημόσιων



Εικόνα 6 Η πόλη της Alba Iulia - Ρουμανία

μεταφορών που εξυπηρετεί την πόλη και επτά γειτονικές περιοχές. Στο πλαίσιο του εργαστηρίου πόλης της, Alba Iulia, σκοπός είναι να αναπτυχθούν δεσμοί κινητικότητας μεταξύ τουρισμού και εκπαίδευσης και να

αναβαθμιστούν οι πιλοτικές εφαρμογές έξυπνης πόλης που σχετίζονται με την κινητικότητα.

CITY LAB 4 PLATANIAS

ΣΥΝ-ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ Σ.Β.Α.Κ. ΣΕ ΜΙΑ ΜΙΚΡΗ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗ ΠΟΛΗ ΜΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΥΨΗΛΗ ΕΠΟΧΙΚΗ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑ

Ο Πλατανιάς, ο οποίος βρίσκεται στη δυτική ακτή της Κρήτης, προσελκύει χιλιάδες επισκέπτες κάθε χρόνο και έχει αναδειχθεί σε έναν από τους κύριους τουριστικούς προορισμούς της Ελλάδας. Φημισμένη για την πολιτιστική της κληρονομιά, την τοπική αγροτική παραγωγή, τη μεγάλη ακτογραμμή και τα σημεία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, η περιοχή αποτελεί την είσοδο στο Εθνικό Πάρκο Φαραγγιού της Σαμαριάς, ένα απόθεμα βιόσφαιρας της UNESCO. Δεδομένου του περιβάλλοντος χώρου του, ο Πλατανιάς δεν είναι ιδιαίτερα αστικοποιημένος, γεγονός που σημαίνει ότι οι υποδομές βιώσιμης κινητικότητας δεν είναι ακόμη προηγμένες. Το Εργαστήριο (CityLab) επικεντρώνεται στην ανάπτυξη ενός Σ.Β.Α.Κ. και μιας διαδρομής υλοποίησης με τη χρήση μιας συγκεκριμένης προσέγγισης που αναπτύχθηκε για μικρότερες αστικές περιοχές. Σκοπός της δράσης είναι η αντιμετώπιση των προκλήσεων κινητικότητας που αφορούν ειδικά τις τουριστικές νησιωτικές τοποθεσίες, συμπεριλαμβανομένων των υψηλών εποχιακών διακυμάνσεων της ζήτησης κινητικότητας και της δημιουργίας δεσμών μεταξύ της ενδοχώρας και των αστικών περιοχών.

CITY LAB 5 ANTWERP

ΠΡΩΘΗΣΗ ΒΙΩΣΙΜΩΝ ΤΡΟΠΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ ΠΟΛΗ

Η Αμβέρσα η οποία είναι επικεφαλής στην κοινοπραξία της ευρωπαϊκής δράσης SUMP-PLUS, βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του Βελγίου. Ο πληθυσμός της αγγίζει τους 530.104 κατοίκους εκ των οποίων το 43% χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο για τις καθημερινές του μετακινήσεις. Πρόκειται για τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της χώρας με έκταση 204km², καθώς και το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης. Οι αστικές και λιμενικές περιοχές της Αμβέρσας αντιμετωπίζουν μια πολύπλοκη κατάσταση κινητικότητας καθώς και μεγάλη οδική συμφόρηση. Ακριβώς όπως και άλλες ευρωπαϊκές πόλεις-λιμάνια, η Αμβέρσα πρέπει να συνδυάσει τις εμπορευματικές μεταφορές και τις μεταφορές εφοδιαστικής με τις μεγάλες ροές μετακινούμενων, πολιτών και επισκεπτών μέσα και γύρω από την πόλη.

Ενόψει της κλιματικής αλλαγής, ο Δήμος της Αμβέρσας αναζητά συνεχώς τρόπους για να καταστήσει το περιβάλλον όσο το δυνατόν πιο ανθεκτικό στην κλιματική αλλαγή. Ο

πρωταρχικός στόχος της Αμβέρσας για την κινητικότητα είναι να αντιμετωπιστεί αυτή η πρόκληση της πόλης-λιμένα, να βελτιωθούν οι υποδομές μεταφορών, να μειωθούν οι μηχανοκίνητες οδικές μετακινήσεις, να προωθηθούν οι βιώσιμοι τρόποι μεταφοράς με σκοπό να παραμείνει η περιοχή της Αμβέρσας προσβάσιμη και βιώσιμη.

CITY LAB 6 LUCCA

ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ/ΣΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ



Εικόνα 7 Η πόλη της Lucca Ιταλία

Η Λούκα είναι μια πόλη και Δήμος στη βορειοδυτική Τοσκάνη της Ιταλίας, διάσημη για τα ιδιαίτερα καλοδιατηρημένα Αναγεννησιακά της τείχη τα οποία περιστοιχίζουν την πόλη. Η έκτασή της ανέρχεται στα 185 km² και οι κάτοικοί της στους 90.000 με το 60% εξ αυτών να

χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο στις καθημερινές τους μετακινήσεις. Εδώ και χρόνια, η πόλη προσπαθεί να στηρίξει τη βιώσιμη ανάπτυξη της τοπικής επικράτειας και του αστικού περιβάλλοντος μέσω κανονιστικών πρωτοβουλιών και υποδομών. Για παράδειγμα, πρόσφατα εισήγαγε ένα σύστημα κινήτρων για τις επιχειρήσεις εφοδιαστικής που θέλουν να έχουν πρόσβαση στο παλιό κέντρο της πόλης και δημιούργησε ένα φιλικό προς το περιβάλλον αστικό κέντρο διανομής. Μία από τις βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Lucca είναι η ενσωμάτωση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMP) καθώς και των Σχεδίων Βιώσιμης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (SULP) όσον αφορά τις μεταφορές πολιτών καθώς και αγαθών στα εδαφικά της όρια. Στόχος της Λούκα είναι να καταστήσει την εφοδιαστική βιώσιμη, όχι μόνον στο κέντρο της πόλης αλλά και εκτός αυτού.

2.4 Αξιοποίηση της γνώσης του έργου

Μετά από πρόσκληση υποβολής αιτήσεων η ομάδα του SUMP-PLUS επέλεξε πόλεις από χώρες σε όλες τις περιοχές της Ευρώπης για να ενταχθούν στην ομάδα Follower Cities. Οι πόλεις αυτές θα είναι οι πρώτες που θα δοκιμάσουν τα καινοτόμα εργαλεία και τα αποτελέσματα του SUMP PLUS συμμετέχοντας σε μια σειρά από δραστηριότητες μεταφοράς γνώσεων και καλών πρακτικών που συνδέονται με τα έξι City Laboratories, τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της κοινότητας ανταλλαγής και μάθησης του έργου. Η ομάδα Follower Cities ανατίθεται σε ένα ή περισσότερα City Labs τα οποία θα παρακολουθούν στενά τις δράσεις τους με σκοπό να τους προσφέρουν την απαραίτητη καθοδήγηση σχετικά με τις δραστηριότητες υλοποίησης και ανάπτυξης των Σ.Β.Α.Κ. αλλά και για την επίτευξη του μακροχρόνιου στόχου για μηδενικό ισοζύγιο εκπομπών άνθρακα. Μετά από μια συγκεκριμένη περίοδο οι πόλεις αυτές θα παραδώσουν ένα σχέδιο δράσης στο οποίο θα περιγράφεται ο τρόπος με τον οποίο οι ίδιες μπορούν να προχωρήσουν στην ανάπτυξη και εφαρμογή των σχετικών μέτρων για τη στροφή τους προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς. Επιπροσθέτως, οι πόλεις αυτές αποτελούν μέρος ενός προγράμματος ανταλλαγής γνώσεων που θα συμβάλει στον εμπλουτισμό και την εμβάθυνση των γνώσεών τους για τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας ενώ παράλληλα μαζί με τους έξι εταίρους του θα λειτουργήσουν ως παραδείγματα καλών πρακτικών για τις πόλεις που θα ακολουθήσουν. Η επόμενη φάση θα περιλαμβάνει περίπου 50 ακόμη ευρωπαϊκές πόλεις. Πρόκειται για μία δράση ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση μιας ευρείας κληρονομιάς της ευρωπαϊκής πρωτοβουλία του SUMP PLUS.

Στο πλαίσιο του έργου έχει επίσης δημιουργηθεί και το City Consult Agency, μία διαδικτυακή πλατφόρμα με σκοπό να διασφαλιστεί η ανταλλαγή γνώσεων και μετά το πέρας του προγράμματος. Περιλαμβάνει ένα ολοκληρωμένο σύνολο εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων και δράσεων μέσω των οποίων προάγεται η μεταφορά γνώσεων, η καθοδήγηση, η μάθηση και η αναπαραγωγή των καλών πρακτικών που εφαρμόστηκαν στα έξι City Labs μέσω του SUMP PLUS. Αυτή η διαδικτυακή πλατφόρμα γνώσης (<https://mobilitymatters.eu>) χαρακτηρίζεται από έναν συνδυασμό πρωτοβουλιών και αλληλεπιδράσεων. Ανακεφαλαιώνοντας, το City Consult Agency είναι το κύριο όχημα για συνεχή εκμετάλλευση των θετικών ανατροφοδοτήσεων του έργου ακόμη και μετά την ολοκλήρωσή του, δίνοντας παράλληλα τη δυνατότητα στους χρήστες για:

1. Ανταλλαγή γνώσεων και εμπειρία από την επαφή με τις καλές πρακτικές άλλων πόλεων
2. Καθοδήγηση από ειδικούς και επαγγελματίες σε θέματα κινητικότητας
3. Παροχή οδηγιών σε διάφορα θέματα σχετικά με την κινητικότητα.

Το SUMP PLUS είναι ένα έργο στο πλαίσιο του οποίου συντονίζεται η διακυβέρνηση και αναπτύσσονται οι πολιτικές ικανότητες των πόλεων για την προώθηση μιας βιώσιμης πορείας της αστικής κινητικότητας όπου μεγάλο μέρος των εργασιών του είναι αφιερωμένο στην απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές. Για τις πιο έμπειρες πόλεις στη βιώσιμη αστική κινητικότητα, είναι απαραίτητο να προσδιοριστούν οι κατάλληλες προσεγγίσεις για την περαιτέρω μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, ώστε να ενταθεί και να επιταχυνθεί η απαλλαγή σύμφωνα με τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές. Αυτό επιτυγχάνεται με την ανάπτυξη διατομεακών δεσμών με τομείς δραστηριότητας οι οποίοι δημιουργούν κινητικότητα όπως για παράδειγμα την υγεία, την εκπαίδευση, τον τουρισμό ή την εφοδιαστική κ.λπ.

Εν κατακλείδι, το SUMP PLUS προωθεί την έρευνα και την καινοτομία στον τομέα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και δίδει τη δυνατότητα στις τοπικές αρχές των πόλεων να αναπτύξουν, να δοκιμάσουν και να εφαρμόσουν στοχευμένα μέτρα μέσω μιας σειράς δραστηριοτήτων. Είναι ένα εμβληματικό πρόγραμμα που βοηθάει την ΕΕ να επιτύχει τους φιλόδοξους στόχους της για την κινητικότητα και τις μεταφορές και ως εκ τούτου τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Μέσω της ανταλλαγής γνώσεων, της ανάπτυξης ικανοτήτων και της χρήσης απλοποιημένων εργαλείων και κυρίως μέσω της έρευνας και της καινοτομίας, το SUMP-PLUS προωθεί την πολιτική δέσμευση και ενισχύει τη συλλογική εμπειρογνωμοσύνη, εξοπλίζοντας τις πόλεις ώστε να θέσουν την κινητικότητα στο επίκεντρο της απεξάρτησης από τις εκπομπές CO₂.

3 Μελέτη περίπτωσης: Δήμος Πλατανιά–CityLab 4

3.1 Δημογραφικά, Γεωγραφικά και Χωροταξικά χαρακτηριστικά του Δήμου



Εικόνα 8

Πηγή: <https://www.platanias.gr/>

Ο Καλλικρατικός Δήμος Πλατανιά προήλθε από τη συνένωση των Καποδιστριακών Δήμων Πλατανιά, Μουσούρων, Κολυμβαρίου και Βουκολιών το 2011 οι οποίοι σήμερα αποτελούν τις τέσσερις Δημοτικές του Ενότητες. Το αποτέλεσμα αυτής της συνένωσης ήταν στα νέα διοικητικά όρια του νεοσύστατου Δήμου Πλατανιά, ο οποίος έχει συνολική έκταση 495,43km² (Δ.Ε. Πλατανιά 78,87km², Δ.Ε Βουκολιών 75,11 km², Δ.Ε. Κολυμβαρίου 149,71 km², Δ.Ε. Μουσούρων 191,74 km²) να περιλαμβάνονται 51

Τοπικές Κοινότητες και 125 ενεργοί Οικισμοί με καταγεγραμμένο μόνιμο πληθυσμό 15.320 (προσωρινά αποτελέσματα) σύμφωνα με την απογραφή του 2021.



Εικόνα 9 Πηγή: <https://www.platanias.gr/>

Η πλούσια ιστορία της περιοχής ξεκινά από την ύστερη μινωική περίοδο, συνεχίζεται στην ελληνιστική και βυζαντινή περίοδο και φτάνει μέχρι τις αρχές του 20ου αιώνα της σύγχρονης ιστορίας, όταν έλαβε χώρα η ένδοξη μάχη της Κρήτης. Σύμφωνα με το «Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Πλατανιά 2015-2019», η βαριά ιστορία της περιοχής έχει κληροδοτήσει σημαντική πολιτιστική κληρονομιά, αρχαιολογικούς χώρους, ιστορικά μνημεία, μοναστήρια, μουσεία και θρύλους στους πολιτιστικούς πόρους του Δήμου. Παράλληλα, λόγω της ιδιαίτερης μορφολογίας του διαθέτει σημαντική χλωρίδα και πανίδα, ενώ μεγάλο μέρος του οικοσυστήματος του δήμου περιλαμβάνεται στις προστατευόμενες περιοχές (NATURA), ειδικά χαρακτηρισμένο ως δασικό και καταφύγιο άγριας ζωής. Το βιοπολιτιστικό οικοσύστημα συμπληρώνεται από τα σπήλαια και τα φαράγγια της περιοχής. Οι περιπατητικές διαδρομές και τα μονοπάτια πεζοπορίας, τα

οποία είναι σε φάση ανάπτυξης από την τεχνική υπηρεσία, αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης επισκεπτών και έχουν άμεση σχέση με την προβολή και την αναπτυξιακή πολιτική του δήμου. Σημαντικό στοιχείο της άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς αποτελούν επίσης τα πανηγύρια και οι παραδοσιακές εορτές που πραγματοποιούνται σε διάφορους οικισμούς του Δήμου Πλατανιά ειδικά κατά την τουριστική περίοδο.

Οι κύριες δραστηριότητες στις τέσσερις (4) Δημοτικές Ενότητες του Δήμου αφορούν το εμπόριο, τη γεωργία και τις τουριστικές επιχειρήσεις. Πιο αναλυτικά: Όσον αφορά τον πρωτογενή τομέα και συγκεκριμένα τη γεωργία η οποία είναι η κύρια δραστηριότητα στο Δήμο Πλατανιά, κυριαρχεί η παραγωγή ελαιολάδου, εσπεριδοειδών και αμπελιών. Υπάρχουν επίσης εκτάσεις οι οποίες καλύπτονται από οικογενειακούς λαχανόκηπους καθώς επίσης και φυτώρια καρποφόρων δένδρων και άλλες πολυετείς φυτείες. Σημαντικό μέρος όμως του πρωτογενούς τομέα αφορά και την κτηνοτροφία, καθώς και τα παράγωγα αυτής, δηλαδή το κρέας και τα τυροκομικά προϊόντα. Επίσης, ορισμένοι ασχολούνται με την αλιεία και την μελισσοκομία με την τελευταία να γνωρίζει μία τάση άνθησης τα τελευταία χρόνια. Στο δευτερογενή τομέα κυριαρχεί η οινοποιία καθώς και μικρές βιοτεχνίες κατασκευής προϊόντων ενώ στον τριτογενή τομέα παρουσιάζει σημαντική άνοδο από το 2001 ο τουρισμός με αποτέλεσμα την έντονη επενδυτική δραστηριότητα σε σχετικές υποδομές γεγονός το οποίο οδήγησε στη δημιουργία ξενοδοχειακών υποδομών τα τελευταία χρόνια μέσω χρηματοδοτικών εργαλείων (προγράμματα Leader). Σημαντικό τμήμα του τριτογενούς τομέα αφορά επίσης και το εμπόριο με την ύπαρξη δεκάδων εμπορικών καταστημάτων μερικά εκ των οποίων λειτουργούν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους προκειμένου να εξυπηρετούν τις ανάγκες των κατοίκων και άλλων που λειτουργούν εποχιακά (τουριστικές επιχειρήσεις, ξενοδοχεία κ.λπ.), για την ικανοποίηση των αναγκών του μεγάλου όγκου των τουριστών που επισκέπτονται ετησίως τη θερινή περίοδο τον Δήμο Πλατανιά για τις διακοπές τους.

3.2 Η τουριστική ανάπτυξη στο Δήμο Πλατανιά

Ο Δήμος Πλατανιά, από τα τέλη της δεκαετίας του 1970, με συνεχή και αυξανόμενη ζήτηση κυρίως από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 έως και σήμερα, αποτελεί ένα εξαιρετικά δημοφιλή τουριστικό προορισμό, ένα brand name που ελκύει χιλιάδες ξένους – και όχι μόνο - επισκέπτες της Κρήτης που διαθέτει ένα πολύ μεγάλο αριθμό από ποιοτικές τουριστικές υποδομές και υπηρεσίες. Συγκεκριμένα στο Δήμο Πλατανιά εντοπίζεται το 1/3 των διαθέσιμων ξενοδοχειακών κλινών του Νομού Χανίων ενώ σε ότι αφορά τα ενοικιαζόμενα δωμάτια και τις κατοικίες, υπάρχει επίσης ένας σημαντικός αριθμός κλινών στην περιοχή, γεγονός που επιβεβαιώνει την επάρκεια και τη διαθεσιμότητα των τουριστικών υποδομών για την κάλυψη των πάσης φύσεως αναγκών φιλοξενίας των επισκεπτών του Δήμου.

Ως εκ τούτου ο τουρισμός αποτελεί ένας από τους σημαντικότερους πυλώνες ανάπτυξης του Δήμου Πλατανιά ενώ παράλληλα λειτουργεί ως συνδεδετικός κρίκος πολλών παραγωγικών κλάδων αλλά και κλάδων παροχής υπηρεσιών, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στην οικονομική ανάπτυξη σε τρία επίπεδα στα όρια της επικράτειάς του` ήτοι τη δημιουργία εισοδημάτων, θέσεων απασχόλησης και φορολογικών εσόδων. Η έντονη και συνεχώς αυξανόμενη τουριστική ανάπτυξη του Δήμου Πλατανιά διευρύνει την παραγωγική βάση της περιοχής και επηρεάζει την ανάπτυξη και άλλων κλάδων της τοπικής οικονομίας. Κατά κοινή παραδοχή στο Δ. Πλατανιά υπάρχουν θετικές επιδράσεις σε πολλούς κλάδους οι δραστηριότητες των οποίων σχετίζονται με τον τουρισμό όπως στη γεωργία, την κτηνοτροφία, τη βιοτεχνία, τις κατασκευές, τις μεταφορές, το εμπόριο κλπ. Ο προσδιορισμός των οικονομικών ωφελειών από τον τουρισμό είναι δύσκολο να γίνει επακριβώς, καθώς τα οφέλη που προκύπτουν έχουν έμμεσα και πολλαπλασιαστικά οφέλη ωστόσο η Τοπική Αυτοδιοίκηση του Δ. Πλατανιά έχει σημαντικό οικονομικό όφελος από την είσπραξη των δημοτικών τελών.

3.2.1 Οι αρνητικές επιπτώσεις τουριστικής ανάπτυξης στο Δήμο Πλατανιά

Οι επιπτώσεις της έντονης τουριστικής ανάπτυξης των τελευταίων δεκαετιών έφεραν αλλαγές στην οικονομία, στην κοινωνία και τον πολιτισμό αλλά κυρίως στο περιβάλλον, με τον όρο «επιπτώσεις» να χρησιμοποιείται προκειμένου να περιγράψει όλες τις αλλαγές που επέρχονται λόγω της λειτουργίας και της αύξησης του τομέα του τουρισμού είτε αυτές είναι θετικές είτε αρνητικές. Παρά τις προσπάθειες του Δήμου Πλατανιά και τη μικρή αύξηση που παρατηρήθηκε τα τελευταία σε διάφορες μορφές εναλλακτικού τουρισμού η ανάπτυξη του μαζικού τύπου τουρισμού συνεχίζει να εντοπίζεται στο παράκτιο μέτωπο του Δήμου, από την Τ.Κ. Πλατανιά ως και την Τ.Κ. Κολυμβαρίου. Το συγκεκριμένο τμήμα είναι ήδη αντιμέτωπο με προβλήματα που σχετίζονται με τον τύπο ανάπτυξης που είχε ακολουθήσει τις προηγούμενες δεκαετίες.

Η εμφάνιση τουριστών με χαμηλό εισόδημα και η συνακόλουθη μείωση των τιμών έχουν ήδη προκαλέσει ανησυχία σε όσους ασχολούνται με τον τουρισμό. Τα προβλήματα αυτά οφείλονται τόσο στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος και των υπηρεσιών που παρέχονται πλέον στους επισκέπτες, όσο και στον συνεχώς αυξανόμενο αριθμό διαθέσιμων κλινών. Η αύξηση στη ζήτηση της απασχόλησης δεν συνδέεται με την αντίστοιχη αύξηση του πληθυσμού, με αποτέλεσμα η ανάγκη για την κάλυψη των ζητούμενων θέσεων να καλύπτεται από εργατικό δυναμικό που κατοικεί σε άλλες περιοχές.

Άλλα προβλήματα είναι η στάθμευση και η κυκλοφοριακή συμφόρηση σε αρκετά σημεία του παράκτιου οδικού δικτύου ιδιαίτερα κατά την διάρκεια της θερινής περιόδου εξαιτίας τόσο της πληθυσμιακής όσο και της τουριστικής υπερσυγκέντρωσης στη συγκεκριμένη περιοχή, η περιθωριοποίηση των αγροτικών κοινοτήτων και γενικότερα αυτών της ενδοχώρας του δήμου καθώς και η κοινωνικοοικονομική περιθωριοποίηση των ορεινών και ημιορεινών οικισμών της. Η μεγάλη εξάρτηση της οικονομίας από τον παράκτιο τουρισμό, εντάθηκε ιδιαίτερα κατά την περίοδο της πανδημίας.

3.3 Η κινητικότητα και οι υποδομές μεταφορών της στο Δήμο Πλατανιά

Οι τουριστικοί πόροι του Δήμου Πλατανιά περιλαμβάνουν τη φύση (κλίμα, φυσικό περιβάλλον κ.λπ.) και τον πολιτισμό (παραδόσεις, πολιτιστικές εκδηλώσεις, έθιμα, γαστρονομία), καθώς και υποδομές και υπηρεσίες (ξενοδοχεία, πρακτορεία, δίκτυα μεταφορών και επικοινωνιών) που συμβάλλουν άμεσα ή έμμεσα στην τουριστική ανάπτυξη. Η συνεχώς αναπτυσσόμενη και εξελισσόμενη τουριστική ανάπτυξη της περιοχής οδηγεί σε υψηλή συγκέντρωση πληθυσμού στο παραλιακό μέτωπο του Δήμου και κυρίως στην Τ.Κ. Πλατανιά και ταυτόχρονα σε αύξηση του αριθμού των οχημάτων στους δρόμους, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες. Η αυξανόμενη μηχανοκίνηση έχει οδηγήσει σε αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, του θορύβου και των εκπομπών άνθρακα τα οποία έχουν κοινωνικό, περιβαλλοντικό και οικονομικό κόστος. Η ευρεία χρήση οχημάτων εσωτερικής καύσης κατά την διάρκεια της θερινής περιόδου στον Δήμο Πλατανιά, για τις μετακινήσεις των τουριστών και παράλληλα η αύξηση της καύσης ορυκτών καυσίμων για την παραγωγή ενέργειας ικανής να αντιμετωπίσει την αυξημένη ζήτηση, έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Όσον αφορά στην υφιστάμενη κατάσταση των υποδομών που υπάρχουν στην επικράτεια του Δήμου Πλατανιά, σύμφωνα με την ανάλυση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.), Ν.1486/2003, την τελευταία δεκαπενταετία πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή σειρά έργων υποδομής, τα οποία στο μεγαλύτερο μέρος τους συγχρηματοδοτήθηκαν. Όσον αφορά το δίκτυο μεταφορών και τις υποδομές, αυτό αποτελούσε πάντοτε ένα από τα κύρια ζητήματα που απασχολούσαν τους πολίτες. Ο δήμος Πλατανιά δεν διαθέτει δημοτικό δίκτυο συγκοινωνίας και όλες οι περιοχές του δήμου εξυπηρετούνται από δρομολόγια του ΚΤΕΛ Χανίων-Ρεθύμνου Α.Ε. τα οποία διαμορφώνονται ανάλογα κατά τη διάρκεια της θερινής και χειμερινής περιόδου.

Το οδικό δίκτυο στον Δήμο Πλατανιά αυτό αποτελείται από:

1. Το τμήμα του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) που διατρέχει το Δήμο εγκάρσια με κατεύθυνση Χανιά – Κολυμβάρι.
2. Το τμήμα της παλιάς Εθνικής Οδού Κίσσαμος – Χανιά που αποτελεί δευτερεύον εθνικό δίκτυο.
3. Τα επαρχιακά δίκτυα (πρωτεύον και δευτερεύον)

4. Το κύριο δημοτικό οδικό δίκτυο.
5. Το λοιπό δημοτικό οδικό δίκτυο που αποτελείται από τους υπόλοιπους συνδετήριους δρόμους μεταξύ των οικισμών και
6. το λοιπό οδικό δίκτυο που αποτελείται από αγροτικούς και δημοτικούς δρόμους εντός των οικισμών.

Οι κάτοικοι επιλέγουν τη χρήση Ι.Χ. οχημάτων για τις μετακινήσεις τους με αποτέλεσμα την αύξηση των ποσοστών του κυκλοφοριακού φόρτου ιδιαίτερα στο παράκτιο τμήμα του Δήμου από την Τ.Κ. Πλατανιά έως την Τ.Κ. Κολυμβαρίου κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου, λόγω της ιδιαίτερα αυξημένης τουριστικής κίνησης στη συγκεκριμένη περιοχή.

Το οδικό δίκτυο στον Πλατανιά περιλαμβάνει τμήμα του ΒΟΑΚ, μέρος του οποίου διασχίζει το δήμο και έχει τα χαρακτηριστικά «κλειστού» αυτοκινητόδρομου. Σε γενικές γραμμές, η ποιότητα του υπόλοιπου οδικού δικτύου αξιολογείται ως μέτρια, ιδίως στις χαμηλότερες βαθμίδες δρόμων. Επιπλέον προβλήματα συνιστούν η ελλιπής σήμανση, τα μικρά σε πλάτος και με διακοπτόμενη πρόσβαση πεζοδρόμια καθώς και η απουσία χώρων στάθμευσης σε όλο το παραλιακό μέτωπο στο οποίο παρατηρείται η μεγαλύτερη συγκέντρωση πληθυσμού. Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες υπάρχουν επίσης περιστασιακά προβλήματα λόγω της αυξημένης κυκλοφορίας.

Τα οχήματα τροφοδοσίας επίσης, απαριστούν ένα ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό συγκέντρωσης, ιδίως τη θερινή περίοδο όπου στο Δήμο Πλατανιά, όπως προαναφέρθηκε, εντοπίζεται υψηλή τουριστική κίνηση. Λαμβάνοντας υπόψιν ότι τα εν λόγω οχήματα κάνουν συχνές στάσεις επί της οδού ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου λόγω της ανυπαρξίας ειδικού χώρου στάθμευσης, σε συνδυασμό με τον επίσης υψηλό αριθμό συγκέντρωσης των βαρέων οχημάτων που διαπερνούν την ΠΕΟ Χανίων - Κισσάμου τη θερινή περίοδο, προκαλούν τεράστια προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης επί της ήδη μικρού πλάτους επαρχιακής οδού και ευθύνονται για τη μεγάλη χρονική καθυστέρηση των μετακινήσεων, την αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων κ.λπ.

Στο ήδη υπάρχον πρόβλημα προστίθεται η ανεπαρκής συντήρηση του οδικού δικτύου και της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, η μικρής συχνότητας εκπόνησης μελετών και αυτοψιών για την ορθή τοποθέτηση ή αφαίρεση πινακίδων σήμανσης καθώς και η ελλιπής ενημέρωση των οδηγών των οχημάτων. Επίσης η μη διενέργεια τακτικών ελέγχων

κατανάλωσης αλκοόλ και η μη κατοχή άδειας οδήγησης, αποτελούν προβλήματα που προστίθενται στα παραπάνω με αποτέλεσμα την πρόκληση τροχαίων δυστυχημάτων, παρακώλυση κυκλοφορίας κ.ά.

Τα παραπάνω, σε συνδυασμό με τη γραμμική πολεοδομική ανάπτυξη του Δήμου Πλατανιά, δηλαδή τη διατήρηση μιας κύριας οδού από την οποία διέρχονται όλα τα οχήματα για να περάσουν από το Δήμο, έχει ως αποτέλεσμα όλοι οι χώροι και οι χρήσεις αναψυχής, τα δημόσια κτίρια και οι κοινόχρηστοι χώροι να αναπτύσσονται όμορα της κεντρικής οδού. Το γεγονός ότι ο Δήμος Πλατανιά δε διαθέτει δεδομένα δηλαδή κάποιου είδους κυκλοφοριακή μελέτη, μελέτη στάθμευσης ή τοπικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, δυσχεραίνει ιδιαίτερα την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψιν και τα πολύ υψηλά ποσοστά επισκεψιμότητας του Δήμου, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες.

3.4 Η βιώσιμη ανάπτυξη στο Δήμο Πλατανιά

Ο Δήμος Πλατανιά, σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (2015-2019) που έχει καταρτίσει, μεταξύ των άλλων σκοπό έχει την ενίσχυση της ταυτότητάς του μέσω της δημιουργίας μιας οργανωτικής δομής, οικονομικά βιώσιμης και λειτουργικά ευέλικτης, προκειμένου να εδραιωθεί και να επιτύχει τους στόχους του, δίδοντας ιδιαίτερη έμφαση στην προσαρμογή του σε ένα περισσότερο βιώσιμο τρόπο διαβίωσης. Με όραμα τα ανωτέρω, ο Δήμος Πλατανιά ανέλαβε σημαντικές πρωτοβουλίες και προχώρησε σε καινοτόμες δράσεις με στόχο την αποτελεσματικότερη διαχείριση των πόρων, τη μείωση του ενεργειακού του αποτυπώματος και την αντιμετώπιση κοινωνικών ζητημάτων όπως η απασχόληση κ.λπ. Επιστέγασμα των ανωτέρω, αποτελούν τα βραβεία και οι διακρίσεις που του έχουν απονεμηθεί επί σειρά ετών σε διαγωνισμούς των Best City Awards.

Ειδικότερα, βάσει στοιχείων που αντλήθηκαν από το διαδίκτυο, ο Δήμος Πλατανιά έχει κατακτήσει τα κάτωθι βραβεία και τις ακόλουθες διακρίσεις:

➤ **Χρυσό (Gold) Βραβείο στο διαγωνισμό των Best City Awards (2016)**

Στο διαγωνισμό των Best City Awards που αφορούσε τις ελληνικές πόλεις που προωθούν την καινοτομία ο Δήμος Πλατανιά έλαβε το Χρυσό (Gold) Βραβείο λόγω της διάκρισης που απέσπασε στην ενότητα «Βιώσιμη Πόλη» (Liveable City) και ειδικότερα στην κατηγορία «Πολιτισμός» για το έργο «Ανάδειξη του Ορθόδοξου Πολιτιστικού Αποθέματος του Νομού Χανίων». Στα πλαίσια του ανωτέρω έργου, με τη χρήση της Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας (ΤΠΕ), ο Δήμος Πλατανιά σε συνεργασία με την Ορθόδοξο Ακαδημία Κρήτης (ΟΑΚ), σχεδίασε και δημιούργησε μία καινοτόμα Διαδικτυακή Πύλη (www.libraryoak.gr) μέσω της οποίας προβάλλονται και αναδεικνύονται με σύγχρονα ψηφιακά εργαλεία οι εκκλησιαστικοί θησαυροί, οι συλλογές των μοναστηριών και γενικότερα η ορθόδοξη πολιτιστική κληρονομιά του Νομού Χανίων.

➤ **Διπλή βράβευση Δήμου Πλατανιά στο διαγωνισμό των Best City Awards (2018)**

Στο διαγωνισμό των Best City Awards που αφορούσε τις ελληνικές πόλεις που προωθούν την καινοτομία, ο Δήμος Πλατανιά έλαβε το Χρυσό (Gold) Βραβείο, λόγω της διάκρισης που απέσπασε στην ενότητα «Βιώσιμη Πόλη» (Liveable City) και ειδικότερα στην

κατηγορία «ΤΠΕ & Διακυβέρνηση» για το έργο του «Συμμετοχικές πλατφόρμες ηλεκτρονικής διαβούλευσης έργων και πολιτικών Δήμου Πλατανιά». Επίσης ο Δήμος Πλατανιά απέσπασε το Χάλκινο Βραβείο (Bronze) στην κατηγορία «Έργα ανάπλασης» για το έργο «Βελτίωση οδού-Ανάπλαση πεζοδρομίας σε τουριστικές περιοχές του Δήμου Πλατανιά».

➤ **Χρυσό (Gold) Βραβείο στην «Ενεργειακή εξοικονόμηση» στο διαγωνισμό των Best City Awards (2022)**

Στην κατηγορία «Ενεργειακή Εξοικονόμηση» στην τελετή των «Best City Awards 2022», στο Δήμο Πλατανιά απονεμήθηκε το Χρυσό (Gold) Βραβείο. Η συγκεκριμένη διάκριση αποτελεί το επιστέγασμα μιας σειράς πρωτοβουλιών και δράσεων που ανέπτυξε κατά τα τελευταία έτη ο Δήμος Πλατανιά με στόχο την ενεργειακή αναβάθμιση των κτιρίων, την εξοικονόμηση ενέργειας και την αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ). Στα πλαίσια αυτά, έγινε αντικατάσταση μεγάλου αριθμού “συμβατικών” φωτιστικών σωμάτων από λαμπτήρες LED. Επίσης, κατόπιν εκπόνησης των απαραίτητων μελετών και λήψης των σχετικών εγκρίσεων, το σύνολο των κτιρίων της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης καθώς και κύρια Δημοτικά κτίρια εντάχθηκαν σε προγράμματα ενεργειακής αναβάθμισης και παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας μέσω φωτοβολταϊκών, χρηματοδοτούμενα από το ΕΣΠΑ. Η συγκεκριμένη βράβευση επισφραγίζει τις προσπάθειες που καταβάλλει ο Δήμος Πλατανιά για την εξεύρεση τρόπων εξοικονόμησης ενέργειας ενώ παράλληλα αποτελεί εφαλτήριο για περαιτέρω δράσεις και ενέργειες που θα εξακολουθήσουν να μειώνουν το ενεργειακό του αποτύπωμα.

➤ **Τριπλή βράβευση Δήμου Πλατανιά στο διαγωνισμό των Best City Awards (2023)**

Στην απονομή των «Best City Awards 2023», που επιβραβεύουν τις καινοτόμες και έξυπνες πρακτικές για τη λειτουργία των Δήμων και των Περιφερειών, ο Δήμος Πλατανιά έλαβε σημαντική διάκριση αποσπώντας τρία βραβεία. Ειδικότερα στην τελετή που έλαβε χώρα τη Δευτέρα 16 Ιανουαρίου 2023 στην Τεχνόπολη του Δήμου Αθηναίων, στο Δήμο Πλατανιά απονεμήθηκε ένα χρυσό, ένα αργυρό κι ένα χάλκινο βραβείο στις κάτωθι κατηγορίες:

1. Χρυσό (Gold) βραβείο στην κατηγορία «Διαχείριση ενέργειας», για το έργο «Ενεργειακός συμψηφισμός και διαχείριση ενέργειας, έξι δημοτικών κτηρίων

Δήμου Πλατανιά, (τριών σχολείων Β/θμιας εκπαίδευσης, δύο κτηρίων διοίκησης και ενός κλειστού αθλητικού σταδίου)

2. Αργυρό (Silver) βραβείο στην κατηγορία «Διαχείριση ενέργειας», για το έργο «Νέος δημοτικός φωτισμός σε παραλιακή ζώνη ωτοκίας θαλάσσιας χελώνας Caretta-Caretta»
3. Χάλκινο (Bronze) βραβείο στην κατηγορία «Απασχόληση», για το έργο «Μένουμε Ενεργοί», μια πλατφόρμα σύζευξης στην αγορά εργασίας για την υποστήριξη παραγωγικών κλάδων της οικονομίας και καταπολέμησης της ανεργίας του Δήμου Πλατανιά

Συμπερασματικά αξίζει να αναφερθεί ότι ο Δήμος Πλατανιά έχει πλέον αρχίσει να συνειδητοποιεί ότι η προστασία και η αποκατάσταση της φύσης αποτελούν ισχυρά όπλα στη μάχη κατά της κλιματικής αλλαγής και με γνώμονα αυτό επιδιώκει να προωθήσει τη βιώσιμη ανάπτυξη σε όλους τους τομείς αρμοδιότητάς του. Στο πλαίσιο αυτό οι προσπάθειες που καταβάλλει -εκτός των μελετών που έχει εκπονήσει τα τελευταία έτη και τις βραβεύσεις που έχει αποσπάσει για τις σχετικές δράσεις και πρωτοβουλίες του- επιβεβαιώνονται με την υπογραφή της «Συμφωνίας για Πράσινους Δήμους-Καθαροί και υγιείς Δήμοι για την Ευρώπη» (Green City Accord) το 2020, η οποία αποτελεί μία από τις σημαντικότερες ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες. Σύμφωνα με το συγκεκριμένο κείμενο οι ηγέτες της τοπικής αυτοδιοίκησης της ΕΕ δεσμεύονται για την προστασία της δημόσιας υγείας και εγγυώνται την ανθρώπινη ευημερία έχοντας ένα κοινό όραμα για ένα καθαρό και υγιεινό περιβάλλον, το οποίο βελτιώνει την ποιότητα ζωής των πολιτών και διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη διασφάλιση της φυσικής και ψυχικής τους υγείας. Στόχος της Συμφωνίας είναι έως το 2030 οι πολίτες της ΕΕ να αναπνέουν καθαρό αέρα, να απολαμβάνουν καθαρό νερό, να έχουν πρόσβαση σε πάρκα και χώρους πρασίνου, να ζουν σε χώρους με λιγότερο περιβαλλοντικό θόρυβο και να δουν την κυκλική οικονομία να γίνεται πραγματικότητα, με τα απόβλητα να μετατρέπονται σε διαχειρίσιμους πόρους και την ανακύκλωση να γίνεται κανόνας. Η δημιουργία εν ολίγοις δήμων, οι οποίοι θα θεωρούνται από τους δημότες τους ένα ελκυστικό μέρος για να ζήσουν, να εργαστούν και να επενδύσουν.

3.4.1 Πρωτοβουλίες για βιώσιμη κινητικότητα στο Δήμο Πλατανιά

Οι μελέτες που εκπονεί ο Δήμος Πλατανιά κατά τα τελευταία έτη καταδεικνύουν τον δημιουργικό προβληματισμό του, ο οποίος τον ωθεί στην αναζήτηση ενός βιώσιμου τρόπου διαβίωσης σε όλους τους τομείς για τους περίοικους και τους επισκέπτες του εστιάζοντας σε αυτόν της κινητικότητας την οποία οραματίζεται να καταστήσει «έξυπνη», «πράσινη» ασφαλή και χωρίς αποκλεισμούς. Τα θέματα που προβληματίζουν φορείς και πολίτες του Δήμου Πλατανιά εδώ και χρόνια αφορούν τις μεταφορές και τη βελτίωση του οδικού συστήματος και σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου (2015-2019), συνοψίζονται ως εξής:

- Βασική προτεραιότητα του Δήμου Πλατανιά είναι η δημιουργία ενός νέου σύγχρονου Πολεοδομικού Χωροταξικού Σχεδιασμού με σκοπό την ανάδειξη του συνόλου της έκτασης του παραλιακού μετώπου του Δήμου, απαλλαγμένο όμως από τις παθογένειες του παρελθόντος
- Ανάπτυξη και επέκταση τεχνικών υποδομών στις τοπικές κοινότητες
- Ανάγκη αποτελεσματικών παρεμβάσεων στην Δημοτική Οδοποιία (διαπλάτυνση-συντήρηση-αντιπλημμυρικά έργα-διαχείριση κυκλοφορίας οδικών και τοπικών αρτηριών και χώρων στάθμευσης-δημιουργία νέων δημοτικών χώρων στάθμευσης κ.λ.π.)
- Αναβάθμιση παραλιακής ζώνης και αξιοποίηση των λιμένων Κολυμβαρίου και Πλατανιά
- Ανάγκη βελτίωσης και βιοκλιματικής αναβάθμισης του περιφερειακού οδικού δικτύου τόσο στις τουριστικές όσο και στις αγροτικές περιοχές: οδών, διαβάσεων, πεζοδρομίων, περιπατητικών διαδρομών, κοινόχρηστων χώρων κ.λπ.

Για την αντιμετώπιση αυτών των κρίσιμων ζητημάτων καθοριστικό ρόλο διαδραματίζει η μελέτη και ο σχεδιασμός ώστε η διαπίστωσή τους από πλευράς Δήμου να υποδείξει τους ζητούμενους επιμέρους στόχους που θα συμβάλλουν και αυτοί με τη σειρά τους στην επίτευξη του Στρατηγικού στόχου του Δήμου Πλατανιά. Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου (2015-2019), οι επιμέρους στόχοι για την αντιμετώπιση και τη σωστή διαχείριση των ζητημάτων της κινητικότητας συνοψίζονται ως εξής:

- Βελτίωση και επέκταση των βασικών τεχνικών υποδομών στις τοπικές κοινότητες
- Επέκταση και βελτίωση οδικού δικτύου
- Αντιμετώπιση των προβλημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης
- Ανάπλαση και αξιοποίηση παραλιακών ζωνών του Δήμου
- Εκπόνηση μελετών

Ο Δήμος Πλατανιάς εκμεταλλευόμενος τα χρηματοδοτικά προγράμματα της Αυτοδιοίκησης «Φιλόδημος» και «Αντώνης Τρίτσης» καθώς και απευθείας προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε τομείς της πράσινης ανάπτυξης, της απαλλαγής από τις εκπομπές του άνθρακα και της κυκλικής οικονομίας, συμμετέχοντας στα προγράμματα του Εθνικού Σχεδίου Ανθεκτικότητας και Ανάπτυξης, «Ελλάδα 2.0», του νέου ΕΣΠΑ 2021-2027 καθώς και στο πλαίσιο της συμμετοχής του στην ευρωπαϊκή πρωτοβουλία του SUMP PLUS, έχει προχωρήσει σε σημαντικά έργα όσον αφορά το οδικό δίκτυο και τις υποδομές κινητικότητας. Μέσω βελτιωμένων δομών κινητικότητας και κυρίως φιλικών προς το περιβάλλον, ευελπιστεί κάτοικοι και επισκέπτες να γνωρίσουν το πλούσιο φυσικό περιβάλλον, την πολιτιστική κληρονομιά και να γευτούν τα μοναδικής ποιότητας προϊόντα της περιοχής του. Ακολουθώντας το όραμα της «Συμφωνίας για Πράσινους Δήμους» για ένα περιβάλλον στο οποίο οι πολίτες θα αναπνέουν καθαρό αέρα με χαμηλό περιβαλλοντικό θόρυβο και στο πλαίσιο της συμμετοχής του στην ευρωπαϊκή δράση του SUMP-PLUS, ο Δήμος Πλατανιά επιδιώκει να αναπτύξει τις μεταφορές και την κινητικότητα εντός των γεωγραφικών του ορίων με όρους βιώσιμους. Η προσπάθεια αυτή επιβεβαιώνεται από τις πρωτοβουλίες που αναλαμβάνει με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα, ειδικότερα στον τομέα έργων και υποδομών, οι οποίες συνοψίζονται ως εξής:

- Ανακατασκευή οδοστρώματος Π.Ε.Ο κατά μήκος της τοπικής κοινότητας Πλατανιά έως το Κολυμβάρι
- Αποκατάσταση Δημοτικού Οδικού Δικτύου

Αρκετά σημεία κατά μήκος του οδοστρώματος ήταν ιδιαίτερα επικίνδυνα λόγω φθορών (ανωμαλίες στο έδαφος, καθίζηση κ.λπ.) που είχαν εκδηλωθεί καθιστώντας την ανάγκη αποκατάστασής τους επείγουσα.

- Κατασκευή προσβάσιμων πεζοδρομίων

Η δημιουργία προσβάσιμων πεζοδρομίων μήκους 15 περίπου χιλιομέτρων στο τμήμα της Παλαιάς Εθνικής οδού, από Αγία Μαρίνα μέχρι Κολυμβάρι είναι ένα από τα έργα που προωθεί ο Δήμος με σκοπό πρώτον την ανάδειξη του παραλιακού μετώπου του και δεύτερον την αποσυμφόρηση του κέντρου της Τ.Κ. Πλατανιά.

- Ανανέωση διαβάσεων πεζών
- Νέες διαβάσεις καθ' υπόδειξη
- Αναβάθμιση των στάσεων για την εξυπηρέτηση επιβατικού κοινού

Επιδιώκοντας να εξασφαλίσει, την προστασία, την ασφάλεια και την προσβασιμότητα στις Δημόσιες συγκοινωνίες, ο Δήμος Πλατανιά συμμετείχε στο Πρόγραμμα «Φιλόδημος II» για την αναβάθμιση 25 στεγάστρων σε ισάριθμες στάσεις Υπεραστικών Λεωφορείων του ΚΤΕΛ Χανίων-Ρεθύμνου με σκοπό τη βελτίωση των εν λόγω υποδομών και την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στο επιβατικό κοινό.

- Αποκατάσταση δημοτικού φωτισμού
- Αναβάθμιση πρασίνου και αστικού εξοπλισμού
- Δημιουργία και ανάπτυξη νέου Δικτύου Πεζοπορικών Διαδρομών

Εκτός από τα πέντε μονοπάτια τα οποία είναι ήδη ανοικτά για την ασφαλή διέλευση του κοινού, 100 ακόμη χλμ. μονοπατιών είναι σε διαδικασία ανάδειξης σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα πεζοπορίας και ο δήμος έχει ήδη εξασφαλίσει την απαραίτητη χρηματοδότηση έως την ολοκλήρωσή τους. Οι περισσότερες από αυτές τις διαδρομές είναι κυκλικές, ώστε οι επισκέπτες να έχουν τη δυνατότητα να επιστρέψουν στο σημείο από το οποίο ξεκίνησαν, κινούμενοι όμως συνεχώς σε νέο μονοπάτι. Η ανάδειξη αυτών του εξαιρετικού κάλλους περιπατητικών διαδρομών συμβάλει παράλληλα στην ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού (φυσιολατρικός, πεζοπορικός τουρισμός).

- Προμήθεια και αντικατάσταση του Δημοτικού στόλου με νέα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας Επιβατικά και Φορτηγά Οχήματα
- Χρήση καρτών GPS στα δημοτικά οχήματα με σκοπό τον έλεγχο της άσκοπης μετακίνησης και της βελτίωση της οδικής συμπεριφορά)
- Τοποθέτηση Μετρητών Κυκλοφοριακού φόρτου (σε 3 κομβικά σημεία επί της ΠΕΟ)
- Μελέτη για υλοποίηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.
- Εγκατάσταση φορτιστή ηλεκτρικών οχημάτων στο Δημαρχείο

- Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας σύμφωνα με τον υπ ΝΟΜΟΣ
- Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας βάσει των γενικών κατευθυντήριων γραμμών της ΕΕ στο πλαίσιο της συμμετοχής στο SUMP PLUS.

4 SUMP PLUS City Lab 4 Platanias

Σύμφωνα με τα προσωρινά αποτελέσματα της απογραφής του 2021 της ΕΛΣΤΑΤ ο Δήμος Πλατανιά έχει καταγεγραμμένο μόνιμο πληθυσμό 15.320 (προσωρινά αποτελέσματα) ενώ κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου φιλοξενεί περίπου 400.000 επισκέπτες ετησίως. Δεδομένου του περιβάλλοντος χώρου του, η Τ.Κ. Πλατανιά στην οποία εντοπίζεται η μεγαλύτερη κίνηση, δεν είναι ιδιαίτερα αστικοποιημένη και οι υποδομές βιώσιμης κινητικότητας δεν είναι ακόμη προηγμένες. Στο πλαίσιο αυτό οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής του Δήμου σύμφωνα με την υπ' αρ. 222/2019 Απόφαση Δ.Σ. (ΑΔΑ: 6Κ7ΥΩΞ5-4ΟΔ), στις 30 Σεπτεμβρίου του 2019, έκαναν αποδεκτή τη Συμφωνία Επιχορήγησης (Grant Agreement) για την Ευρωπαϊκή Δράση με τίτλο SUMP-PLUS που υλοποιείται με την υποστήριξη του προγράμματος έρευνας και καινοτομίας HORIZON 2020 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Ο Δήμος με την υποστήριξη του Εργαστηρίου Ανανεώσιμων και Βιώσιμων Ενεργειακών Συστημάτων του Τμήματος Περιβάλλοντος του Πολυτεχνείου Κρήτης, επωφελήθηκε από τη συμμετοχή του στο εν λόγω πρόγραμμα, μέσω της τεχνογνωσίας και των ικανοτήτων που ανέπτυξε για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή μέτρων που θα συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των μεταφορών και κατ' επέκταση στην εκπλήρωση των σκοπών του Σχεδίου Δράσης για τη Βιώσιμη Ενέργεια και το Κλίμα και της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας.

Στο SUMP- PLUS ο Δήμος Πλατανιά συμμετέχει ως περιοχή πρότυπης μεθοδολογίας για την ανάπτυξη των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σε μικρούς Δήμους, με υψηλή τουριστική/εποχική επισκεψιμότητα και περιορισμένους πόρους. Μέσω στοχευμένων δράσεων που αναλαμβάνει, προσπαθεί να βοηθήσει το Δήμο να αντιμετωπίσει επιτυχώς τις προκλήσεις που σχετίζονται με την κινητικότητα, το κυκλοφοριακό και τις κατακόρυφα αυξημένες ανάγκες κατά την διάρκεια της τουριστικής περιόδου, βελτιώνοντας συνολικά την εικόνα της πόλης ως τουριστικό προορισμό και συμβάλλοντας στην τοπική επιχειρηματικότητα και την οικονομική ανάπτυξη. Πιο συγκεκριμένα στο πλαίσιο του SUMP PLUS, προβλέφθηκαν τα εξής:

- 1) Εφαρμογή έξυπνων εργαλείων παρακολούθησης δεικτών βιωσιμότητας,
- 2) Καθορισμός βραχυπρόθεσμων μέτρων άμεσης απόδοσης

- 3) Δημιουργία διασυνδέσεων μεταξύ του τομέα μεταφορών και των τομέων του τουρισμού, της γεωργίας και της εκπαίδευσης.
- 4) Απόκτηση τεχνογνωσίας στη συλλογή και διαχείριση δεδομένων κινητικότητας
- 5) Δράσεις διαβούλευσης με ενεργό συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων, πολιτών και επισκεπτών, καθώς και αλλαγής συμπεριφοράς για την υιοθέτηση σύγχρονων και βιώσιμων μοντέλων κινητικότητας
- 6) Κεφαλαιοποίηση εμπειρίας από καλές πρακτικές άλλων πόλεων
- 7) Καθορισμός κατάλληλων λύσεων κινητικότητας, με ταυτόχρονο οικονομικό προγραμματισμό και ανάπτυξη επιχειρηματικού μοντέλου
- 8) Ανάπτυξη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) στο Δήμο Πλατανιά(με τη συνεχή καθοδήγηση της ομάδας εργασίας του SUMPPLUS) το οποίο θα συμπεριλαμβάνει βασικά στοιχεία για τις εμπορευματικές μεταφορές με σκοπό τη ανάπτυξη διασυνδέσεων μεταξύ αυτών των δύο τομέων με τρόπο αποδοτικό και ταυτόχρονα με οικονομικό όφελος.

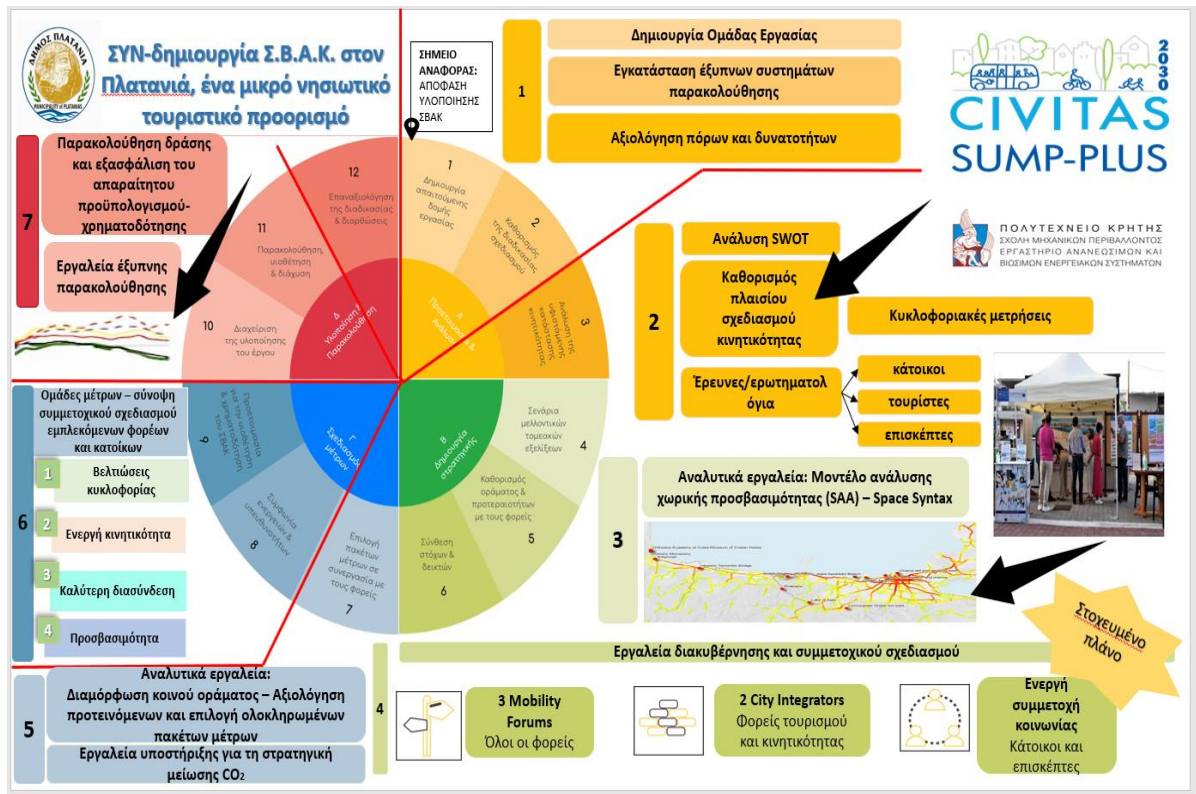
Η εκπόνηση του Σ.Β.Α.Κ. στο Δήμο Πλατανιά, κατά την διάρκεια της οποίας υπήρχε συνεχής καθοδήγηση και υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας του Δήμου από την αντίστοιχη του SUMP PLUS³, στην ουσία συμβάλει στην επίτευξη του εμβληματικού στόχου της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας ώστε έως το 2050 η Ευρώπη να καταστεί η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος. Παράλληλα υπογραμμίζει την ανάγκη δημιουργίας και ενίσχυσης διατομεακών δεσμών του τομέα των μεταφορών με τον τομέα του τουρισμού του οποίου η συνεχώς αυξανόμενη ανάπτυξη επηρεάζει και τη ζήτηση της κινητικότητας.

³ Ομάδα Εργασίας την οποία απαρτίζουν εκπρόσωποι του Πολυτεχνείου Κρήτης, University College London και Space Syntax που αποτελούν τους ευρωπαϊούς εταίρους και ερευνητικούς συνεργάτες του Δήμου Πλατανιά στο πλαίσιο της συμμετοχής του στο H2020 SUMP PLUS: Sustainable Urban Mobility Planning: Pathways and links to Urban Systems

4.1 ΣΥΝ-δημιουργία Σ.Β.Α.Κ. στο Δήμο Πλατανιά

Η ανάπτυξη του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα πλαίσια της συμμετοχής του Δήμου στην ευρωπαϊκή δράση SUMP PLUS προϋποθέτει την αλλαγή φιλοσοφίας σχετικά με τις μετακινήσεις και την ανατροπή του υφιστάμενου κυκλοφοριακού καθεστώτος. Για την ανάπτυξη του Σ.Β.Α.Κ. στον Πλατανιά ακολουθήθηκαν οι σχετικές οδηγίες του ELTIS (παλαιές και νέες) ενώ η παρουσίαση των βημάτων εφαρμογής του Κύκλου του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι πλήρως εναρμονισμένη με τη νέα ελληνική νομοθεσία Ν.4784/2021. Σύμφωνα με το άρθρο 7 του παραπάνω νόμου και τις νέες οδηγίες του ELTIS (2019) ο Κύκλος του Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Πλατανιά αποτελείται από τέσσερις φάσεις όπου κάθε μία από αυτές καταλήγει σε ένα σημείο αναφοράς και περιλαμβάνει τρία βήματα. Πρέπει να τονιστεί ότι στην περίπτωση του Δήμου Πλατανιά η ανάπτυξη και υλοποίηση του Σχεδίου δεν ακολουθεί τη διαδοχική σειρά των βημάτων όπως αυτή απεικονίζεται στον Κύκλο του Σ.Β.Α.Κ. (ELTIS, 2019). Οι δραστηριότητες πολλές φορές εκτελέστηκαν παράλληλα σε ένα βαθμό ή ακόμη περιλάμβαναν τις θετικές ανατροφοδοτήσεις προηγούμενων.

Οι δύο πρώτες φάσεις αφορούν τους στρατηγικούς στόχους της φάσης ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ., οι οποίοι είναι πιο σταθεροί και διαφέρουν χρονικά από το δεύτερο μισό της φάσης της υλοποίησης του σχεδίου (τρίτη και τέταρτη φάση) που αφορούν το επιχειρησιακό στάδιο του Στρατηγικού σχεδίου του Δήμου, τα πακέτα μέτρων δηλαδή που καθορίστηκαν μέσα από τις διαδικασίες διαβούλευσης (Βήμα 7)τα οποία όμως είναι σημαντικό να ελέγχονται και να αναθεωρούνται μέσα στο χρόνο. Πιο συγκεκριμένα τα βήματα 1 έως 7 αφορούν τον επιχειρησιακό σχεδιασμό του Σ.Β.Α.Κ., ενώ τα βήματα 8 έως 12 αφορούν τους στρατηγικούς του στόχους οι οποίοι αφορούν στην ανεύρεση των απαραίτητων χρηματοδοτήσεων για την υλοποίηση των επιλεγόμενων πακέτων μέτρων καθώς και την εφαρμογή έξυπνων δεικτών βιωσιμότητας οι οποίοι συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου της ένωσης για απαλλαγή από τις εκπομπές CO₂.Ωστόσο αυτή είναι μία απλουστευμένη εικόνα της σύνθετης και πολύπλοκης διαδικασίας του συμμετοχικού σχεδιασμού του πρώτου Σ.Β.Α.Κ. στο Δήμο Πλατανιά.



Εικόνα 10 Ο κύκλος του Σ.Β.Α.Κ. στο Δήμο Πλατανιά

Στην πρώτη φάση της ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. τίθενται οι βάσεις για τον συμμετοχικό σχεδιασμό του 1^{ου} Σ.Β.Α.Κ. στο Δήμο Πλατανιά. Σημείο αναφοράς αποτελεί η υπ’ αριθμόν 9184/19-07-2022 Απόφαση Δημάρχου Πλατανιά για την ανάγκη υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου με σκοπό τη βελτίωση της τρέχουσας κατάστασης κινητικότητας και τη στροφή προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.

Η Ομάδα Εργασίας του Δήμου Πλατανιά που συγκροτήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 5 του ν.4784/2021 συνεργάστηκε με την Τεχνική Ομάδα του SUMP PLUS του Πολυτεχνείου Κρήτης η οποία μετέφερε στην πρώτη την κατάλληλη τεχνογνωσία η που συνέβαλε στην αξιοποίηση των εργαλείων και των αποτελεσμάτων του έργου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, CIVITAS SUMP PLUS.

4.2 Προώθηση έρευνας και καινοτομίας στο CityLab 4

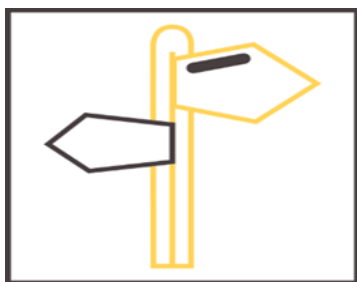
Το γεγονός ότι δεν υπήρχε καμία κυκλοφοριακή μελέτη για το Δήμο σε συνδυασμό με την πλήρη απουσία κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και δεδομένων για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας, ήταν ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που συνάντησε η Ομάδα Εργασίας κατά τη διάρκεια ανάπτυξης και υλοποίησης του Σ.Β.Α.Κ. Τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν για την Προετοιμασία και την Ανάλυση της κατάστασης της κινητικότητας στην περιοχή μελέτης της Τ.Κ. Πλατανιά αντλήθηκαν από το Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Ανάπτυξης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) Δήμου Πλατανιά Νομού Χανίων (ΦΕΚ 472/ΑΑΠ/22-10-2007) (του οποίου η τροποποίηση όσον αφορά τη Δημοτική Ενότητα του Πλατανιά είναι ανάμεσα στις προτεραιότητες του Δήμου) και από τους χάρτες οι οποίοι είχαν υλοποιηθεί στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) για το Δήμο Πλατανιά στους οποίους έχει αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση βασικών υποδομών του δήμου, όπως η χωροθέτηση δημόσιων κτιρίων, χώρων εκπαίδευσης, χώρων υγείας, χώρων αναψυχής και αθλητισμού, δίκτυο στάσεων μέσων μαζικής μεταφοράς κ.λπ.. Καθώς λοιπόν ο Δήμος δεν διέθετε τους απαραίτητους πόρους, την τεχνογνωσία, την ικανότητα και τις δεξιότητες για την υλοποίηση των στρατηγικών εφαρμογής που περιγράφονται λεπτομερώς στις υφιστάμενες κατευθυντήριες γραμμές του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, το SUMP PLUS ανέλαβε να αναπτύξει στην περιοχή μελέτης οδηγίες, απλοποιημένα εργαλεία ανάλυσης, εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού και έξυπνα εργαλεία παρακολούθησης δεικτών για την ανάπτυξη πιο στοχευμένων στρατηγικών υλοποίησης, οι οποίες καλύπτουν τα κενά και ευθυγραμμίζονται καλύτερα με τις δυνατότητες του μικρού νησιωτικού, τουριστικού Δήμου Πλατανιά.

4.2.1 Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού στο CityLab 4

Η συμμετοχή του κοινού και η εμπλοκή του στο σχεδιασμό του Σ.Β.Α.Κ. αποτελεί στοιχειώδη αρχή κατά τη διαδικασία υλοποίησης και ανάπτυξής του. Ο Δήμος Πλατανιά στα πλαίσια εφαρμογής της απόφασής του περί εκπόνησης αυτού του στρατηγικού σχεδίου, εντόπισε αρκετούς φορείς που εκπροσωπούν όσο γίνεται πιο ολοκληρωμένα την τοπική κοινωνία για να τους εισάγει στο σχεδιασμό. Ακολούθως συστάθηκε το Δίκτυο Φορέων του Δήμου Πλατανιά, στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι φορέων, θεσμικοί κάθε βαθμίδας και μη θεσμικοί, οι οποίοι σχετίζονται με τις μετακινήσεις πολιτών και επισκεπτών και με τις μεταφορές προϊόντων στο Δήμο Πλατανιά.

Στο πλαίσιο του προγράμματος SUMP PLUS ο Δήμος Πλατανιά είχε την απαραίτητη καθοδήγηση για τον τρόπο χρήσης της κατάλληλης μεθοδολογίας, προσεγγίσεων και δράσεων για την εμπλοκή όλων των ενδιαφερόμενων φορέων και των πολιτών σε διάφορα σημεία της διαδικασίας του σχεδιασμού, της ανάπτυξης και της υλοποίησης του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας. Οι δράσεις και οι προσεγγίσεις αυτές συνοψίζονται ως εξής:

- **Mobility Forum**



Εικόνα 11 Πηγή: <https://www.sump-plus.eu/>

Στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού προγράμματος SUMP PLUS διοργανώθηκαν από το Δήμο Πλατανιά τρεις Συναντήσεις της Επιτροπής Διαβούλευσης Βιώσιμης Κινητικότητας (MOBILITY FORUM) του δήμου.

Πιο συγκεκριμένα στις 30 Ιουνίου 2020 στο Πολύκεντρο Βουκολιών διοργανώθηκε η 1^η Συνάντηση Επιτροπής Διαβούλευσης Βιώσιμης Κινητικότητας (MOBILITY FORUM), αντικείμενο της οποίας ήταν η ανάπτυξη κοινού οράματος, στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων με σκοπό την λήψη ενδεδειγμένων μέτρων κατόπιν αξιολόγησης των αναγκών των κατοίκων και γενικότερα των χρηστών του δικτύου (επισκέπτες, εργαζόμενοι κ.λπ.). Στην συνάντηση αυτή στην οποία συμμετείχαν εκπρόσωποι θεσμικών και μη, εμπλεκόμενων φορέων, οι οποίοι σχετίζονται ή επηρεάζουν μέσω της δραστηριότητάς

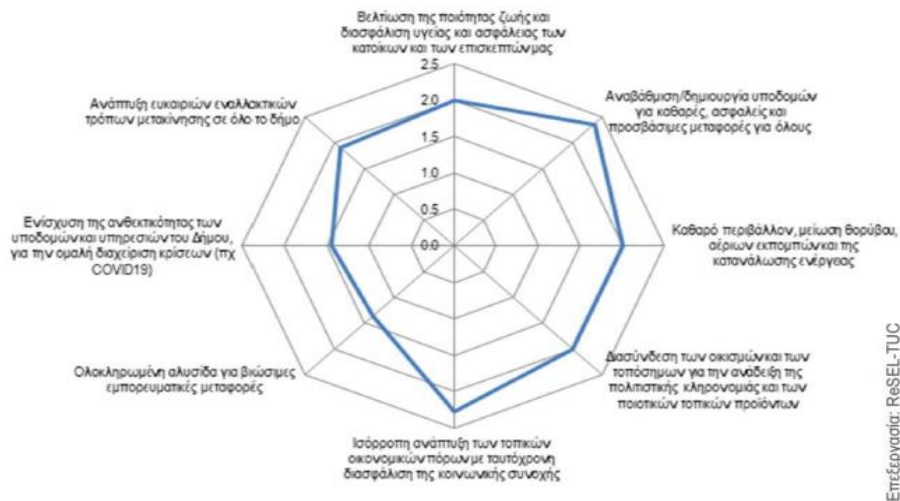
τους την κινητικότητα, πραγματοποιήθηκαν τρία θεματικά εργαστήρια ενώ έγινε επίσης χρήση διαδραστικών εργαλείων.

Στο 1^ο Εργαστήριο αποτυπώθηκε η υφιστάμενη κατάσταση της κινητικότητας στο δήμο. Συγκεκριμένα οι φορείς αναφέρθηκαν τόσο στις προκλήσεις και στα αδύναμα σημεία της περιοχής, όσο και στα δυνατά της σημεία, τις ευκαιρίες, τους κινδύνους και τις απειλές αποτυπώνοντας με τον τρόπο αυτό την ανάλυση SWOT αναφορικά με τη βιώσιμη κινητικότητα στην περιοχή μελέτης της Τ.Κ. Πλατανιά.

<p>STRENGTHS – ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ελκυστικό παραλιακό περιπατητικό μέτωπο - Η αντίληψη των αρμόδιων τοπικών φορέων για τη βιώσιμη κινητικότητα - Οι αναπλάσεις των εξωτερικών χώρων του Δ. Πλατανιά - Επαρκή-ευέλικτα δρομολόγια ΚΤΕΛ - Καθορισμένες ώρες τροφοδοσίας 	<p>WEAKNESSES – ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Εμπλεκόμενοι φορείς - Διαχείριση στάσεων - Γραφειοκρατία - Έλλειψη χώρων στάθμευσης - Έλλειψη κατάλληλων υποδομών και εσοχών στις στάσεις - Έλλειψη ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων - Κακή κατάσταση οδικού δικτύου - Έλλειψη δημόσιων χώρων - Κόστος για την υλοποίηση των επιλεγμένων μέτρων - Μειωμένη ασφάλεια για ποδηλάτες και πεζούς
<p>OPPORTUNITIES – ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση όπως το SUMP PLUS και τα προγράμματα ΕΣΠΑ - Η Ευρωπαϊκή πολιτική για την κλιματική αλλαγή - Η ζήτηση για περιβαλλοντικά φιλικό προϊόν - Το αυξανόμενο ενδιαφέρον των πολιτών για το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον 	<p>THREATS – ΑΠΕΙΛΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Υπάρχουσα νοοτροπία - Θεσμικό πλαίσιο - Πολλά επίπεδα διακυβέρνησης - Η τουριστική ανάπτυξη που έχει συγκεντρωθεί στο παραλιακό μέτωπο χωρίς πολεοδομικό σχεδιασμό - Η εποχική τουριστική συμμόρφωση - Τα διαμορφωμένα τοπικά συμφέροντα - Οι φυσικές καταστροφές - Η πανδημία και η περιβαλλοντική και υγειονομική ασφάλεια

Πίνακας 2 Ανάλυση SWOT για το σύστημα κινητικότητας του Δήμου Πλατανιά

Το 2ο εργαστήριο αφορούσε την από κοινού διαμόρφωση του οράματος του δήμου σχετικά με την βιώσιμη κινητικότητα, αλλά και τους στρατηγικούς στόχους που απορρέουν μέσω αυτού του οράματος. Το παρακάτω γράφημα απεικονίζει το μέσο όρο βαθμού προτεραιότητας για κάθε στρατηγικό στόχο, σύμφωνα με τις απόψεις των φορέων, με τη διαβάθμιση προτεραιότητας από 1 έως 3 να είναι αύξουσα (1 χαμηλότερη προτεραιότητα και 3 υψηλότερη προτεραιότητα).



Εικόνα 12 Εικόνα 5 Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ Πλατανιά – 1η διαβούλευση φορέων

Στο 3^ο εργαστήριο, έγινε καταγραφή των απόψεων των φορέων για στοχευμένα πακέτα μέτρων και προτεραιότητες με σκοπό τη στροφή προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς. Τα μέτρα αυτά αφορούσαν τις δημόσιες συγκοινωνίες, την παροχή ασφάλειας και προστασίας, την προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης και της ηλεκτροκίνησης, την εφαρμογή έξυπνων συστημάτων παρακολούθησης και διαχείρισης, τις βιώσιμες εμπορευματικές μεταφορές και στόχος τους ήταν η δημιουργία ασφαλών, ελκυστικών και προσβάσιμων δημόσιων χώρων.

Τα αποτελέσματα της 1^{ης} Διαβούλευσης τόνισαν τη σημασία της βιώσιμης κινητικότητας για το Δήμο Πλατανιά λόγω της σύνδεσής της με την ποιότητα ζωής των κατοίκων, την επιχειρηματικότητα και την εικόνα της περιοχής ως τουριστικό προορισμό ενώ παράλληλα αναδείχθηκε η μεγάλη σημασία του συμμετοχικού σχεδιασμού.

Στο πλαίσιο αυτής της συμμετοχικής ανάπτυξης του 1^{ου} Σ.Β.Α.Κ. στο Δήμο Πλατανιά διοργανώθηκαν δύο ακόμη Συναντήσεις της Επιτροπής Διαβούλευσης Βιώσιμης Κινητικότητας (MOBILITY FORUM) του Δήμου Πλατανιά.

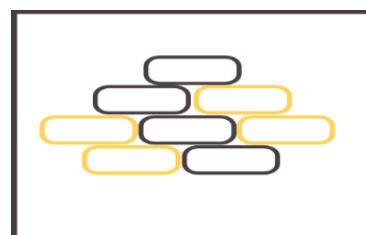
Αντικείμενο της 2^{ης} συνάντησης, η οποία πραγματοποιήθηκε το Σεπτέμβριο του 2021 αποτέλεσε η ενημέρωση των μελών της Επιτροπής Διαβούλευσης Βιώσιμης Κινητικότητας από τους ευρωπαϊούς εταίρους και ερευνητικούς συνεργάτες του Δήμου στο πρόγραμμα SUMP-PLUS, (Πολυτεχνείο Κρήτης, University College London και Space Syntax). Κατά την διάρκεια της ενημέρωσης έγινε εκτενής αναφορά στα καινοτόμα έξυπνα εργαλεία που

αξιοποιήθηκαν για την ανάπτυξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δ. Πλατανιά και για την κατάρτιση σεναρίων που έχουν αναλυθεί με την βοήθεια των εργαλείων αυτών -με σκοπό στο επόμενο στάδιο τον καθορισμό των κατάλληλων ομάδων μέτρων- λαμβάνοντας υπόψη την ευρωπαϊκή τεχνογνωσία και την τοπική εξειδίκευση. Οι φορείς διαβουλευθήκαν με την ομάδα έργου για τις ενδεδειγμένες λύσεις, την αναγκαιότητα, και τη βιωσιμότητα αυτών, βάσει της τοπικής εμπειρίας και των αναγκών της περιοχής.

Στην 3^η Διαβούλευση η οποία πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά τον Ιανουάριο του 2023 παρουσιάστηκαν τα καινοτόμα αναλυτικά εργαλεία και οι πρακτικές συμμετοχικού σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο Πλατανιά. Τα αποτελέσματα των ερευνών καταγραφής των τρόπων μετακίνησης και της γνώμης των κατοίκων, των επισκεπτών και των χρηστών Δημόσιας Συγκοινωνίας καθώς και τα δεδομένα των έξυπνων συστημάτων παρακολούθησης δεικτών βιώσιμης κινητικότητας, τα οποία εγκαταστάθηκαν από το Πολυτεχνείο Κρήτης σε κεντρικά σημεία του τμήματος της ΠΕΟ από τον οικισμό του Πλατανιά μέχρι και το Δημοτικό Κατάστημα Γερανίου, παρουσιάστηκαν στους φορείς, σε με στόχο να συμβάλουν στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης. Τέλος, παρουσιάστηκαν τα τέσσερα στοχευμένα πακέτα μέτρων στα οποία κατέληξαν μετά την παρουσίαση διαφορετικών σεναρίων για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της αυξημένης εποχικής κινητικότητας.

- **City Integrators**

Δίνοντας έμφαση στη συμμετοχική διαδικασία ακολούθησαν με την καθοδήγηση της ομάδας του SUMP PLUS, πραγματοποιήθηκε το Μάρτιο του 2022 το 1st City Integrator στο οποίο συμμετείχαν φορείς του τουρισμού και της κινητικότητας με σκοπό την ανάπτυξη διατομεακής συνεργασίας με τον τουριστικό κλάδο για την επίτευξη της

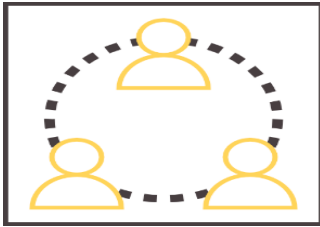


Εικόνα 13 Πηγή: <https://www.sump-plus.eu/>

Βιώσιμη κινητικότητα η οποία αποτελεί ένα σημαντικό συντελεστή τουριστικής ανάπτυξης. Στα πλαίσια της συνάντησης οι φορείς του τουρισμού και της κινητικότητας τοποθετήθηκαν σχετικά με τις προκλήσεις, τις ευκαιρίες και τις προτάσεις για την κινητικότητα των τουριστών και τις βιώσιμες εμπορευματικές μεταφορές. Τονίστηκε η συμβολή του διατομεακού σχεδιασμού τουρισμού και κινητικότητας και η ανάγκη για

δημιουργία συνεργειών και συνεργασιών για την ταυτόχρονη ανάπτυξη και των δύο τομέων.

- **Ενεργή Συμμετοχή Κοινωνίας**



Εικόνα 14 Πηγή:
<https://www.sump-plus.eu/>

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας 2021 και του ευρωπαϊκού έργου CIVITAS SUMP-PLUS πραγματοποιήθηκε στις 20 και 22 Σεπτεμβρίου 2021, από το Δήμο Πλατανιά και το Εργαστήριο Ανανεώσιμων και Βιώσιμων Ενεργειακών Συστημάτων του Πολυτεχνείου Κρήτης, το Ανοικτό Διαδραστικό Εργαστήριο για τη βιώσιμη κινητικότητα και την προσβασιμότητα στην Πλατεία της Τ.Κ. Πλατανιά στο οποίο συμμετείχε μεγάλος αριθμός πολιτών, φορέων, επιχειρηματιών, εργαζόμενων αλλά και επισκεπτών του δήμου οι οποίοι έλαβαν την απαραίτητη ενημέρωση, καθόρισαν τις προτεραιότητες και κατέθεσαν τις απόψεις τους για το νέο στρατηγικό σχεδιασμό της κινητικότητας. Το Ανοικτό Εργαστήριο στο οποίο συμμετέχουν κάτοικοι και επισκέπτες, συμπεριλαμβάνεται στα εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού των οποίων η συμβολή είναι σημαντική κατά τη διαδικασία εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Πλατανιά.

Στο πλαίσιο του προγράμματος ακολούθησαν επίσης και άλλες δράσεις, όπως έρευνα για τις μετακινήσεις των κατοίκων, των επισκεπτών και των χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας του Δήμου καθώς επίσης και ημερίδες αλλά και στοχευμένα συμμετοχικά εργαστήρια τα αποτελέσματα των οποίων συνέβαλαν στη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων για τον σχεδιασμό και την εξεύρεση λύσεων με στόχο την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, τη βελτίωση των μετακινήσεων καθώς και της ποιότητας ζωής στον Πλατανιά.

Η τηλεφωνική έρευνα για τις βιώσιμες μεταφορές και την κυκλοφορία στο Δήμο Πλατανιά στην οποία συμμετείχαν 394 κάτοικοι, 310 επισκέπτες (Έλληνες και ξένοι) και 293 χρήστες Δημόσιας Συγκοινωνίας, συνέβαλλε στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης καταγράφοντας τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης και τα προβλήματα που προκύπτουν καθορίζοντας με τον τρόπο αυτό τις προτεραιότητες των παρεμβάσεων που πρέπει να γίνουν.

Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι οι κάτοικοι του Δήμου επέλεξαν ως μέσο μετακίνησής τους το ιδιωτικό τους Ι.Χ. σε αντίθεση με πολλούς από τους

τουρίστες/επισκέπτες του Δήμου που φαίνεται να επέλεξαν ενοικιαζόμενα ποδήλατα, μισθωμένα βανάκια ή τη μετακίνηση με τα πόδια. Σύμφωνα με τους συμμετέχοντες θέματα όπως η οδική ασφάλεια, οι υποδομές ενεργητικής κινητικότητας (πεζοδρόμια, ποδηλατόδρομοι, μονοπάτια πεζοπορίας/ποδηλασίας), η αύξηση των ελεύθερων δημόσιων χώρων ελεύθεροι δημόσιοι χώροι, η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ηχορύπανσης κ.λπ. χρήζουν άμεσης παρέμβασης.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας στη οποία συμμετείχαν 293 χρήστες της Δημόσιας Συγκοινωνίας, η αποτελεσματικότητα και η ταχύτητα των λεωφορείων έχει τη δυνατότητα να βελτιωθεί σημαντικά στο περιβάλλον του Δήμου Πλατανιά. Για να γίνει όμως αυτό πραγματικότητα απαιτείται μία σωστή συγκοινωνία, με αύξηση των δρομολογίων σε χώρο και χρόνο και αξιοπιστία αναφορικά με την τήρηση του ωραρίου, ταχύτητα, άνεση, ασφάλεια, με μειωμένα εισιτήρια για ειδικές ομάδες (μαθητές και εργαζόμενους και εφαρμογή ειδικής τιμής για διπλές διαδρομές. Επίσης απαραίτητη για την ορθή πληροφόρηση των χρηστών είναι η τοποθέτηση χάρτη και προγράμματος των δρομολογίων εντός των λεωφορείων καθώς επίσης και στις στάσεις, και κυρίως οικονομικά προσιτή και προσβάσιμη για όλους.

Στο πλαίσιο του ερευνητικού έργου SUMP PLUS και με στόχο τη βελτίωση της προσβασιμότητας πραγματοποιήθηκε επίσης μία στοχευμένη διαδικασία διαβούλευσης στην οποία συμμετείχε το Κέντρο Κοινότητας Πλατανιά, γονείς, φροντιστές και το Σωματείο ΑμεΑ Χανίων. Σκοπός της συνάντησης ήταν η αποτύπωση των κύριων προβλημάτων που καθιστούν αδύνατη την προσβασιμότητα και την ασφαλή μετακίνησή εξαιτίας των μη κατάλληλων πεζοδρομίων κυρίως λόγω της διακοπτόμενης πρόσβασης, του μικρού αριθμού διαβάσεων οι οποίες αποτελούν τη μοναδική σύνδεση ανάμεσα στο βόρειο και το νότιο πεζοπορικό τμήμα κατά μήκος της ΠΕΟ κ.λπ. Τα προβλήματα που συζητήθηκαν σχετικά με την προσβασιμότητα στην περιοχή του Πλατανιά ήταν αυτά που τόνισαν την ανάγκη της λήψης του κατάλληλου πακέτου μέτρων για την βελτίωσή της.

Η συμμετοχή πολιτών και ενδιαφερόμενων στο σχεδιασμό είναι βασική αρχή σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές (Rupprecht Consult, 2019) καθώς εκτός της δυνατότητας να επηρεάσουν με διάφορους τρόπους τις φάσεις ανάπτυξης και υλοποίησης του Σ.Β.Α.Κ., συμβάλλουν επιπλέον στην επιτυχή εφαρμογή των επιλεγμένων πακέτων μέτρων. Δεδομένου λοιπόν ότι ο σχεδιασμός στόχο έχει τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των

κατοίκων και των επισκεπτών του Δήμου, οι απόψεις των κατοίκων, των επιχειρηματιών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή και των επισκεπτών έχουν πολύ σημαντικό ρόλο στη διαδικασία λήψης των σχετικών αποφάσεων.

4.2.2 Έξυπνα συστήματα παρακολούθησης στο CityLab 4

Η υφιστάμενη κατάσταση κινητικότητας στο Δήμο Πλατανιά και ειδικότερα στο αστικό κέντρο του Πλατανιά, μελετήθηκε εκτενώς από την ομάδα εργασίας του Δήμου, μέσω ποικίλων πηγών. Αρχικά εξετάστηκαν οι υφιστάμενες ή εκπονούμενες μελέτες που αφορούν τον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας του Δήμου αλλά και σε γενικότερο πλαίσιο οι αναπτυξιακές μελέτες, τα επιχειρησιακά σχέδια, οι πολεοδομικές μελέτες, οι μελέτες ανάπλασης πλατειών και κοινόχρηστων χώρων καθώς και οι μελέτες τουριστικού χαρακτήρα.

Με σκοπό την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης μέσω συστημάτων χαμηλού κόστους αναφορικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο και την οδική συμπεριφορά, η Τεχνική Ομάδα του SUMP PLUS του Πολυτεχνείου Κρήτης επέλεξε τρία στρατηγικά σημεία επί της Παλαιάς Εθνικής Οδού, η οποία διατρέχει όλο το τμήμα του Πλατανιά και τον ενώνει με τους γειτονικούς οικισμούς (Γεράνι και Αγία Μαρίνα). Σε αυτά τα τρία σημεία το Πολυτεχνείο Κρήτης τοποθέτησε Μετρητές Κυκλοφοριακού φόρτου και συγκεκριμένα φορητούς, μη επεμβατικούς αισθητήρες. Η συλλογή των δεδομένων έγινε με 24ωρη παρακολούθηση σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα κατά τη διάρκεια του Χειμώνα και του Καλοκαιριού των ετών 2021 και 2022. Ειδικότερα έγινε καταγραφή του κυκλοφοριακού φόρτου από τα συστήματα, τόσο σε χειμερινές όσο και καλοκαιρινές περιόδους, και με πραγματικές μετρήσεις ανεδείχθη το πρόβλημα της εποχικότητας, αλλά και της παραβατικότητας όσον αφορά τα όρια ταχύτητας.

	ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΑΝΑ ΣΤΑΘΜΟ			
	ΧΕΙΜΩΝΑΣ 2021	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ 2021	ΧΕΙΜΩΝΑΣ 2022	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ 2022
ΓΕΦΥΡΑ		22/07 - 10/08	-	21/07 - 06/08
ΕΛΤΑ	24/02 - 12/03	22/07 - 09/08	15/02 - 28/02	21/07 - 07-08
ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ		22/07 - 12/08	15/02 - 01/03	21/07 - 22/08

Πίνακας 3 Περίοδοι καταγραφής κυκλοφοριακού φόρτου από την Τεχνική Ομάδα του SUMP PLUS

Τα αποτελέσματα των παραπάνω μετρήσεων σε συνδυασμό με την έρευνα πεδίου που πραγματοποιήθηκε από τους μελετητές για την καταγραφή των κυκλοφοριακών φόρτων της πόλης του Πλατανιά από τις 04 έως τις 07 Νοεμβρίου του 2022, στα πλαίσια της εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ., σε εννέα σημεία/κόμβους επί της Παλαιάς Εθνικής Οδού (ΠΕΟ) Χανίων-Κισσάμου (κεντρική αρτηρία του Δήμου από την οποία διέρχονται κάτοικοι και επισκέπτες του) απέδειξαν ότι η ΠΕΟ Χανίων - Κισσάμου ξεπερνά κατά πολύ τη δυναμική της, ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι αντίστοιχες μετρήσεις που έγιναν από το Πανεπιστήμιο Κρήτης σε συνεργασία με το Δήμο Πλατανιά στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Προγράμματος SUMP-PLUS, με τα ειδικά μηχανήματα μέτρησης των κυκλοφοριακών φόρτων τα οποία ως άνω αναφέρθηκε είχαν τοποθετηθεί σε τρία επιλεγμένα σημεία, ταυτίζονται με τις επιτόπιες μετρήσεις των κυκλοφοριακών φόρτων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ότι δηλαδή τα οχήματα Ι.Χ. συγκεντρώνουν τα υψηλότερα ποσοστά μετακίνησης σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα.

Η γενικότερη εικόνα της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας συνδέεται με την οδική σύγχυση, την καθυστέρηση των μετακινήσεων, την έλλειψη δικτύου αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας, την ανυπαρξία υποδομών εναλλακτικής μετακίνησης (π.χ. ποδηλατοδρόμος), την ανυπαρξία ελεύθερων δημόσιων χώρων στάθμευσης και χώρων στάθμευσης ΑμεΑ, ελάχιστη μέριμνα υποδομών για τυφλούς και ΑμεΑ καθώς και τον καθορισμό οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων. Είναι δεδομένο ότι η πόλη του Πλατανιά δεν έχει το χαρακτήρα πόλης για πεζούς αλλά για αυτοκίνητα.

Παράλληλα, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναφερθεί η ελλιπής οδική ασφάλεια. Οι μετακινούμενοι εντός της πόλης του Πλατανιά και κυρίως στην οδό ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου, επί της οποίας καταγράφηκαν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι των μέσων μεταφοράς, φάνηκε να παραβιάζουν τα όρια ταχύτητας, τους κανόνες οδικής συμπεριφοράς, να παρκάρουν επί της οδού και πάνω στο πεζοδρόμιο, να διενεργούν παράνομες αναστροφές και προσπεράσεις καθώς και να δίνουν μηδαμινή σημασία στον πεζό. Προκύπτει ότι η κουλτούρα μετακινήσεων στο Δήμο είναι λανθασμένη και ενδέχεται να ληφθούν αρκετά μέτρα για την ολική αλλαγή των συνηθειών στον τομέα των μετακινήσεων. Λόγω της επισκεψιμότητας του Δήμου και της ολοένα και αυξανόμενης

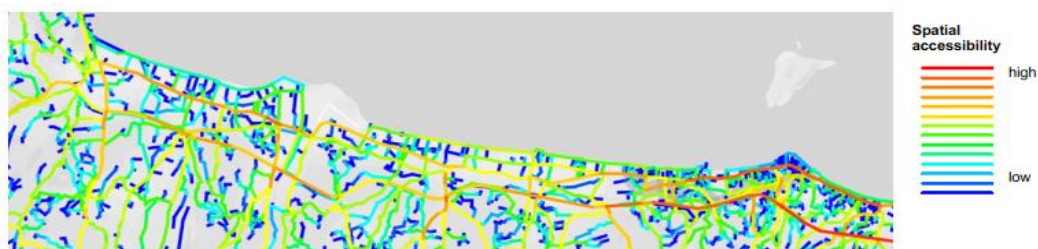
τάσης ανάπτυξης του τουρισμού στο Δήμο είναι άκρως σημαντικός ο επανακαθορισμός του τομέα των μεταφορών.

4.2.3 Καινοτόμα αναλυτικά εργαλεία – City Lab 4

4.2.3.1 Εργαλειοθήκη χωρικής ανάλυσης στο City Lab 4

Στο πλαίσιο της συμμετοχής του Δήμου Πλατανιά στην ευρωπαϊκή δράση CIVITAS SUMP PLUS αναπτύχθηκαν από την Space Syntax, σε συνεργασία με το Εργαστήριο Ανανεώσιμων και Βιώσιμων Ενεργειακών Συστημάτων του Πολυτεχνείου Κρήτης και το University College London έξυπνα απλοποιημένα εργαλεία χωρικής ανάλυσης κατάλληλα για μικρές πόλεις με περιορισμένη πρόσβαση σε δεδομένα, πόρους και δεξιότητες. Κεντρική θέση στη Space Syntax έχει η ανάλυση της χωρικής προσβασιμότητας (spatial accessibility), ο βαθμός και ο τρόπος με τον οποίο οι επιμέρους δρόμοι συνδέονται με το ευρύτερο δίκτυο. Για μια πιο εις βάθος ανάλυση κάθε τμήματος του χωρικού δικτύου των δρόμων η Space Syntax βασίστηκε στην τοπική γνώση, σε άμεσα διαθέσιμα εργαλεία τα οποία απαιτούν μόνο βασικές δεξιότητες GIS καθώς και σε τοπικά προσβάσιμα, ανοιχτά δεδομένα (π.χ. χρήσεις γης, δίκτυα μέσων μεταφοράς, πληθυσμό και άλλα δημογραφικά στοιχεία).

Ως άνω αναφέρθηκε η Space syntax παράγει δύο νέα βελτιωμένα μοντέλα χωρικής ανάλυσης, την Ανάλυση Χωρικής προσβασιμότητας (Spatial Accessibility Analysis (SAA)) η οποία δείχνει περιοχές που είναι σχετικά εύκολα προσβάσιμες από όλα τα μέρη του δικτύου καθώς και ποιοι δρόμοι εξυπηρετούν για τις περισσότερες διαδρομές και την Ανάλυση μετρικών αποστάσεων (Metric Catchment Analysis (MCA)) η οποία χρησιμοποιεί το δίκτυο των δρόμων για τη μέτρηση αποστάσεων από σημεία ενδιαφέροντος. Η μετρική απόσταση υπολογίζεται και μετατρέπεται σε χρόνο βαδίσματος, όπου τα 400 μέτρα καλύπτονται σε 5 λεπτά.

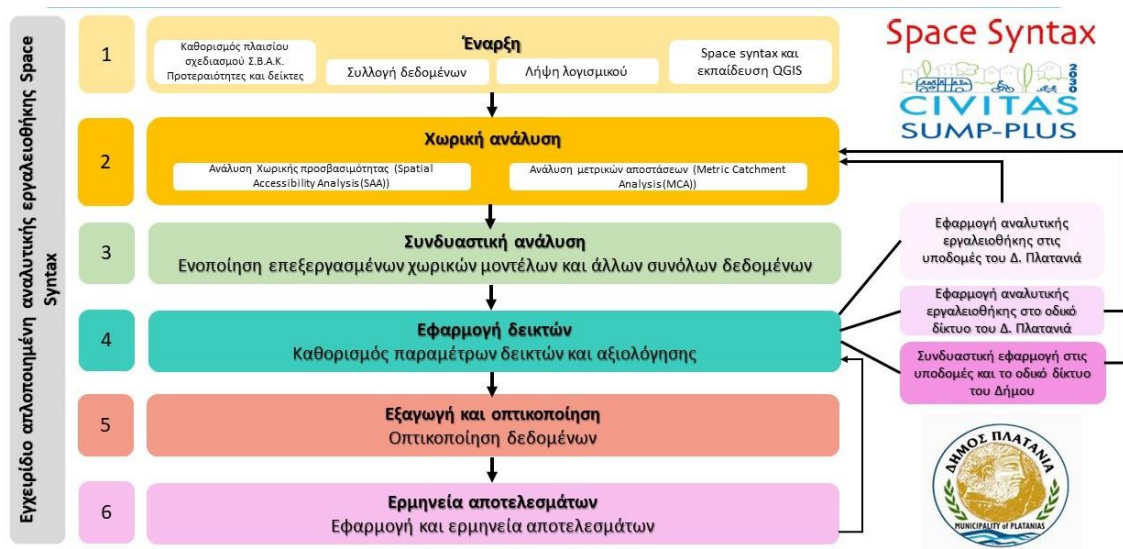


Εικόνα 15 Παράδειγμα Ανάλυσης Χωρικής προσβασιμότητας (Spatial Accessibility Analysis (SAA))



Εικόνα 16 Παράδειγμα Ανάλυσης μετρικών αποστάσεων (Metric Catchment Analysis (MCA))

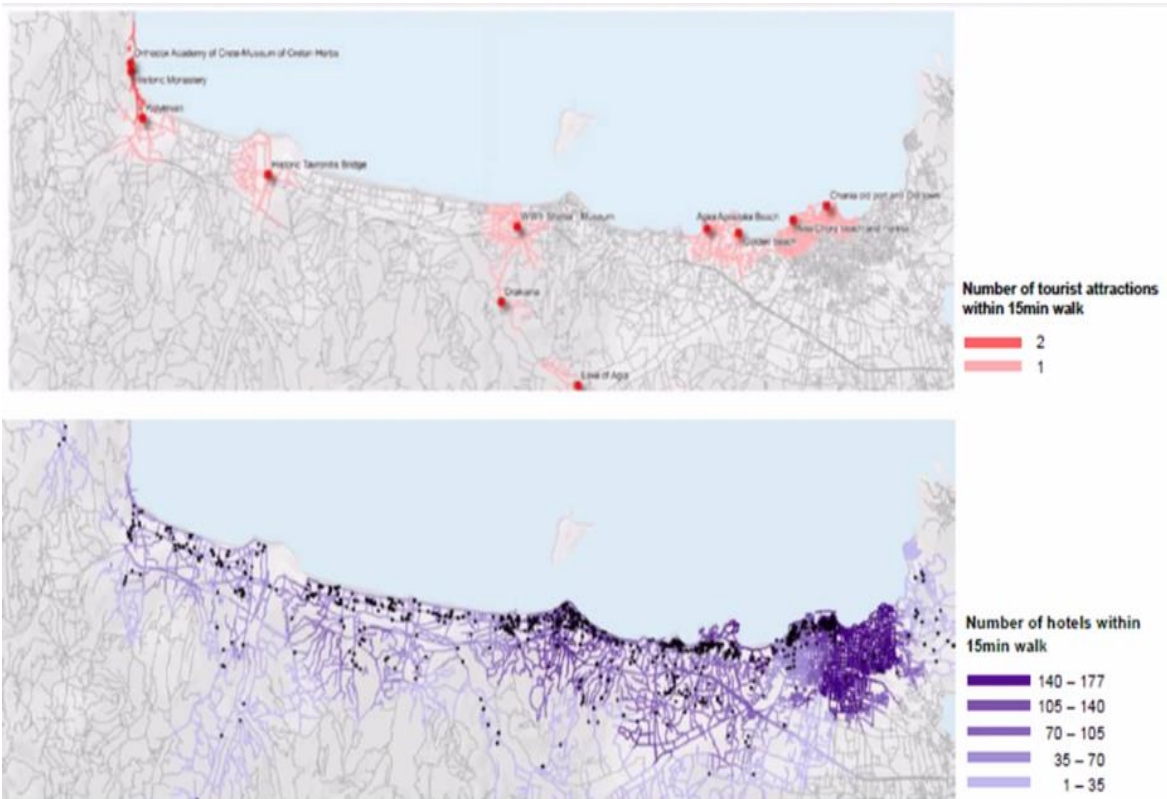
Σε δεύτερη φάση με την ενσωμάτωση αυτών των δύο προηγμένων χωρικών μοντέλων στα διαθέσιμα δεδομένα και στους χάρτες οι οποίοι είχαν υλοποιηθεί στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) για το Δήμο Πλατανιά γίνεται κατανοητός ο ρόλος του χωρικού δικτύου και των χαρακτηριστικών του στην κινητικότητα σε διαφορετικές κλίμακες και τύπους (όχημα, ποδήλατο, πεζός) καθώς και οι μετρικές αποστάσεις από συγκεκριμένες τοποθεσίες και σημεία ενδιαφέροντος δίνοντας μία συνδυαστικής ανάλυση αποτελεσμάτων στο επίκεντρο των οποίων βρίσκεται ο χρήστης.



Εικόνα 17 Μέθοδος της Space syntax στο Δήμο Πλατανιά

Αυτοί οι δύο εξαιρετικά χρήσιμοι τύποι χωρικής ανάλυσης (SAA και MCA) ενσωματώθηκαν επίσης συνδυαστικά και στα νέα τοπικά δεδομένα που έδωσαν τα αποτελέσματα των μετρήσεων μέσω έξυπνων συστημάτων που εγκατέστησε Εργαστήριο Ανανεώσιμων και Βιώσιμων Ενεργειακών Συστημάτων Πολυτεχνείου Κρήτης καθώς και στα αποτελέσματα των επιτόπιων παρατηρήσεων από την Ομάδα εργασίας του Δήμου Πλατανιά σε

στρατηγικά σημεία του δικτύου δίνοντας ένα ενιαίο και μοναδικό χωρικό μοντέλο που επέτρεψε τη δημιουργία μοντέλου αναφοράς για την υφιστάμενη κατάσταση κινητικότητας (baseline) συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στην κατανόηση της χωρικής δομής και της σχέσης της με τη λειτουργία της πόλης, στον καθορισμό προτεραιοτήτων (πεζοπορία, ποδήλατο, ενεργή κινητικότητα, βιώσιμος τουρισμός) και δεικτών αξιολόγησης για την ιεράρχηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων καθώς και στην αξιολόγηση διαφορετικών σεναρίων και συνδυασμού σεναρίων και μέτρων στο πλαίσιο της υλοποίησης και ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) στο Δήμο Πλατανιά.

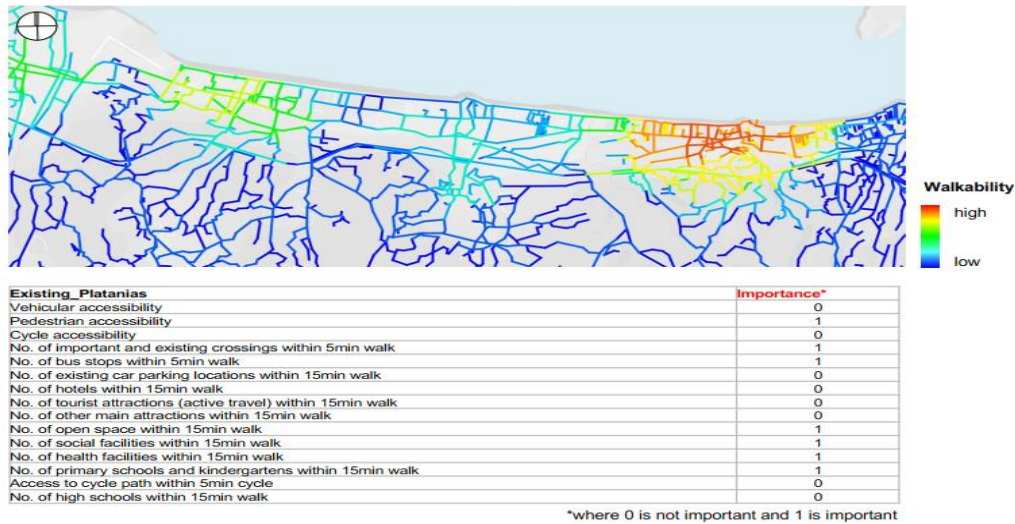


Εικόνα 18 Παράδειγμα συνδυαστικής ανάλυσης Space syntax

Εν συνεχεία κάθε παράμετρος σταθμίζεται με συντελεστή βαρύτητας 0 ή 1, ανάλογα με τη σημασία κάθε παραμέτρου και η άθροιση των αποτελεσμάτων δίνει μία τελική βαθμολογία ενός συγκεκριμένου δείκτη⁴ για κάθε τμήμα του οδικού δικτύου. Ακολουθεί

⁴ Ποσοτικά μεγέθη που δίνουν την δυνατότητα ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής του Δήμου Πλατανιά και παρακολουθούν τις αλλαγές κατά τη διάρκεια υλοποίησης των δράσεων ερμηνεύοντας και αξιολογώντας το βαθμό επίτευξης των στόχων βελτίωσης της κατάστασης, που τέθηκαν κατά τη διαδικασία του στρατηγικού σχεδιασμού του Σ.Β.Α.Κ..

η εξαγωγή και η οπτικοποίηση των παραπάνω αποτελεσμάτων, η οποία αναδεικνύει περιοχές που χρήζουν άμεσης παρέμβασης καθώς και περιοχές όπου υπάρχει έλλειψη υποδομών για ενεργή κινητικότητα ή χωρικής προσβασιμότητας.



Εικόνα 19 Οπτικοποίηση και ερμηνεία αποτελεσμάτων Space syntax

Τα αποτελέσματα αυτής της ανάλυσης λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Ένα ακόμη από τα βασικά οφέλη αυτής της εργαλειοθήκης είναι η δυνατότητα ανάλυσης του πιθανού αντίκτυπου μεμονωμένων και συνδυασμένων συνόλων επεμβάσεων σε μελλοντικά σενάρια τα οποία μέσω αυτής της διαδικασίας μπορούν να συγκριθούν και να αξιολογηθούν αντικειμενικά. Ο αρθρωτός χαρακτήρας της παρέχει επίσης τη δυνατότητα ενσωμάτωσης άλλων χωρικών και μη χωρικών συνόλων δεδομένων, όπως χρήση γης, πυκνότητα πληθυσμού και απασχόλησης και δίκτυα δημόσιων μεταφορών καθιστώντας το μοντέλο εξαιρετικά χρήσιμο για την κατανόηση των σχέσεων μεταξύ χωροταξικού, πολεοδομικού και στρατηγικού σχεδιασμού.

4.2.3.2 Εργαλεία και αξιολόγηση στρατηγικών μείωσης CO₂ στο City Lab 4

Το «SUMP-PLUS: Sustainable Urban Mobility Planning: Pathways and links to Urban Systems», που υλοποιείται με τη χρηματοδότηση του ερευνητικού προγράμματος Horizon 2020 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, υποστηρίζει τη μετάβαση προς πιο βιώσιμες πόλεις και την επίτευξη των στόχων της Ένωσης για περιορισμό της αύξησης της παγκόσμιας θερμοκρασίας στους 2 °C, μείωση κατά 60 % των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές.

Η λέξη τουρισμός παράγεται από την αρχαία εργαλειομηχανή, τον τόρνο . Αυτή η αρχαία λέξη μέσω της Λατινικής (tornus και tornare : γυρίζω τον τροχό, τον τόρνο) έδωσε τις λέξεις tour-tourisme, όχι πια με την έννοια της περιστροφής, αλλά ως «περίπατος, βόλτα» και τελικά «ταξίδι, περιήγηση». Τουρίστας, δηλαδή είναι αυτός που επισκέπτεται μια περιοχή για λόγους αναψυχής και «γυρίζει» (όπως ο τόρνος) για να την γνωρίσει. Ως εκ τούτου και ετυμολογικά η λέξη τουρισμός συνδέεται με την κινητικότητα (ταξίδι, περιήγηση, περίπατος κ.λπ.). Ο Δήμος Πλατανιά καλείται να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις και τις κατακόρυφα αυξημένες ανάγκες (ιδίως κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου) που σχετίζονται με την κινητικότητα, βελτιώνοντας συνολικά την εικόνα της περιοχής ως τουριστικό προορισμό, συμβάλλοντας παράλληλα στην ανάπτυξη της οικονομίας και της τοπικής επιχειρηματικότητας με όρους βιώσιμους.

Επομένως, ο μακροπρόθεσμος στόχος του Πλατανιά στο πλαίσιο της συμμετοχής του στο πρόγραμμα για μείωση των αερίων του θερμοκηπίου καθώς και η βελτίωση των μεταφορών και της κινητικότητας είναι δυνατόν να επιτευχθούν μέσω της ανάπτυξης και της ισχυροποίησης των διατομεακών δεσμών μεταξύ του τομέα της κινητικότητας και του νευραλγικού για το Δήμο Πλατανιά τομέα του τουρισμού. Η σύμπραξη αυτών των δύο διαφορετικών τομέων είναι υψίστης σημασίας και συμβάλει δυναμικά στην επίτευξη των επιδιωκόμενων αποτελεσμάτων στον τομέα των μεταφορών, όπως την αύξηση της ενεργής κινητικότητας και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Στο πλαίσιο του έργου SUMP PLUS το University College London (UCL) ανέπτυξε τρεις βασικές στρατηγικές για τη μείωση των εκπομπών άνθρακα και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας:



Εικόνα 20 Στρατηγικές μείωσης CO₂, UCL

I. Αποφυγή (AVOID) ή μείωση των μετακινήσεων ή της ανάγκης για μετακινήσεις μέσω της προώθησης της διαδικτυακής εξυπηρέτησης όπως τηλεργασία (remote) και κατ' οίκον παράδοση προϊόντων.

II. Αλλαγή (SHIFT) τρόπου μεταφοράς μέσω της προώθησης της ενεργούς κινητικότητας και των δημοσίων μεταφορών καθώς και της κοινής χρήσης μέσων μεταφοράς.

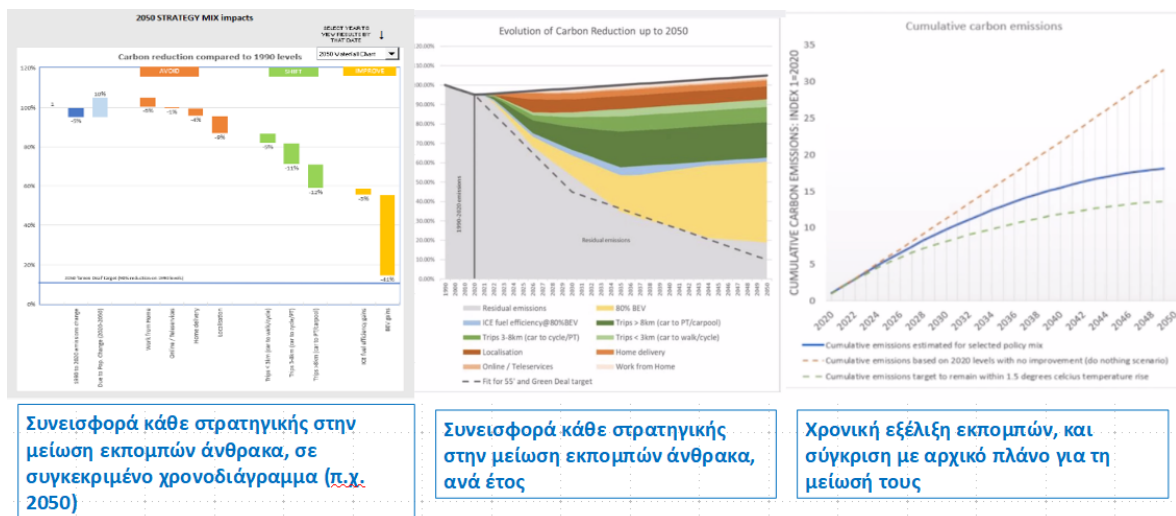
III. Βελτίωση (IMPROVE) μέσω της προώθησης της ηλεκτροκίνησης, της λειτουργικής αποτελεσματικότητας και απόδοσης μέσω ανεπτυγμένων τεχνολογιών οχημάτων και της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων.

Η ευρωπαϊκή πρωτοβουλία του SUMP PLUS σε συνεργασία με την VECTOS/SLR παρέχει την απαραίτητη καθοδήγηση στις πόλεις στη στροφή τους προς τη βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, εφαρμόζοντας ένα εργαλείο το οποίο επιτρέπει στις πόλεις να αξιολογούν τα σενάρια για στρατηγικές (AVOID-SHIFT-IMPROVE (ASI)) με στόχο την επίτευξη μηδενικών εκπομπών άνθρακα. Αυτό το εργαλείο αξιολόγησης υποστηρίζει τη λήψη αποφάσεων καθώς ποσοτικοποιεί και οπτικοποιεί τα προβλεπόμενα αποτελέσματα και τα συγκρίνει με διαφορετικές στρατηγικές ή ακόμη και με συνδυασμούς στρατηγικών μέσα σε

συγκεκριμένα χρονικά πλαίσια (π.χ. συνεισφορά κάθε στρατηγικής στη μείωση εκπομπών άνθρακα ανά έτος ή σε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα (π.χ. το 2050)).



Εικόνα 21 Εργαλείο στρατηγικής μείωσης CO₂, VECTOS

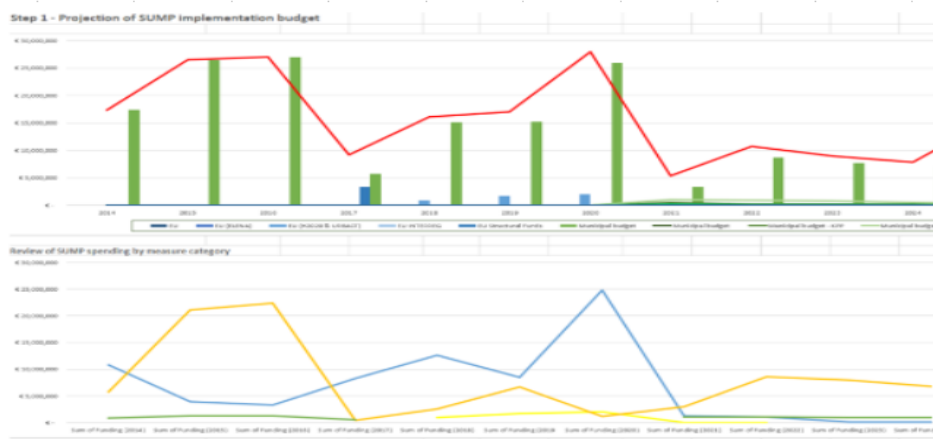


Εικόνα 22 Αξιολόγηση στρατηγικών μείωσης CO₂

Ενώ ο τομέας των μεταφορών μπορεί να διαδραματίσει κρίσιμο ρόλο όσον αφορά την εφαρμογή των πολιτικών «Αλλαγής» (SHIFT) και «Βελτίωσης» (IMPROVE), η «Αποφυγή» (AVOID) λειτουργεί διαφορετικά καθώς εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από άλλους τομείς που δημιουργούν την ανάγκη για μετακίνηση, όπως στην περίπτωση του Δήμου Πλατανιά η υψηλή εποχική επισκεψιμότητα. Επομένως η ανάπτυξη διατομεακών δεσμών μεταξύ του τομέα του τουρισμού και της κινητικότητας είναι εξαιρετικά σημαντική κυρίως όσον αφορά τη στρατηγική της Αποφυγής και της μείωσης της ανάγκης για μετακινήσεις για τη μετάβαση στη βιώσιμη κινητικότητα.

4.2.3.3 Εργαλείο χρηματοδότησης και παρακολούθησης δαπανών

Μέσω του προγράμματος ο Δήμος έχει την απαραίτητη καθοδήγηση και πρόσβαση σε περισσότερες οδηγίες σχετικά με τον σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση και την υλοποίηση των δράσεων. Η ανάπτυξη και υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ. στην περιοχή του Πλατανιά είναι πλέον απαραίτητη καθώς αποτελεί προϋπόθεση για την προσέλκυση ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών πόρων για τις αστικές μεταφορές (π.χ. διαρθρωτικά ταμεία και ταμεία επενδύσεων, Horizon 2020-CIVITAS, Connecting Europe Facility κ.α.). τους οποίους ο Δήμος θα χρειαστεί στην τρίτη και τέταρτη φάση του συμμετοχικού σχεδιασμού αυτού του Στρατηγικού του σχεδίου, στο επιχειρησιακό δηλαδή στάδιο το οποίο αφορά στην υλοποίηση των συνεχώς αναθεωρημένων πακέτων μέτρων που προέκυψαν έπειτα από διαδικασίες διαβούλευσης των υπεύθυνων χάραξης πολιτικής με το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Το SUMP-PLUS σε συνεργασία με το University College London (UCL) δίνει έμφαση στην ανάπτυξη μιας διαδικασίας και τη χρήση ενός συνόλου εργαλείων που θα βοηθήσουν το Δήμο Πλατανιά να αναπτύξει μια ολοκληρωμένη και στοχευμένη στρατηγική υλοποίησης, η οποία έχει πολλά πλεονεκτήματα, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας να πειστούν οι χρηματοδότες να δεσμευτούν μακροπρόθεσμα για την υποστήριξη του Σ.Β.Α.Κ.. Στο πλαίσιο του προγράμματος η VECTOS ανέπτυξε ένα εργαλείο το οποίο πέρα από την καταγραφή των δαπανών παρέχει επίσης πληροφορίες σχετικά με τα απαραίτητα πακέτα χρηματοδότησης τα οποία απαιτούνται για την υλοποίηση των επιλεγόμενων μέτρων.



Εικόνα 23 Εργαλείο παρακολούθησης χρηματοδότησης και δαπανών, VECTOS

Η συνδυαστική εφαρμογή όλων των παραπάνω μεθόδων και αναλυτικών καινοτόμων εργαλείων επέτρεψε τη δημιουργία ενός μοντέλου αναφοράς για την υφιστάμενη

κατάσταση κινητικότητας (baseline) συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στην λήψη στοχευμένων μέτρων για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που οφείλονται στην αυξημένη κινητικότητα στην Τ.Κ. Πλατανιά κατά την διάρκεια της θερινής περιόδου..

4.3 Κατάρτιση σεναρίων στο City Lab 4

Έπειτα από την εμπειριστατωμένη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του Πλατανιά και της διαπίστωσης των αρκετών δυσκολιών που προκύπτουν, είναι επιτακτική ανάγκη ο επαναπροσδιορισμός των μεταφορών εντός της πόλης. Ανακεφαλαιώνοντας τα προβλήματα στον τομέα της κινητικότητας συνοψίζονται ως εξής:

- Η βασική επαρχιακή οδός ΠΕΟ Χανίων-Κισσάμου σημειώνει πολύ υψηλούς φόρτους
- Έντονη κινητικότητα βαρέων οχημάτων επί της ΠΕΟ
- Ανυπαρξία ποδηλατοδρόμου
- Ελλιπείς δρομολόγια αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας
- Παράνομη στάθμευση
- Απουσία κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
- Παρόδια, παράνομη στάθμευση επί της ΠΕΟ
- Προβλήματα στη φορτοεκφόρτωση οχημάτων
- Μηδαμινή μέριμνα για την προσβασιμότητα κατηγορίας ΑμεΑ
- Μη ύπαρξη πεζοδρόμων
- Μη οριοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
- Ελλιπής σήμανση

Η ομάδα έργου του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Πλατανιά, διαμόρφωσε τρία εναλλακτικά σενάρια για την ανάπτυξη του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας της περιοχής, τα οποία είναι αποτέλεσμα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας στην περιοχή μελέτης καθώς επίσης των αναγκών και των προβλημάτων που χρήζουν αντιμετώπισης για την επίτευξη του στόχου.

Με την διαμόρφωση των διαφορετικών σεναρίων δίνεται η δυνατότητα να τεθούν οι στόχοι και να διαμορφωθούν οι δείκτες που απαιτούνται στα τελικά στάδια της διαμόρφωσης του Σχεδίου. Επομένως, λαμβάνοντας υπόψιν όσα αναφέρθηκαν, οι στρατηγικοί στόχοι που διέπουν το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δ. Πλατανιά και κατά συνέπεια την ανάπτυξη των εναλλακτικών σεναρίων είναι οι κάτωθι:

Αποσυμφόρηση κεντρικής αρτηρίας: Η ΠΕΟ Χανίων – Κισσάμου είναι η κύρια οδός επί της οποίας αναπτύσσεται γραμμικά η πόλη του Πλατανιά. Όπως είναι αναμενόμενο, οι χρήστες μέσων μεταφοράς που θέλουν να μετακινηθούν εντός της πόλης του Πλατανιά αλλά και να τη διαπεράσουν για τη μετάβασή τους σε άλλη κοντινή πόλη ή χωριό, διαβαίνουν από αυτήν την οδό. Το γεγονός αυτό έχει ως συνέπεια την υπερφόρτωση της ΠΕΟ και τη δημιουργία κυκλοφοριακής σύγχυσης. Σκοπός, λοιπόν, είναι η ρύθμιση της κυκλοφορίας επί της οδού ΠΕΟ Χανίων – Κισσάμου αλλά και των καθέτων της προκειμένου να δοθούν κίνητρα επαναπροσδιορισμού των μετακινήσεων.

Προσβασιμότητα: Με απώτερο σκοπό την εξασφάλιση της προσβασιμότητας από όλα τα εξυπηρετούμενα άτομα, είναι απαραίτητη η εξέταση και ο σχεδιασμός μέτρων και παρεμβάσεων επί των οδών και των πεζοδρομίων.

Περιβαλλοντική βιωσιμότητα: Είναι δεδομένο ότι τα οχήματα εκπέμπουν υπέρογκα ποσά αερίων του θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα. Οι σύγχρονες πόλεις πρέπει να προσαρμοστούν στις νέες ανάγκες κινητικότητας με άξονα την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης. Επομένως, θεωρείται κρίσιμο να δοθεί προτεραιότητα στην ήπια και συλλογικής μορφής μετακίνηση.

Ασφάλεια: Το ΣΒΑΚ οφείλει να προσδιορίσει τους κινδύνους που υφίστανται από την κατάσταση της κινητικότητας στην πόλη του Πλατανιά και να λάβει μέτρα για τη δημιουργία του αισθήματος ασφάλειας των μετακινουμένων.

Ελκυστικότητα περιοχής παρέμβασης: Δεδομένου ότι το αστικό κέντρο του Πλατανιά είναι καθαρά τουριστικός πόλος έλξης, χρήζει ιδιαίτερης αντιμετώπισης και προσοχής. Κρίνεται αναγκαία η λήψη μέτρων, τα οποία θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων του Δήμου και κατά τους χειμερινούς μήνες που σημειώνεται χαμηλή κινητικότητα αλλά κυρίως κατά τους θερινούς μήνες που οι μετακινήσεις εντός του Δήμου υπερτεταπλασιάζονται. Μέσω των παραπάνω σχεδιάζονται τρία (3) εναλλακτικά σενάρια βελτίωσης της κινητικότητας για το Δήμο Πλατανιά.

1^ο Εναλλακτικό Σενάριο: «Υφιστάμενες τάσεις / Business as usual»

Στο παρόν σενάριο δε γίνεται κάποια ειδική παρέμβαση στο πλαίσιο του Σ.Β.Α.Κ.. Μέσω αυτού η κατάσταση στην κινητικότητα παραμένει ως έχει, χωρίς περαιτέρω διαμορφώσεις και τροποποιήσεις εκτός των μελετών που ήδη τρέχουν από το Δ. Πλατανιά. Το σενάριο αυτό προβλέπει τη μετάβαση της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας στο Δήμο προς το χειρότερο, δεδομένου ότι ο τουριστικός πληθυσμός τους καλοκαιρινούς μήνες ολοένα και αυξάνεται, η κίνηση μέσα στην πόλη, ιδίως στο παραλιακό μέτωπο, είναι αναπόφευκτη. Σήμερα, η υφιστάμενη κατάσταση, ως έχει, είναι μη βιώσιμη για τον τοπικό πληθυσμό αλλά και για τους χιλιάδες επισκέπτες του Δήμου.

2ο Εναλλακτικό Σενάριο: «Σχεδιασμός για τον άνθρωπο»

Στο 2ο σενάριο προτείνεται μία σειρά κατευθύνσεων και μέτρων οι οποίες δύναται να βελτιώσουν σε μεγάλο βαθμό την υφιστάμενη κατάσταση της αστικής κινητικότητας με λογικές και άμεσες ρυθμίσεις. Μέσω του σεναρίου θα γίνει επαναπροσδιορισμός των υφιστάμενων ροών, των μέσων μετακίνησης, της χρήσης των οχημάτων, της οδικής ασφάλειας και της βελτίωσης της ποιότητας ζωής. Τα μέτρα που θα ληφθούν εστιάζουν στην αλλαγή της μέχρι τώρα κουλτούρας των μετακινήσεων εντός της πόλης και προβλέπουν να δημιουργήσουν ένα αστικό κέντρο εύκολα προσπελάσιμο και ασφαλές.

Επομένως, σε γενικότερο πλαίσιο τα μέτρα που προτείνονται αφορούν:

1. Στην εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης από το Δήμο Πλατανιά σε συνεργασία με την Περιφέρεια Κρήτης σύμφωνα με την οποία θα καθοριστούν περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και οδοί (κυρίως αδιέξοδοι) θα μετατραπούν σε πεζόδρομους. Προβλέπεται επίσης ανάπλαση των διαβάσεων, καθορισμός νέων καθ' υπόδειξη των αρμοδίων υπηρεσιών και εγκατάσταση της απαραίτητης σηματοδότησης σε όλα τα σημεία του οδικού δικτύου.
2. Στην εκπόνηση Μελέτης Στάθμευσης από το Δήμο Πλατανιά, η οποία θα απαγορεύει την παράδια στάθμευση. Επίσης θα προβλέπεται αστυνόμευση της περιοχής με στόχο της αποφυγής της παράνομης στάθμευσης. Στα πλαίσια αυτά θα καταβληθεί προσπάθεια διερεύνησης για την εξεύρεση ελεύθερων χώρων με στόχο τη δημιουργία

δημόσιων χώρων στάθμευσης ιδιωτικών οχημάτων και λεωφορείων (ΚΤΕΛ & ξενοδοχεία)

3. Στην εφαρμογή του εγκεκριμένου ΣΧΟΟΑΠ (Β2 Φάση) με τη δημιουργία του προτεινόμενου πεζόδρομου και ποδηλατόδρομου. Επίσης προβλέπεται η εκτέλεση ανισόπεδου κόμβου και δρόμων διασύνδεσης καθώς και η διάνοιξη νέων περιπατητικών διαδρομών.
4. Στην προτροπή του κοινού για τη χρήση της αστικής & υπεραστικής συγκοινωνίας με την παράλληλη αναβάθμιση των στάσεων των αστικών λεωφορείων και τη διασύνδεση με άλλα μέσα μεταφοράς καθώς και με τη δημιουργία υποδομών για πολυτροπική κινητικότητα. Οι έξυπνες στάσεις όπως και η πληροφόρηση των επιβατών σε πραγματικό χρόνο για τις διαδρομές λεωφορείων (GPS) θα συμβάλλουν τα μέγιστα στην επίτευξη των ανωτέρω. Στην κατεύθυνση αυτή θα συμβάλλει επίσης η δρομολόγηση λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων σε επιλεγμένες διαδρομές και ώρες καθώς και η προμήθεια κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς με ήπιες τεχνολογίας (λεωφορεία με υδρογόνο κ.λπ.)
5. Στη δημιουργία ποδηλατοδρόμων επί του παραλιακού μετώπου και σε άλλες κατάλληλες ζώνες πρασίνου. Επίσης προβλέπεται η υλοποίηση στρατηγικής μελέτης περιπατητικών και ποδηλατικών διαδρομών και η διασύνδεση με τουριστικά, ιστορικά αξιοθέατα και άλλα σημεία ενδιαφέροντος του Δήμου. Για την υλοποίηση των ανωτέρω θα συνέβαλλε τα μέγιστα η σήμανση και η δημιουργία χαρτών περιπατητικών και ποδηλατικών διαδρομών καθώς και η υλοποίηση και λειτουργία συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων
6. Στην προσβασιμότητα για όλους με τη δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για την απρόσκοπτη και ασφαλή πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί. Στην κατεύθυνση αυτή θα συμβάλλει επίσης η βελτίωση της πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα δημοτικά κτίρια και υπηρεσίες και η δημιουργία θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ. Τέλος, αναγκαία κρίνεται η κατασκευή ραμπών και οδηγών τυφλών στα πεζοδρόμια του βασικού δικτύου.

7. Στην εξεύρεση τρόπων εξοικονόμηση ενέργειας με τη χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και την αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας
8. Στην αναβάθμιση των κατάλληλων υποδομών ώστε να καθίσταται δυνατή η δημιουργία κάρτας κατοίκου που θα περιλαμβάνει όλα τα μέσα μεταφοράς εντός του Δήμου (δημοτική συγκοινωνία, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, ταξί) καθώς και εφαρμογές πληροφόρησης μετακινουμένων. Αναγκαία επίσης κρίνεται η ανάπτυξη δράσεων ενημέρωσης των νέων μέτρων και δυνατοτήτων μετακίνησης από τη δημόσια αρχή προς τους κατοίκους αλλά και η συνεργασία με ξενοδοχεία και αντίστοιχους φορείς για την ενημέρωση των τουριστών
9. Στην ποιοτική & λειτουργική εξυγίανση με την αύξηση των χώρων πρασίνου και τη ρύθμιση του ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων.

3^ο Εναλλακτικό Σενάριο: «Ριζοσπαστικό σενάριο»

Αυτό το σενάριο εκτιμάται ότι θα αλλάξει ριζικά την εικόνα της κινητικότητας στην πόλη του Πλατανιά με σημαντικές παρεμβάσεις και ρυθμίσεις στο κυκλοφοριακό δίκτυο της πόλης. Τα μέτρα και οι κατευθύνσεις που περιλαμβάνει το 3ο εναλλακτικό σενάριο συμφωνούν με τις αντίστοιχες του 2ου εναλλακτικού σεναρίου αλλά με την προσθήκη κάποιων συμπληρωματικών παρεμβάσεων που απαιτούν περισσότερους χρηματοδοτικούς πόρους. Δεδομένου ότι η μόνη και κύρια οδός που διέρχονται τα οχήματα για να μεταβούν στο Δ. Πλατανιά αλλά και σε όμορους προορισμούς είναι αυτή της ΠΕΟ Χανίων – Κισσάμου, καθίσταται αναγκαία η δημιουργία παρακαμπτήριου οδού η οποία δε θα διαπερνά το αστικό κέντρο του Πλατανιά και θα αποσυμφορήσει σε μεγάλο βαθμό την κίνηση επί της ΠΕΟ.

Στο σενάριο αυτό δε θα χρειαστεί η διάνοιξη μίας νέας οδού, αλλά η ενίσχυση, αναδιάρθρωση και επαναπροσδιορισμός ήδη υπάρχουσας οδού. Μέσω αυτού του μέτρου πρέπει να γίνει επανεξέταση της κατάλληλης οδού για τη δημιουργία παρακαμπτήριου αλλά και των κάθετων οδών διασύνδεσής της. Το σενάριο αυτό αποτελείται από παρεμβατικά μέτρα τα οποία θα αλλάξουν δραστικά και ριζικά την κατάσταση

κινητικότητας του Δήμου. Ειδικότερα, για την δημιουργία νέας παρακαμπτήριας οδού απαιτείται η εκπόνηση μίας σειράς μελετών όπως πράξεις εφαρμογής και αναλογισμού, απαλλοτριώσεις, κυκλοφοριακές μελέτες από το Δήμο Πλατανιά ή/και την Περιφέρεια, οι οποίες θα δημιουργήσουν το νέο οδικό δίκτυο και θα επαναπροσδιοριστεί η ιεράρχησή του. Ενδεχομένως δύναται να χρειαστεί η συνεργασία και με όμορους Δήμους του Πλατανιά οι οποίοι θα επηρεαστούν από το έργο. Παράλληλα, είναι απαραίτητος ο σχεδιασμός πεζοδρομίων επί των νέων οδικών αρτηριών, οδικοί δακτύλιοι, φυτεύσεις, ειδική σήμανση, διαχείριση όμβριων υδάτων, καθορισμός κυκλοφοριακών ορίων κ.λπ.

4.4 Ομάδες μέτρων – σύνοψη συμμετοχικού σχεδιασμού ενδιαφερόμενων φορέων και κατοίκων

Μετά την κατάρτιση των τριών εναλλακτικών σεναρίων για τη βελτίωση της κινητικότητας για το Δήμο Πλατανιά πραγματοποιήθηκε η αξιολόγηση τους με βάση τη συνάφειά τους με τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές και τον βαθμό επικέντρωσης στα πακέτα μέτρων που προτείνονται για την βιώσιμη αστική κινητικότητα. Η τοπική ομάδα εργασίας, με τη στήριξη των απλοποιημένων αναλυτικών εργαλείων SUMP-PLUS σε συνδυασμό με τα αποτελέσματα της Επιτροπής Διαβούλευσης των φορέων και των διαβουλεύσεων των πολιτών ανέπτυξε τέσσερα πακέτα μέτρων για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της εξαιρετικά υψηλής κινητικότητας που εντοπίζεται στην Τ.Κ. Πλατανιά κατά την διάρκεια της τουριστικής περιόδου ως εξής:

1. Μέτρα έχουν ως στόχο την αποσυμφόρηση και τη βελτίωση κυκλοφορίας στην Παλαιά Εθνική Οδό.

Μεταξύ των λύσεων που προτείνονται για κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση είναι η δημιουργία παρακαμπτηρίου δρόμου επί της παλιάς εθνικής οδού, ο ορισμός ειδικού ωραρίου και χώρου φορτοεκφόρτωσης για τα οχήματα τροφοδοσίας με σκοπό τη βελτίωση των εμπορευματικών μεταφορών, η υλοποίηση κυκλικού κόμβου σε κομβικό σημείο, η αξιολόγηση σημείων ατυχημάτων καθώς και σενάρια περιορισμού ορίων ταχύτητας επί της ΠΕΟ.

Πιο συγκεκριμένα, το σενάριο σχετικά με τη δημιουργία παρακαμπτηρίου δρόμου στόχος είναι η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης στην ΠΕΟ τους καλοκαιρινούς μήνες λόγω των συνεχώς αυξανόμενων τουριστικών ροών. Η ανάλυση, η οποία έγινε από τη Space Syntax, ευρωπαϊκό εταίρο στο πρόγραμμα SUMP PLUS, αφορά την προσβασιμότητα (spatial accessibility), ένα μέτρο που δίδει τη δυνατότητα αξιολόγησης εναλλακτικών σεναρίων όπως για παράδειγμα πόσο πιθανόν είναι να χρησιμοποιείται ο δρόμος καθώς και τον χρόνο του ταξιδιού χωρίς όμως να λαμβάνει υπόψη παραμέτρους όπως τεχνικές απαιτήσεις κατασκευής κατασκευαστικών έργων, κόστος κ.α. Συνοψίζοντας χρειάζεται μία ολιστική προσέγγιση για την ανάπτυξη ενός σχεδίου μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης στην Παλαιά Εθνική Οδό. Το σχέδιο μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης θα πρέπει να είναι ένας συνδυασμός μέτρων ήπιας κυκλοφορίας (traffic

calming) καθώς και η εισαγωγή μια επιλογής διαδρομής η οποία θα έχει τη μεγαλύτερη πιθανότητα χρήσης. Αυτή η προσέγγιση θα συμβάλει στο στόχο άμβλυνσης του κυκλοφοριακού προβλήματος στην ΠΕΟ κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου.

Αναφορικά δε με την αξιολόγηση των σημείων ατυχημάτων κατηγοριοποιήθηκαν με βάση ποσοτικά (μέγεθος οικοδομικού τετραγώνου, πλάτος δρόμου) και ποιοτικά μέτρα (ενεργή αλληλεπίδραση δρόμου-κτιρίων, ποιότητα δημόσιου χώρου). Τα αποτελέσματα έδωσαν τις προτάσεις σχεδίασης οι οποίες αφορούν στρατηγικές μείωσης ταχύτητας, δημιουργία ποδηλατοδρόμων, βελτίωση ποιότητας δημόσιου χώρου, χώροι μικτής κυκλοφορίας κ.λπ. Εν κατακλείδι αυτή η ανάλυση έχει τη δυνατότητα να υποστηρίξει τη λήψη αποφάσεων για κατάλληλες σχεδιαστικές παρεμβάσεις σε διαφορετικά τμήματα της ΠΕΟ οι οποίες θα βοηθήσουν συνολικά στην μείωση της ταχύτητας κατά μήκος της ΠΕΟ, δημιουργώντας ταυτόχρονα καλύτερο περιβάλλον για τους πεζούς.

2. Μέτρα για ενεργή κινητικότητα

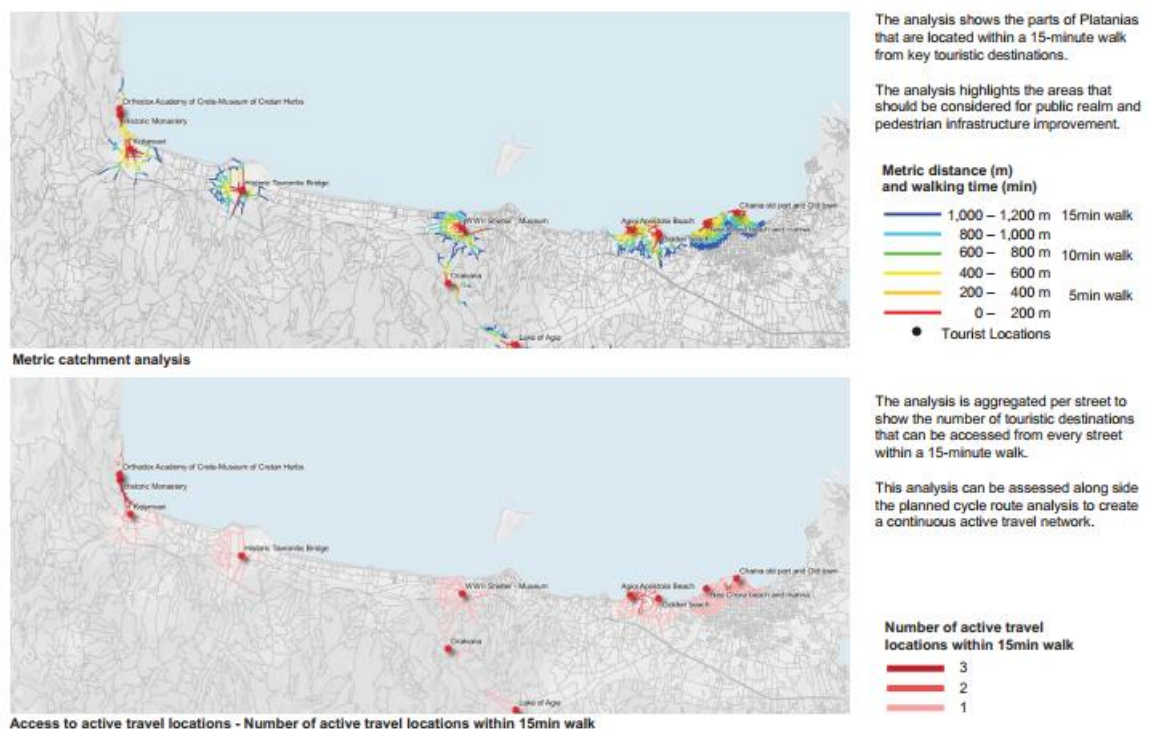
Σχετικά με τα μέτρα για την προώθηση της ενεργής κινητικότητας προτάθηκε η αξιολόγηση και η αναβάθμιση των υποδομών πεζής μετακίνησης, βελτιώσεις σε διαβάσεις πεζών, πεζοδρομήσεις και μονοδρομήσεις σε κάθετους δρόμους,, η απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης, η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, η έξυπνη διαχείριση με φωτεινούς σηματοδότες με βάση τις εποχικές ανάγκες, η διερεύνηση ελεύθερων χώρων για δημιουργία δημόσιων χώρων στάθμευσης, η σμίκρυνση του οδοστρώματος της παλιάς εθνικής οδού με παράλληλη δημιουργία ποδηλατοδρόμων και διαπλάτυνση των πεζόδρομων καθώς και ο καθορισμός συγκεκριμένου τμήματος της ΠΕΟ, το οποίο αντιμετωπίζει τα προβλήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, ως ένας χώρος μεικτής κυκλοφορίας, του οποίου βασική αρχή είναι ότι μοιράζεται εξίσου από όλα τα μέσα μεταφοράς συμπεριλαμβανομένου πεζών και ποδηλάτων και η υιοθέτηση της ίδιας περίπου ταχύτητας από όλους. Αυτού του είδους η προσέγγιση, η οποία εφαρμόστηκε στην εργαλειοθήκη της Space syntax έδειξε το αντίκτυπο της μείωσης του πλάτους του οδοστρώματος στην προσβασιμότητα των διαφόρων τμημάτων του δικτύου, η οποία σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ανάλυσης αυξάνεται στους δρόμους γύρω από την ΠΕΟ, όπως επίσης αυξάνεται και η σύνδεση με το παραλιακό μέτωπο.

3. Μέτρα διασύνδεσης

Για την καλύτερη διασύνδεση σημείων κοινωνικού ενδιαφέροντος, καταλυμάτων και τουριστικών προορισμών, προτάθηκε η αναβάθμιση της διασύνδεσης με την ενδοχώρα, η δημιουργία ενός δικτύου ποδηλατικών και περιπατητικών διαδρομών, η αξιολόγηση και αναβάθμιση των υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας αλλά και η δημιουργία διαμετακομιστικού σταθμού μετεπιβίβασης επιβατών.

Για τον καθορισμό των κατάλληλων μέτρων διασύνδεσης εφαρμόστηκε και σε αυτή την περίπτωση η εργαλειοθήκη χωρικής ανάλυσης της Space syntax με τη συνδρομή της οποίας αποτυπώθηκαν τα σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος με έμφαση σε αυτά που θα μπορούσε κανείς να κινηθεί με μέσα ενεργού κινητικότητας, οι προτεινόμενες ποδηλατικές διαδρομές καθώς επίσης και οι στάσεις της Δημόσιας συγκοινωνίας.

Catchment Analysis Access touristic attractions



Εικόνα 24 Παράδειγμα της χωρικής ανάλυσης της Space syntax για την αξιολόγηση της πρόσβασης σε σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος στο Δήμο Πλατανιά

4. Μέτρα για προσβασιμότητα

Στο πλαίσιο της βελτίωσης της πρόσβασης των ΑμεΑ στα δημοτικά κτίρια και υπηρεσίες, θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ , προτάθηκε η δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί, η δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών στα πεζοδρόμια του βασικού δικτύου καθώς και η δημιουργία περισσότερων χώρων πρασίνου.

Εν κατακλείδι, το σενάριο του “Business as usual” δεν αποτελεί επιλογή. Η έρευνα και η καινοτομία εστιασμένες στις βασικές προκλήσεις, θα συμβάλουν ουσιαστικά στην επίτευξη των στόχων της Ένωσης για περιορισμό της αύξησης της παγκόσμιας θερμοκρασίας στους 2 °C, μείωση κατά 60 % των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές και παράλληλα θα επιτευχθεί δραστική μείωση του κόστους της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων και την εξάλειψη των θανάτων από τροχαία ατυχήματα έως το 2050.

Κλείνοντας αξίζει να γίνει μία αναφορά στις μελέτες, τις περιβαλλοντικές δράσεις, τα έργα και τις υποδομές που βρίσκονται σε εξέλιξη και οποίες συντελέστηκαν στο πλαίσιο της συμμετοχής του Δήμου στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα SUMP PLUS με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας όπως για παράδειγμα η μίσθωση ηλεκτρικών ποδηλάτων στο πλαίσιο του Προγράμματος μικροκινητικότητας, η μελέτη Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.), η καταγραφή των κοινόχρηστων χώρων, μελέτη Αντιπλημμυρικής προστασίας για τη Δημοτική Ενότητα Πλατανιά, υπογειοποίηση καλωδίων με ταυτόχρονη διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ολοκληρωμένες υποδομές προσβασιμότητας ΑμεΑ σε τέσσερις παραλίες του Δήμου Πλατανιά, το Επιχειρησιακό Σχέδιο για εξασφάλιση κοινωφελών κοινόχρηστων χώρων, αξιολόγηση σεναρίων για τον περιορισμό της άσκοπης κυκλοφορίας μέσα από το εμπορικό κέντρο, μελέτη με σκοπό τη λήψη των κατάλληλων μέτρων για την μετρίαση και τη δημιουργία ζωνών επικινδυνότητας σε περιοχές εντός οικισμού και τέλος μελέτη για υλοποίηση κυκλικού κόμβου σε στρατηγικό σημείο με σκοπό τη βελτίωση και την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας

Συμπεράσματα – προτάσεις

Ενώ οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που οφείλονται στην ανθρώπινη δραστηριότητα έκαναν την εμφάνισή τους πριν από 50 χρόνια και η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης επινοήθηκε από το 1972, μόλις την τελευταία δεκαετία έχουν αρχίσει να γίνονται οι πρώτες συστηματικές και αξιόλογες προσπάθειες για την ένταξη της βιωσιμότητας σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 70% των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου οφείλεται στις μεταφορές. Καθώς η ανάσχεση της κλιματικής αλλαγής αποτελεί τη σημαντικότερη προτεραιότητα της διεθνούς κοινότητας, η ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών επιταγών στην πολιτική των μεταφορών είναι κρίσιμη για την περαιτέρω μείωση των ρύπων και τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων. Ειδικότερα, η άνευ προηγουμένου κρίση υγείας στην Ευρώπη υπογράμμισε περαιτέρω την αναγκαιότητα της προστασίας της ατμόσφαιρας και του περιβάλλοντος προκειμένου να επιτευχθεί η ανθεκτικότητά μας. Εάν ο πλανήτης είχε επενδύσει περισσότερο στους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης θα υπήρχαν πιο γερά θεμέλια για την αντοχή τέτοιων σοκ, όπως αυτό της τρέχουσας κρίσης της πανδημίας του COVID-19, λόγω της οποίας διαπιστώθηκε η άμεση και επιτακτική ανάγκη μίας περιβαλλοντικής στροφής, φιλικής προς το περιβάλλον. Οι τάσεις που εμφανίστηκαν κατά τη διάρκεια της πανδημίας όπως η ανάπτυξη της ενεργούς κινητικότητας και της κινητικότητας χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, απαιτείται να ενθαρρυνθούν περαιτέρω.

Ο τουρισμός ως φαινόμενο με ραγδαία αύξηση και εξάπλωση δεν θα μπορούσε να αφήσει το Δήμο Πλατανιά, έναν διεθνώς δημοφιλή προορισμό, ανεπηρέαστο. Σε αρκετές αναλύσεις, με γνωστότερη αυτή του Buttler (1980), επισημαίνονται τα προβλήματα υποβάθμισης που αντιμετωπίζουν όσες τουριστικές περιοχές δεν παρεμβαίνουν στις διαδικασίες τουριστικής ανάπτυξης καθώς η υποβάθμιση αυτή μπορεί τελικά να οδηγήσει στην υπανάπτυξη, εφόσον η περιοχή δεν μπορεί να είναι πλέον ανταγωνιστική. Επομένως, υπό τις παρούσες συνθήκες, καθίσταται επιτακτική η ανάγκη να αποδομηθεί η σημερινή προβληματική εικόνα των μεταφορών στο δήμο και να προταθούν μέτρα βελτίωσης της προσπελασιμότητας και κινητικότητας εντός της πόλης. Η υφιστάμενη κατάσταση της κινητικότητας στο Δήμο Πλατανιά είναι αυτή που ανέδειξε την ανάγκη για κίνητρα αντιστάθμισης καθώς και για άμεσα και αποτελεσματικά μέτρα δίδοντας τη δυνατότητα

στους μελετητές να επεξεργαστούν την εικόνα της κινητικότητας της πόλης του Πλατανιά και εν συνεχεία να προχωρήσουν στην κατάρτιση εναλλακτικών σεναρίων και στην αξιολόγησή τους με σκοπό τον καθορισμό των κατάλληλων ομάδων μέτρων, στα οποία κατέληξαν μέσω της συμμετοχικής διαδικασίας των αρχών με τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα SUMP PLUS, σε συνεργασία με το Εργαστήριο Ανανεώσιμων Πηγών ενέργειας του Πολυτεχνείου Κρήτης εξοπλίζει το Δήμο Πλατανιά με την απαραίτητη τεχνογνωσία και τις κατάλληλες ικανότητες οι οποίες θα καταστήσουν την κινητικότητα στην περιοχή του Πλατανιά «πράσινη», «έξυπνη», ασφαλή, χωρίς αποκλεισμούς και ταυτόχρονα υψηλής ποιότητας προκειμένου να μπορέσει να ανταγωνιστεί και να μειώσει την εκτεταμένη χρήση του Ι.Χ.. συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην ανάδειξή του ως έναν καινοτομικό, πρότυπο μεσογειακό Δήμο σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας για τις υπόλοιπες πόλεις της Μεσογείου με παρόμοια τυπικά χαρακτηριστικά (μέγεθος, τουριστική ανάπτυξη).

Είναι σημαντικό δε να γίνει κατανοητό ότι με μονά-ζυγά, αστυνομικά ή εισπρακτικά μέτρα δεν επιλύεται το κυκλοφοριακό πρόβλημα. Αρχικά, στο σχεδιασμό νέων συστημάτων κινητικότητας, είναι απαραίτητο να συμπεριλαμβάνονται και οι ανάγκες της εποχής της οποίας διανύουμε την εκάστοτε περίοδο αλλά και οι πόροι και συνθήκες της αρμόδια αρχής της περιοχής μελέτης. Ο τοπικός σχεδιασμός, η από κάτω προς τα πάνω προσέγγιση, είναι το σημείο κλειδί για τη διαμόρφωση των πόλεων σύμφωνα με τις ανάγκες τους. Ο σχεδιασμός γίνεται για την ορθή και χωρίς κωλύματα κινητικότητα όλων των κοινωνικών ομάδων που διαμένουν στην πόλη ή την επισκέπτονται. Επομένως, ο σχεδιασμός της κινητικότητας του Πλατανιά είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τα προβλήματα και τις ανάγκες της πόλης και δεν αφορά την εφαρμογή ουτοπικών κατευθύνσεων και μέτρων τα οποία κάθε άλλο παρά θα βοηθήσουν στη μετάβαση της περιοχής σε μια σύγχρονη, βιώσιμη και λειτουργική πόλη.

Το βασικό πλεονέκτημα της υλοποίησης του Σ.Β.Α.Κ. στο πλαίσιο της συμμετοχής στο πρόγραμμα SUMP-PLUS, ο οποίος ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου μετατρέπεται σε μία πόλη που νοσεί εξαιτίας της εκτεταμένης παρουσίας Ι.Χ. και της εξάρτησης των μετακινούμενων από αυτό, είναι η «Αλλαγή Φιλοσοφίας» σχετικά με τις μετακινήσεις και η «Ανατροπή» του υφιστάμενου καθεστώτος κυκλοφοριακού

σχεδιασμού. Στις περιπτώσεις που εξετάστηκαν, δεν ήταν μόνο η στρατηγική της Ομάδας Εργασίας του Δήμου καθώς και της Τεχνικής Ομάδας του SUMP-PLUS του Πολυτεχνείου Κρήτης που λειτούργησαν. Η διαφορά πλέον έγκειται στην προθυμία των πολιτών να ενταχθούν σε μια ομάδα αποφασισμένη να κάνει τις αλλαγές που απαιτούνται στον επιβαρυσμένο τομέα της κινητικότητας. Σε κάθε περίπτωση, η δημόσια συζήτηση προηγήθηκε της δράσης. Η επιθυμία για αλλαγή αποτελεί έκφραση θάρρους, αποφασιστικότητας και επιμονής.

Όσον αφορά τον χρονικό ορίζοντα των αποτελεσμάτων του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας του Δήμου Πλατανιά είναι η δεκαετία, δηλαδή το 2033 ενώ ενδιάμεσοι χρονικοί ορίζοντες εξέτασης είναι ο βραχυπρόθεσμος τριετίας, δηλαδή το 2026 και ο μεσοπρόθεσμος πενταετίας, δηλαδή το 2028. Ωστόσο καθίσταται σαφές ότι τα προτεινόμενα μέτρα, αποτελούν μόνο μια δέσμη ενεργειών που μπορούν και πρέπει να γίνουν για να αντιμετωπισθούν οι αρνητικές επιπτώσεις της αυξημένης κινητικότητας και η υποβολή επιπλέον προτάσεων θα είναι άνευ σημασίας, εάν δεν διασφαλιστεί μία μείζονα προτεραιότητα. Αν δηλαδή οι αρμόδιες αρχές δεν ξεφύγουν από τη λογική της μη σύγκρουσης με κατεστημένα και παγιωμένα συμφέροντα και καταστάσεις. Ασφαλώς και ενέχει τον κίνδυνο πολιτικού κόστους, η αντιπαράθεση π.χ. με τους ιδιοκτήτες γης προκειμένου να γίνουν οι απαραίτητες απαλλοτριώσεις ή με τους ιδιοκτήτες καταστημάτων για την απαραίτητη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων επί της ΠΕΟ ή με τους ιδιοκτήτες ταξί για την αντικατάσταση των πετρελαιοκίνητων οχημάτων κ.λπ.. Το κόστος όμως αυτό δεν μπορεί και δεν πρέπει να αποτελέσει τροχοπέδη στη λήψη μέτρων και στην ανάληψη πρωτοβουλιών που θα θέσουν τέλος στην ελλιπή οδική ασφάλεια, στην οποία οφείλεται ο μεγάλος αριθμός ατυχημάτων, η συνεχής υποβάθμιση της ζωής των κατοίκων κ.λπ. και με γνώμονα αυτό απαιτείται η λήψη δυναμικών αποφάσεων που θα μετατρέψουν την ουτοπική εικόνα της βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο Πλατανιά σε μία ρεαλιστική πραγματικότητα για μια σύγχρονη πόλη που θα ανταποκρίνεται στους όρους της αειφορίας, της βιώσιμης ανάπτυξης και της κοινωνικής συνοχής, βελτιώνοντας παράλληλα τους όρους διαβίωσης των κατοίκων της και διαμονής των επισκεπτών της.

Βιβλιογραφικές αναφορές

Αραβαντινός Α., Βλασός Θ., Γαβριελάτος Ε. κ.α. (2013), Πράσινες μετακινήσεις στις πόλεις, Πολιτική για μία βιώσιμη κινητικότητα στα αστικά κέντρα – Μία ευρωπαϊκή θεώρηση, επιμ. Σταύρος Χρ. Τσέτσης και Βούλα Χρ. Τσέτση, Αθήνα, εκδόσεις Παπασωτηρίου

Barber, B. (2013) *If Mayors ruled the World, Dysfunctional Nations, Rising Cities*, Yale University Press.

Barney J.B., “Firm Resources and Sustained Competitive Advantage”, *Journal of Management*, vol. 17, n° 1, 1991, p. 99-120.

Berman S.L., Wicks A.C., Kotha S., Jones T.M., “Does stakeholder orientation matter?”, *Academy of Management Journal*, vol. 42, 1999, p. 488-506.

Buttler, R.W., (1980), The Concept of A Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources, *Canadian Geographer/Le Géographe Canadien*, pp. 5-12

Coccosis H.,(1996), Tourism and Sustainability: Perspectives and Implications. In G. Priestley, J. Edwards & H. Coccosis (Eds.), *Sustainable Tourism? European Experiences*, Wallingford, UK, Center of Agriculture and Bioscience International

Edward B. Barbier, (1987), *The Concept of Sustainable Economic Development*, Cambridge University Press

Harvey, D. (1989). « From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism ». *Geographiska Annaler*, 71 (1), 3–17.

Hawken, Paul. *The Ecology of Commerce: A Declaration of Sustainability*. New York: HarperCollins Publisher, 1993.

Hawkes, J. (2001). *The Fourth Pillar of Sustainability: Culture’s Essential Role in Public Planning*. Victoria, Cultural Development Network.

Kingdon, J.W. (1984). *Agendas, alternatives, and public policies*. New York, Harper Collins

OCDE/BM (2016). *Integrating human rights into development. Donor approaches, experiences, and challenges*. Banque mondiale, 3e édition, Washington D.C

Robert Costanza, Herman E. Daly & Joy A. Bartholomew, (1991), *Ecological Economics: The Science and Management of Sustainability*. Columbia University Press

Σταύρος Τσέτσης, Οι αστικές μεταφορές στην Κοινοτική προσέγγιση «Ενημερωτικό Δελτίο» ΤΕΕ τεύχος 1647. 21 Ιανουαρίου 1991

Sharpley, R. & Telfer, D. J., (2014), *Tourism and Development*, Clevedon: Channel View Publications

Sperling Dr. and Dr. Gordon, (2008), “Two Billion Cars Transforming a Culture” at “Two Billion Cars: Driving Toward Sustainability” (2009), Oxford University Press

Wernerfelt B., “A Resource-based View of the Firm”, *Strategic Management Journal*, vol. 5, n° 1, 1984, p. 171-180.

World Commission on Environment and Development (WCED), *Our Common Future*, Les Éditions du Fleuve, Παρίσι, 1988.

Χάρης Κοκκώσης και Πάρις Τσάρτας (2001), *Βιώσιμη Τουριστική ανάπτυξη και Περιβάλλον*, Δεύτερη έκδοση (2019), Αθήνα, εκδόσεις Κριτική

Πρωτογενείς πηγές

Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 18.3.87

Rurprecht Consult (εκδότης), *Κατευθυντήριες Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας*, Δεύτερη Έκδοση, 2019

Πενταετές επιχειρησιακό σχέδιο Δήμου Πλατανιά 2014-2019

Παλαιολόγος, Γ. (2019, Μάιος 07). Η ασφάλεια κάθε χρήστη είναι δική του ευθύνη. Η Καθημερινή. Ανακτήθηκε από <http://www.kathimerini.gr/>

Σχέδιο δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Πλατανιά, 2014

Διαδίκτυο

https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_el

https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_el

<https://eur-lex.europa.eu/EL/legal-content/summary/programme-for-the-environment-and-climate-action-life-2021-2027.html>

<https://www.kathimerini.gr/world/562137922/einai-episimo-o-pagkosmios-plithysmos-eftase-ta-8-disekatomyria/>

<https://www.parakritika.gr/prochora-to-schedio-viosimis-astikis-kinitikotitas-ston-dimo-platania/>

<https://www.eea.europa.eu/el/themes/transport/intro>

<https://civitas.eu/>

<https://sump-plus.eu/>

<https://www.platanias.gr/>

<https://svakplatania.gr/>