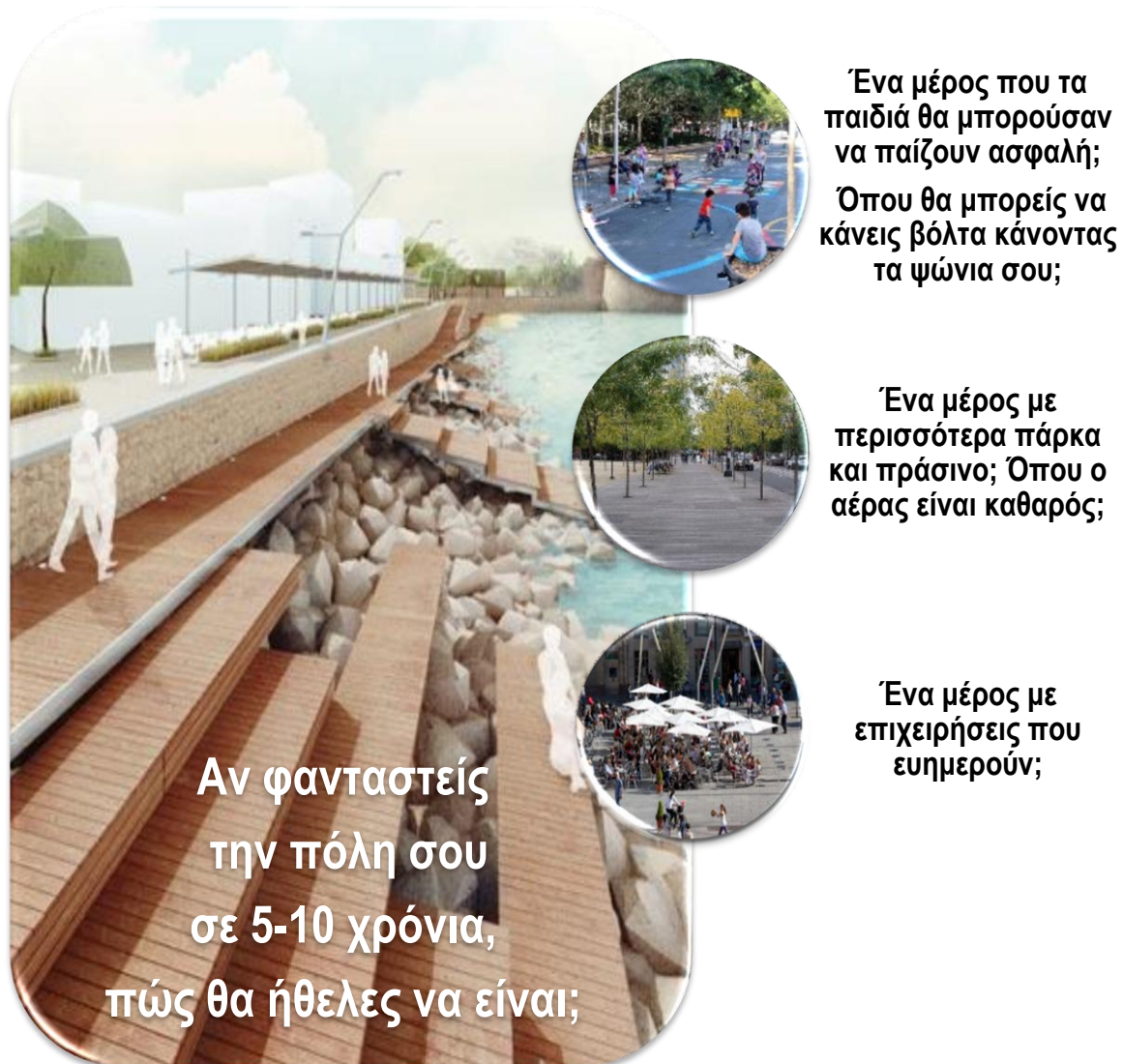


12 ΣΒΑΚ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΡΑΦΗΝΑΣ ΠΙΚΕΡΜΙΟΥ

12.1 Αρχικό Πλαίσιο ΣΒΑΚ: Ορισμός και Στόχοι για την κατανόηση του αντικειμένου, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία



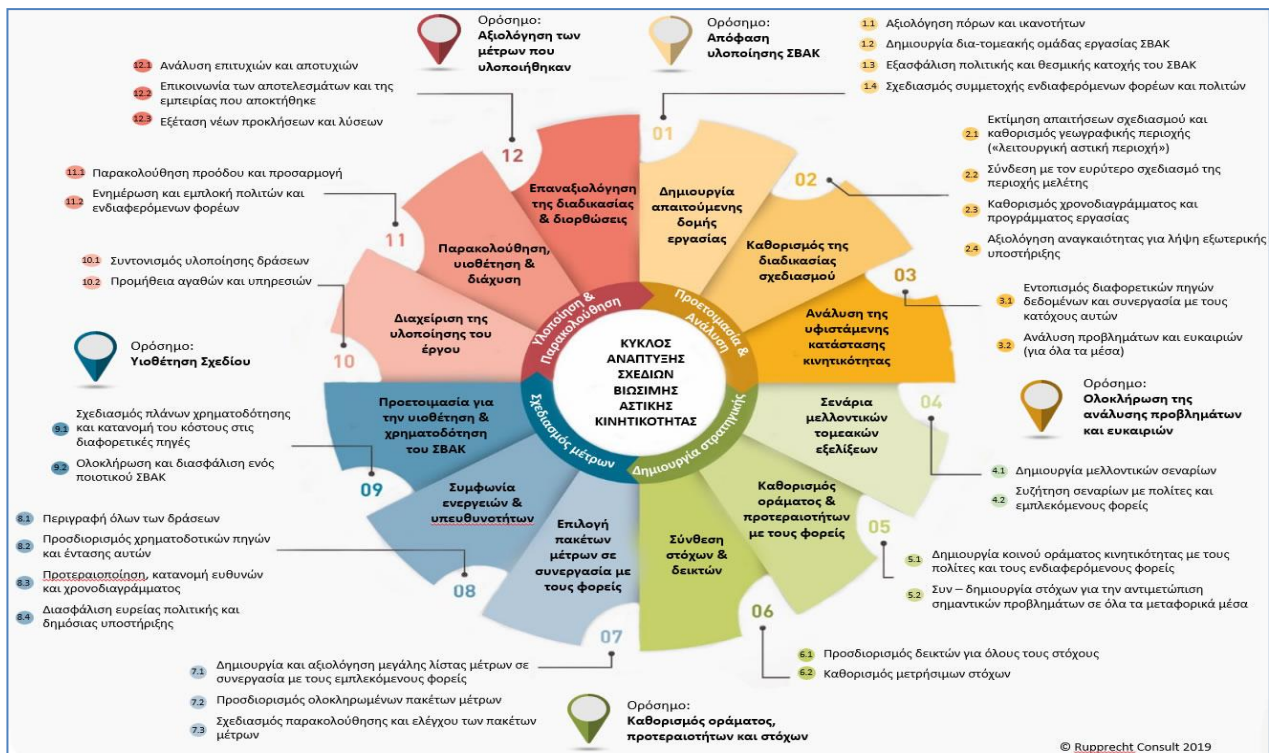
Τα παραπάνω ερωτήματα αποτελούν κάποια από τα κύρια ερωτήματα που καλούμαστε να απαντήσουμε στο πλαίσιο εκπόνησης ενός Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), ενώ συνάμα προσπαθούν να περιγράψουν τις αρχές και τους στόχους προσέγγισης που έχει και πρόκειται να κινηθεί η παρούσα μελέτη, η οποία διαφέρει από τον συμβατικό συγκοινωνιακό σχεδιασμό (κυκλοφοριακή μελέτη). Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία¹:

- ❖ Το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)** είναι το στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό

¹ Ν.4784/2021

ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το ΣΒΑΚ στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομειακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

- ❖ Η **περιοχή παρέμβασης**, αφορά στην περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του ΣΒΑΚ εντός των ορίων της οποίας ο φορέας εκπόνησης ασκεί την κατά τόπον αρμοδιότητά του, ήτοι ο Δήμος Ραφήνας Πικερμίου. Συγκεκριμένα, η περιοχή παρέμβασης ορίζεται η γεωγραφική περιοχή που καλύπτει τις Δ.Ε. Ραφήνας και Πικερμίου (ενώ συμπεριλαμβάνεται η πρόσβαση σε όλα τα σχολεία και τις υπηρεσίες του Δήμου καθώς και η δημοτική, αστική και υπεραστική συγκοινωνία, για το σύνολο του Δήμου).
- ❖ Ο **φορέας εκπόνησης**, αποτελεί τον αρμόδιο για την περιοχή παρέμβασης ΟΤΑ α' ή β' βαθμού, ήτοι ο Δήμος Ραφήνας Πικερμίου.
- ❖ Η **Ομάδα εργασίας**, είναι η ομάδα που συγκροτείται με αντικείμενο την κατάρτιση του ΣΒΑΚ.
- ❖ Το **δίκτυο φορέων**, περιλαμβάνει τους ΟΤΑ α' και β' βαθμού, αποκεντρωμένες διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, εκπρόσωποι υπηρεσιών τροχαίας αστυνόμευσης, επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις, εκπρόσωποι της εκπαιδευτικής κοινότητας που επηρεάζονται από την κατάρτιση του ΣΒΑΚ ή ενδιαφέρονται για αυτό και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής. Στο δίκτυο φορέων δύναται να συμμετέχουν σωματεία, αστικές εταιρείες, σύλλογοι και οργανώσεις ή άλλοι φορείς με καταστατικό σκοπό συναφή με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3 του Ν.4784/2021, καθώς και φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία.
- ❖ Το **Σύμφωνο Συμμετοχής**, αφορά στο σύμφωνο που καταρτίζεται από τον Δήμο Ραφήνας Πικερμίου και αποτυπώνει τη συνεργασία με το δίκτυο φορέων για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.
- ❖ Ο **Κύκλος ΣΒΑΚ**, περιλαμβάνει τις φάσεις και τα στάδια που αποτυπώνουν την κατάρτιση ενός ΣΒΑΚ.



Εικόνα 1: Ο κύκλος του ΣΒΑΚ (Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan -2nd edition).

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (ΤΕ-1, 2, 3)
Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική
Ημερομηνία: 09/2021
Έκδοση: 2

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 2

Σελίδα: 12-2

- ❖ Το/α **μέτρο/α ΣΒΑΚ**, αφορούν στην/εις δράση/εις που συμβάλλει/ουν στην επίτευξη ενός ή περισσότερων στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ ή στην αντιμετώπιση ενός ή περισσότερων προβλημάτων που έχουν διαπιστωθεί στην περιοχή παρέμβασης.
- ❖ Το/α **πακέτο/α μέτρων**, αφορά στο συνδυασμό συμπληρωματικών μέτρων, η υλοποίηση των οποίων γίνεται συντονισμένα.
- ❖ Οι **Στόχοι ΣΒΑΚ** είναι οι μετρήσιμοι στόχοι, οι οποίοι συνδέονται με την δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος αστικών μεταφορών αξιοποιώντας αποτελεσματικά τον δημόσιο χώρο, τις υφιστάμενες υποδομές και υπηρεσίες μεταφορών, μέσω: α) της ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς, β) της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης και ιδιαίτερα των μη μηχανοκίνητων, όπως πεζή, του ποδηλάτου και των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.), γ) της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα, δ) της προαγωγής της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού, περιλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων, ε) της μείωσης της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης, στ) της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών, ζ) της καλύτερης διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής, η) της οργάνωσης της στάθμευσης, θ) της αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου, την υποστήριξη της συνδυασμένης χρήσης των μέσων μεταφοράς και τον σχεδιασμό των αστικών μεταφορών. Τέλος, οι στόχοι συνδέονται πάντα με τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ. **Οι στόχοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.**
- ❖ Οι **Προτεραιότητες**, αφορούν στα θεματικά πεδία στα οποία εστιάζει το υπό κατάρτιση ΣΒΑΚ. Οι προτεραιότητες ιεραρχούν τις κατευθύνσεις βελτίωσης για την περιοχή παρέμβασης, ώστε να καταστεί το σύστημα μεταφορών βιώσιμο σύμφωνα με τα οριζόμενα στη κείμενη νομοθεσία.
- ❖ Το **Σχέδιο Δράσης**, αφορά στο κείμενο το οποίο περιλαμβάνει κατάλογο με τα επιλεγέντα μέτρα, τα σχέδια αποτύπωσης και τους χάρτες των επιλεγέντων μέτρων παρέμβασης του ΣΒΑΚ, όπου κρίνει η ομάδα εργασίας ότι απαιτούνται για την καλύτερη αποτύπωση αυτών, τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους φορείς υλοποίησης και έγκρισης τη συσχέτιση των μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια, καθώς και τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του ΣΒΑΚ, με δείκτες παρακολούθησης για κάθε μέτρο.
- ❖ Οι **Δείκτες παρακολούθησης**, αποτελούν τους δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων του ΣΒΑΚ, οι οποίοι περιλαμβάνονται στο σχέδιο δράσης που καταρτίζεται στο στάδιο 5 (της φάσης ανάπτυξης) και στις εκθέσεις προόδου.
- ❖ Η **Έκθεση προόδου**, αφορά στην έκθεση που συντάσσεται και περιλαμβάνει την πορεία εφαρμογής των μέτρων του ΣΒΑΚ και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους, με βάση τους δείκτες παρακολούθησης και σύμφωνα με τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Το ΣΒΑΚ καταρτίζεται με **ορίζοντα τουλάχιστον δεκαετίας** εξισορροπώντας τις ανάγκες κοινωνικής ισότητας, οικονομικής βιωσιμότητας και περιβαλλοντικής ποιότητας, στο πλαίσιο ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου.

Τέλος, κρίσιμο στην έγκριση του ΣΒΑΚ προκειμένου να θεωρείται «ολοκληρωμένο» είναι να έχουν πραγματοποιηθεί οι εξής διαδικασίες:

- ✓ Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας
- ✓ Συγκρότηση δικτύου Φορέων
- ✓ Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής Φορέων
- ✓ Δημιουργία σχετικής ιστοσελίδας ΣΒΑΚ
- ✓ Υλοποίηση των 5 σταδίων ανάπτυξης
- ✓ Κατάρτιση Σχεδίου Δράσης τουλάχιστον 10ετίας (ή/και περισσότερων ετών)
- ✓ Υιοθέτηση μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των προτεινόμενων μέτρων/δράσεων (για την εφαρμογή της, κατά την Φάση Γ': υλοποίησης - παρακολούθησης - αξιολόγησης, ήτοι μετά τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως ΣΒΑΚ).

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία αλλά και όπως αποδεικνύεται στην πράξη, η λειτουργία και η βιωσιμότητα μιας αστικής ή/και ημιαστικής περιοχής σχετίζεται και διαμορφώνεται μέσα από ένα σύνολο πολύπλευρων παραμέτρων όπως είναι το περιβάλλον, ο πολεοδομικός και χωροταξικός σχεδιασμός, οι μεταφορές, η οικονομική ανάπτυξη και ο κοινωνικός ιστός. Ως εκ τούτου, ο σχεδιασμός για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα περιλαμβάνει ένα μίγμα πολιτικών και στρατηγικών κατεύθυνσης προκειμένου να επιτευχθεί η οργάνωση του όποιου υφιστάμενου συστήματος μεταφορών για την αποτελεσματική λειτουργία του αστικού χώρου και των **σχέσεων²** που το καθορίζουν. Συγκεκριμένα:

1. **Η σχέση του περιβάλλοντος** στις μεταφορές περιλαμβάνει την πρόκληση ρύπανσης στο φυσικό περιβάλλον, την επίδραση στη κλιματική αλλαγή, καθώς και στην χρήση ανανεώσιμων και μη ανανεώσιμων φυσικών πόρων στις μεταφορικές δραστηριότητες. Ο μεταφορικός τομέας απαιτεί μεγάλη ποσότητα μη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, όπως πετρέλαιο, για το οποίο η παγκόσμια ζήτηση εντός του τομέα των μεταφορών είναι μεγάλη και καταναλώνεται με ταχύτερο ρυθμό σε αντίθεση με άλλες μορφές ενέργειας. Οι μεταφορικές υποδομές, όπως δρόμοι, σταθμοί κλπ., μπορούν επίσης να επηρεάσουν θετικά ή αρνητικά τον πληθυσμό, περιορίζοντας τις περιοχές πρασίνου, ενώ μπορούν να υποβαθμίσουν την ελαστικότητα των οικοσυστημάτων. Οι εκπομπές επιδρούν αρνητικά στην ανθρώπινη υγεία, όπως και στη βιοποικιλότητα και την κλιματική αλλαγή. Άλλος φυσικός πόρος που καταναλώνεται ιδιαίτερα από τις μεταφορικές δραστηριότητες είναι η γη, όχι μόνο για τις μετακινήσεις αλλά και για την στάθμευση, συντήρηση και κατασκευή. Χαρακτηριστικό γνώρισμα πολλών πόλεων είναι η ανεπάρκεια χώρων για περπάτημα και ποδήλατο, όπως και ειδικών γραμμών δημόσιων μεταφορών. Τέλος, κρίσιμο να ληφθεί υπόψη είναι η χρήση ήπιων

² Α.Κουτσουρίδης (2015), Δείκτες αξιολόγησης Βιώσιμης Κινητικότητας.

μορφών μετακίνησης ως καταλύτες στα προβλήματα αέριων εκπομπών. Κοινά αποδεκτές μορφές ήπιας κυκλοφορίας είναι το ποδήλατο, το περπάτημα, τα ΜΜΜ και τα ηλεκτρικά οχήματα. Οι μορφές αυτές προϋποθέτουν κατάλληλες υποδομές και η χρήση τους δεν βασίζεται μόνο στο σχεδιασμό αλλά και στις δράσεις ευαισθητοποίησης των χρηστών.

2. Η **σχέση της κοινωνίας** αφορά την κοινωνική δικαιοσύνη, δηλαδή το **δικαίωμα για κινητικότητα**. Μέσα στο σημερινό μοντέλο πόλης, το δικαίωμα πρόσβασης διαφέρει ανάμεσα στις κοινωνικές ομάδες (προνομιούχες και ασθενέστερες), δημιουργώντας δυσκολίες στη καθημερινή μετακίνηση των οικονομικά ασθενέστερων ομάδων. Οι μεταφορές συμβάλλουν στην ανάπτυξη των κοινωνιών παρέχοντας πρόσβαση στη ροή πληροφοριών, αγαθών, ανάπτυξης και καινοτομίας. Τα οχήματα, οι υποδομές και οι μετακινήσεις αποτελούν πλέον βασικό στοιχείο της καθημερινότητας του ευρύτερου πληθυσμού και οι μεταφορές επιδρούν πολλές φορές αρνητικά στη ποιότητα ζωής των περισσότερων κατοίκων των αστικών περιοχών κυρίως ως προς την ασφάλεια στις μετακινήσεις, την οπτική ρύπανση και τη ζωτικότητα των αστικών περιοχών. Η κατασκευή οδών κυκλοφορίας οχημάτων μπορεί να προκαλέσει ρήξη στο αστικό τοπίο. Παράλληλα η εδραίωση προτύπων Ι.Χ. αυξάνει τον κίνδυνο ατυχημάτων και προκαλεί δυσλειτουργία στα πρότυπα πεζής και με ποδήλατο μετακίνησης.
3. Η **σχέση της οικονομίας** προϋποθέτει ένα αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών, ικανό να παρέχει πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες, να προάγει επιχειρηματικές ευκαιρίες και να συμβάλλει στην οικονομική μεγέθυνση σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο. Ουσιαστικά, η αστική κινητικότητα αφορά στην ανταγωνιστικότητα των πόλεων, την οικονομική δυναμική και κατ' επέκταση την απασχόληση. Όταν ένα σύστημα μεταφορών λειτουργεί με αποδοτικό τρόπο, αυξάνει την ανταγωνιστικότητα και ελκυστικότητα της πόλης, επιφέρει οφέλη προς το δημόσιο και δημιουργεί θέσεις εργασίας.

Με βάση τις παραπάνω διαστάσεις του ΣΒΑΚ, τα **βασικά χαρακτηριστικά** του συνοψίζονται στα εξής σημεία:

1. Ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης.
2. Μακροπρόθεσμο όραμα και συγκεκριμένο πλάνο υλοποίησης.
3. Συμμετοχική διαδικασία: πολίτες και τοπικοί φορείς που παίρνουν μέρος στο σχεδιασμό, στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, κατά την υλοποίηση μέτρων/παρεμβάσεων ακόμα και κατά τη διαδικασία αξιολόγησης του Σχεδίου Δράσης.
4. Ενοποιημένη προσέγγιση πρακτικών σχεδιασμού και πολιτικών μεταξύ διαφόρων τομέων (π.χ. μεταφορών, περιβάλλοντος, οδικής ασφάλειας, διαχείρισης χρήσεων – γης, κοινωνικής συγκρότησης) και των διαφόρων επιπέδων διοίκησης (π.χ. Δήμος, Περιφέρεια, μητροπολιτική περιοχή, όμορες περιοχές, κ.α.).
5. Αξιολόγηση υφιστάμενων δεδομένων και μελλοντικών επιδόσεων: Εστίαση στην επίτευξη μετρήσιμων (ειδικών – smart) στόχων στη βάση μιας συνολικής βιώσιμης Στρατηγικής που συνοδεύεται από κριτήρια οικονομικής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής βιωσιμότητας.
6. Θεώρηση/Εκτίμηση του κόστους και των ωφελειών του Σχεδίου Δράσης, λαμβάνοντας υπόψη το ευρύτερο πλαίσιο του προγράμματος.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

7. Τακτική παρακολούθηση του ΣΒΑΚ με βάση ενός καθορισμένου πλαισίου δεικτών.

Παράλληλα, τα **βασικά πλεονεκτήματα**³ που προκύπτουν από την εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ, σύμφωνα και με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι:

- ✚ **Καλύτερη ποιότητα ζωής:** Το ΣΒΑΚ είναι ένα σχέδιο για τους ανθρώπους και όχι για τα οχήματα και την κίνηση. Μεταφέρει ένα συναισθηματικό μήνυμα που εκφράζεται, για παράδειγμα, σαν στόχος για την καλύτερη ποιότητα των δημοσίων χώρων ή την αύξηση της ασφάλειας των παιδιών.
- ✚ **Πλεονεκτήματα για το περιβάλλον και την υγεία:** Οι προσπάθειες για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, τη μείωση του θορύβου και την άμβλυση της κλιματικής αλλαγής οδηγούν σε θετικά αποτελέσματα για την υγεία και σημαντική εξοικονόμηση πόρων στον τομέα της υγείας.
- ✚ **Βελτιωμένη εικόνα της πόλης:** Μία πόλη που ασχολείται με το σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας προβάλλει την εικόνα μιας πόλης καινοτόμας, με όραμα για το μέλλον.
- ✚ **Βελτιωμένη κινητικότητα και προσβασιμότητα:** Το σχέδιο αστικής κινητικότητας με επίκεντρο τους πολίτες θα έχει ως τελικό αποτέλεσμα τη βελτίωση της κατάστασης της κινητικότητας των πολιτών με τη δημιουργία πολυτροπικών λύσεων μεταφορών από πόρτα σε πόρτα και τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε αστικές περιοχές και τις υπηρεσίες τους.
- ✚ **Προοπτική προσέγγισης περισσότερων πολιτών:** Το ΣΒΑΚ προσφέρει δυνατότητες για την προσέγγιση περισσότερων πολιτών και καλύτερη ανταπόκριση στις ανάγκες των διαφόρων ομάδων χρηστών.
- ✚ **Αποφάσεις υποστηριγμένες από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς:** Ο σχεδιασμός για τους ανθρώπους προϋποθέτει σχεδιασμό με τους ανθρώπους. Μέσω των πολιτών και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων, οι αποφάσεις υπέρ ή κατά των μέτρων αστικής κινητικότητας μπορούν να αποκτήσουν ένα σημαντικό επίπεδο “δημόσιας νομιμότητας”.
- ✚ **Υψηλότερη ανταγωνιστικότητα και καλύτερη πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις:** Το ΣΒΑΚ θα αποτελέσει προϋπόθεση για χρηματοδότηση καινοτόμων λύσεων κινητικότητας προσφέροντας ένα καθοριστικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες πόλεις, όταν ανταγωνίζονται για δημόσια χρηματοδότηση ή/και ένταξη στα διαρθρωτικά ταμεία της ΕΕ.
- ✚ **Νέο πολιτικό όραμα, προοπτική ενσωμάτωσης:** Το ΣΒΑΚ καθορίζει ένα μακροπρόθεσμο και στρατηγικό όραμα. Ενθαρρύνει μία αποτελεσματική νοοτροπία σχεδιασμού που στοχεύει στην ενσωμάτωση τομέων πολιτικής και θεσμών, πόλεων και περιχώρων.

³ Οδηγίες ELTIS (sump-guidelines_el_v2, https://www.eltis.org/sites/default/files/guidelines_for_developing_and_implementing_a_sustainable_urban_mobility_plan_2nd_edition.pdf).

12.2 Σκοπιμότητα – Αναγκαιότητα μελέτης ΣΒΑΚ στο Δήμο

Σύμφωνα με το Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων της μελέτης, η αναγκαιότητα εκπόνησης του ΣΒΑΚ στο Δήμο Ραφήνας Πικερμίου συνδέεται με την ανάγκη επίλυσης μιας **σειράς προβλημάτων κινητικότητας** και της γενικότερης **κυκλοφοριακής κυκλοφοριακής οργάνωσης** του Δήμου. Συγκεκριμένα:

- ✦ **Το λιμάνι της Ραφήνας** αποτελεί το κέντρο για μεταφορές και διακίνηση επιβατών από την Αττική προς:
 - την Εύβοια (Κάρυστος, Μαρμάρι), με δρομολόγια πλοίων της γραμμής όλο το χρόνο καθημερινά.
 - τα νησιά των Κυκλάδων Άνδρο, Τήνο, Μύκονο, με δρομολόγια πλοίων της γραμμής όλο το χρόνο καθημερινά και Πάρο Νάξο, τους θερινούς μήνες και τις περιόδους διακοπών.
 - τα νησιά των Κυκλάδων με Ταχύπλοα, την καλοκαιρινή περίοδο, καθημερινά.
- Η περίοδος αιχμής για την τουριστική κίνηση και τις μεταφορές ξεκινάει από το Πάσχα μέχρι το Σεπτέμβριο, με πλοία και δρομολόγια υπερδιπλάσια από τα χειμερινά. Σχεδόν όλο το χρόνο υπάρχουν αιχμές κίνησης, τα Σαββατοκύριακα και τις Αργίες.



Εικόνα 2: Ο Λιμένας Ραφήνας (Πηγή: διαδίκτυο)

- ✦ Τα **κυκλοφοριακά προβλήματα στο κέντρο της Ραφήνας**, έχουν οξυνθεί από τις ανάγκες του Λιμανιού με το οποίο γειτονεύει. Στο Κέντρο συγκεντρώνονται πολλές χρήσεις, με έντονη αλληλεπίδραση, όπως οι μεταφορές και οι συγκοινωνίες, το εμπόριο και ο τουρισμός, η κατοικία, η αναψυχή και ο πολιτισμός καθώς και πολλές διοικητικές λειτουργίες και χρήσεις. Χαρακτηρίζεται από πολλές δυνατότητες λόγω της θέσης του αλλά φθίνουσα εξέλιξη λόγω της κακής κατάστασης των αστικών υποδομών του, με κύρια στοιχεία, την τραγική ανεπάρκεια βατότητας, προσβασιμότητας και την ασφυξία από την άναρχη στάθμευση.
- ✦ Η **έλλειψη σε χώρους στάθμευσης** για την εξυπηρέτηση του λιμανιού και την εξυπηρέτηση του εμπορικού και ψυχαγωγικού κέντρου της Δ.Ε. Ραφήνας και της Δ.Ε. Πικερμίου. Ιδιαίτερα οι δρόμοι στο παράλιο μέτωπο αντιμετωπίζουν ασφυκτικά προβλήματα παράνομης στάθμευσης, που επιτείνονται από την χρήση Ι.Χ. από τους

ταξιδιώτες του λιμένα, που τα αφήνουν στη Ραφήνα πριν επιβιβαστούν. Επίσης η έλλειψη ενός σύγχρονου συστήματος συνολικής διαχείρισης των υπαρχουσών θέσεων στάθμευσης, σε οδούς και σε πάρκιγκ, με ενιαία πληροφόρηση για κενές θέσεις και κόστος. Το υφιστάμενο υπαίθριο πάρκιγκ στην οδό Αραφηνίδων Αλών, που ανήκει στον Οργανισμό Λιμένα Ραφήνας, καταλαμβάνει ζωτικό χώρο αναψυχής της πόλης, σε επαφή με το παράκτιο μέτωπο. Η χωροθέτηση στάθμευσης θα πρέπει να αποφεύγει την επαφή με παραλίες, ιδιαίτερα στο κέντρο εμπορίου και αναψυχής της πόλης, που έτσι υποβαθμίζεται. Ο Δήμος διαθέτει ένα πάρκιγκ σε κοινόχρηστο χώρο στην οδό Μάντικα, που θα μπορούσε να αποτελέσει μέρος μιας ευρύτερης ενότητας εξυπηρέτησης στάθμευσης, χωρίς οπτική επαφή με τη θάλασσα.

- ✘ **Η έλλειψη αστικής συγκοινωνίας** για την εξυπηρέτηση της κίνησης του λιμανιού, (αστική σύνδεση με το ΜΕΤΡΟ και το αεροδρόμιο). Υπάρχει μόνο μια υπεραστική γραμμή ΚΤΕΛ, που δεν συνδέεται με ενιαίο εισιτήριο με το αστικό δίκτυο ΜΜΜ (ήτοι ΟΑΣΑ). Επίσης για την εξυπηρέτηση μεταφοράς των κατοίκων σε ΜΕΤΡΟ και αερολιμένα, είναι ελλιπής η διερχόμενη αστική γραμμή της Παλλήνης (314 του ΟΑΣΑ), που κινείται μόνο επί της Λεωφ. Μαραθώνος με τέρμα στον Νέο Βουτζά. Η μόνη αστική γραμμή (το 310) είναι προσωρινή κι εξυπηρετεί την σύνδεση της πυρόπληκτης περιοχής με τα δύο Δημαρχεία Ραφήνας-Πικερμίου και Μαραθώνος. Υπάρχει και δημοτική συγκοινωνία, για σύνδεση των οικιστικών περιοχών μεταξύ τους σε Ραφήνα και Πικέρμι χωρίς σταθερό εξοπλισμό (π.χ. στάσεις), με αραιά δρομολόγια και με περιορισμένες ώρες λειτουργίας κι επομένως περιορισμένη λειτουργικότητα. Επίσης ένα μεγάλο πρόβλημα τοπικής μετακίνησης προκύπτει από το ότι πολλές εντός σχεδίου περιοχές ή και εκτός σχεδίου οικισμοί του Δήμου βρίσκονται μακριά από το κέντρο άρα από την τοπική αγορά, τις υπηρεσίες, τα σχολεία κλπ. και σε συνδυασμό α) με το έντονο ανάγλυφο της περιοχής και β) της έλλειψης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, καθιστά επιτακτική την χρήση του Ι.Χ.. Δεν έχει εκπονηθεί και εγκριθεί ένα βιώσιμο σχέδιο συγκοινωνίας, δρομολογίων και χωροθέτησης στάσεων. Στις περισσότερες στάσεις δεν υπάρχει καμία υποδομή, ούτε σήμανση. Δεν υπάρχουν εγκεκριμένοι τύποι στάσεων, ούτε πρόβλεψη εξυπηρέτησης ΑμεΑ. Επίσης απουσιάζει οποιαδήποτε υποδομή και δυνατότητα μετακίνησης ΑμεΑ, σε όλα τα υπάρχοντα συστήματα μεταφοράς.
- ✘ **Η κακή κατάσταση των πεζοδρομίων** στην περιοχή γύρω από το λιμάνι και το εμπορικό κέντρο, αλλά και σε όλη την κατοικημένη περιοχή. Τα υπάρχοντα πεζοδρόμια είναι παλαιά, με εκτεταμένες φθορές, κατασκευές από τους παροδούς, φυτεύσεις και εγκαταστάσεις των δικτύων Κοινής Ωφελείας, που περιορίζουν ή και καταργούν εντελώς τη βατότητα. Επιπροσθέτως υπάρχουν πολλές ασυνέχειες στα πεζοδρόμια, κυρίως μπροστά σε άκτιστα οικοπέδα του αστικού ιστού. Στους οικοδομικούς συνεταιρισμούς της Δ.Ε. Πικερμίου, τα υπάρχοντα πεζοδρόμια είναι διάσπαρτα, συνήθως μη βατά από φυτεύσεις και αποτελούν εξαίρεση στον κανόνα της παντελούς απουσίας. Το πρόβλημα βατότητας επιτείνεται από τις σειρές των παρκαρισμένων οχημάτων που υποχρεώνουν πεζούς και ΑμεΑ να περπατούν στη μέση των δρόμων. Σημαντικό επίσης είναι το πρόβλημα βατότητας στα πεζοδρόμια της Λεωφόρου Μαραθώνος, που επιτείνεται τα Σαββατοκύριακα, με πολλές ομάδες πεζών που προχωρούν ή τρέχουν πάνω στο οδόστρωμα, με κίνδυνο να παρασυρθούν από διερχόμενα οχήματα. Το ίδιο πρόβλημα αλλά σε καθημερινή βάση και με μεγαλύτερες ομάδες πεζών, υπάρχει στη Λεωφόρο Αλ.Φλέμιγκ, όπου δεν υπάρχουν καθόλου πεζοδρόμια, ενώ είναι χαρακτηρισμένη, όπως και η Λ.Μαραθώνος ως δευτερεύουσα Εθνική Οδός.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (ΤΕ-1, 2, 3)
Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική
Ημερομηνία: 09/2021
Έκδοση: 2

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 2

Σελίδα: 12-8



Εικόνα 3: Λεωφ.Φλέμιγγκ, πλησίον συμβολής με την οδό Μακεδονομάχων (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)



Εικόνα 4: Λεωφ.Φλέμιγγκ, περί τα ~100μ. μετά την Λεωφ.Μαραθώνος (προς κέντρο Ραφήνας) (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)

- ✖ Το **παράκτιο μέτωπο** παρουσιάζει έλλειψη ολοκληρωμένων πεζοπορικών και ποδηλατικών διαδρομών, ενώ δεν υπάρχουν τέτοιες διαδρομές, τόσο στο εμπορικό και ψυχαγωγικό κέντρο, όσο και σε όλο τον κατοικημένο χώρο του

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (ΤΕ-1, 2, 3)
Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική
Ημερομηνία: 09/2021
Έκδοση: 2

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 2

Σελίδα: 12-9

Δήμου, αστικό και μη. Έτσι δεν συνδέονται οι περιοχές τουριστικού, πολιτιστικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, με πεζοπορικές διαδρομές βιώσιμης κινητικότητας.

- ✘ Στις εντός σχεδίου οικιστικές περιοχές της Δ.Ε. Ραφήνας, υπάρχουν αδιάνοικτα τμήματα δρόμων, που βρίσκονται κυρίως στο παράκτιο μέτωπο, στα όρια του Σχεδίου Πόλεως με την ακτογραμμή, τόσο στο κέντρο της αστικής περιοχής όσο και στις Μαρίκες. Αυτό έχει σαν συνέπεια να διακόπτεται η ροή του οδικού δικτύου και να υπάρχουν περιοχές που αντιμετωπίζουν έλλειψη επαρκούς πρόσβασης. Επίσης να υπάρχουν θέματα ασφάλειας και πεζοπορικής πρόσβασης στους παράκτιους χώρους πρασίνου.
- ✘ Τέλος, η έλλειψη ιεράρχησης του οδικού δικτύου και η ελλιπής κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση αποτελούν βασικά προβλήματα της περιοχής μελέτης. Η υφιστάμενη κατάσταση λειτουργίας του οδικού δικτύου είναι μη βιώσιμη, γεγονός που καθιστά επιτακτική την ανάγκη ενίσχυσης εναλλακτικών μορφών μετακίνησης σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο. Η παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων, το διπλοπαρκάρισμα, η παράνομη στάθμευση στις διασταυρώσεις οδών, τα μόνιμα εμπόδια (στύλοι, δένδρα) κλπ, αναγκάζουν τους πεζούς να κινούνται στο δρόμο και όχι στο πεζοδρόμιο, με αποτέλεσμα να μειώνεται η ασφάλεια στην πεζή μετακίνηση, αλλά παράλληλα να δυσχεραίνεται και η διεξαγωγή της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

13 ΑΥΤΟ-ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΡΑΦΗΝΑΣ ΠΙΚΕΡΜΙΟΥ

13.1 Εργαλείο ADVANCE

Βασικοί στόχοι της διαδικασίας αυτοαξιολόγησης συνοψίζονται στα εξής σημεία:

- ✓ Επιτυγχάνεται μια **ποιοτική αξιολόγηση** για το δίκτυο.
- ✓ Οι εμπλεκόμενοι (Ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ Δήμου, φορείς, σύμβουλος μελέτης, κ.α.) αποτυπώνουν την αντιλαμβανόμενη από αυτούς κατάσταση του συστήματος αστικής κινητικότητας.
- ✓ Οι διαφορετικές προσεγγίσεις τους σε κοινά ζητήματα, συμβάλουν στην εξαγωγή τεκμηριωμένων συμπερασμάτων, ενώ παράλληλα αποτυπώνονται με σαφήνεια οι δραστηριότητες τους, στο σύστημα αστικής κινητικότητας.

Η Επιθεώρηση ADVANCE⁴ είναι ένα εργαλείο το οποίο αναλύει τα δυνατά και αδύναμα σημεία σχετικά με τον **υφιστάμενο σχεδιασμό βιώσιμης κινητικότητας των πόλεων**, δίνοντας σαφείς οδηγίες για βελτίωση και συναφείς δράσεις κινητικότητας. **Αυτές οι δράσεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως βάση για την ανάπτυξη ενός νέου ΣΒΑΚ ή/και κατά την επικαιροποίησή του.**

Σημειώνεται ότι το Πρότυπο Επιθεώρησης δεν έχει μόνο ως σκοπό την βελτίωση της ποιότητας του ΣΒΑΚ ως μία γραφειοκρατική διαδικασία του σχεδιασμού για την κινητικότητα της πόλης, αλλά στοχεύει επίσης στην ανάλυση, την συστηματοποίηση και την βελτίωση ολόκληρης της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ (ανάμειξη των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων, παρουσία ενός ξεκάθαρα οράματος, κ.α.).

Το εργαλείο αυτο-αξιολόγησης περιλαμβάνει:

- ✓ 8 τομείς αστικής κινητικότητας
- ✓ 42 πεδία αξιολόγησης⁵

Αναλυτικότερα, η αυτοαξιολόγηση ADVANCE, από πλευράς Δήμου παρουσιάζεται παρακάτω:

⁴ Το Πρότυπο Επιθεώρησης ADVANCE δεν είναι ένα θεωρητικό μοντέλο, αλλά έχει ήδη εφαρμοστεί στην πράξη κατά την φάση ανάπτυξής του. Η τελική έκδοση του Προτύπου Επιθεώρησης ADVANCE είναι βασισμένη σε αναλύσεις της κοινοπραξίας, σε μία αρχική δοκιμαστική εφαρμογή που διεξήχθη σε 3 πόλεις, στην ανταπόκριση του δικτύου ευρωπαϊκών πόλεων EUROCITIES, στην ανατροφοδότηση του επιστημονικού συμβουλίου QUEST και σε μια δεύτερη δοκιμαστική εφαρμογή σε 6 πόλεις και 7 δήμους των Βρυξελλών.

⁵ Στην αυτο-αξιολόγηση του Δήμου Ραφήνας Πικερμίου έχουν επιλεγεί 36 πεδία αξιολόγησης από τα 42 που δύναται να έχουν εφαρμογή στην περιοχή μελέτης.

ΠΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				
		Δεν εφαρμόζεται πουθενά στο δίκτυο	Μικρή εφαρμογή στο δίκτυο	Μέτρια εφαρμογή στο δίκτυο	Μεγάλη εφαρμογή στο δίκτυο	Πλήρης εφαρμογή σε όλο το δίκτυο
A1-Διαχείριση Στάθμευσης						
A1.1 Στάθμευση παρά την οδό	Εφαρμόζεται σύστημα τιμολόγησης για στάθμευση επί της οδού;		✓			
A1.2 Διαφοροποίηση σε στοχευμένες ομάδες	Έχει εφαρμοστεί ειδική (προνομιακή) μεταχείριση για συγκεκριμένες ομάδες; (π.χ. μόνιμοι κάτοικοι, ΑμεΑ κ.ά.)		✓			
A1.4 Μετάβαση σε στάθμευση εκτός οδού	Εφαρμόζονται μέτρα αντικατάστασης θέσεων στάθμευσης επί της οδού με θέσεις εκτός της οδού;		✓			
A1.5 Μείωση θέσεων στάθμευσης	Εφαρμόζονται μέτρα μείωσης του συνολικού πλήθους θέσεων στάθμευσης στο κέντρο;		✓			
A1.6 Υπάρχουν εγκαταστάσεις Park & Ride ?	Παροχή εγκαταστάσεων Park + Ride		✓			
A1.7 Υπάρχουν εγκαταστάσεις Park & Bike ?	Παροχή εγκαταστάσεων Park + Bike	✓				
A2-Σχεδιασμός & διαμόρφωση τοπίου, δρόμων και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας						
A2.1 Σχεδιασμός οδών						
A2.1.1 Δημόσιος χώρος	Έχουν γίνει ενέργειες για την εκχώρηση περισσότερου χώρου στους πεζούς (πλατείες, πεζόδρομοι, χώροι πρασίνου, κ.ά.);		✓			
A2.1.2 Σχεδιασμός δρόμων	Υπάρχει ειδικός εξοπλισμός οδών για συγκεκριμένες ομάδες του πληθυσμού (όδευση τυφλών, ράμπες ΑΜΕΑ, παγκάκια, ηχητική προειδοποίηση σε σηματοδότη);		✓			
A2.2 Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Σε ποιο βαθμό έχουν εφαρμοστεί μέτρα για τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων σε συγκεκριμένες ζώνες (π.χ. Σχολεία, πάρκα κ.α.);	✓				
A3-Πεζή μετακίνηση						
A3.1 Υποδομή πεζής μετακίνησης: Κατασκευή δικτύου υποδομών για πεζούς που εκτείνεται σε όλη την πόλη.						
A3.1.1 Δίκτυο υποδομής πεζών	Σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται μέτρα για την ασφαλή και απρόσκοπτη πεζή μετακίνηση ατόμων με κινητικές δυσκολίες σε όλη την έκταση της πόλης;	✓				
A3.1.2 Ασφάλεια διασταυρώσεων	Διαμόρφωση ασφαλέστερων διασταυρώσεων για τους πεζούς	✓				
A3.1.3 Ζώνες περιπάτου	Ανακατανομή χώρων ώστε να διαμορφωθούν πεζόδρομοι και ζώνες περιπάτων		✓			

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

A3.1.5 Ασφαλείς διαδρομές	Εξασφάλιση ασφαλών διαδρομών προς τα σχολεία	✓				
A4-Ποδήλατο						
A4.1 Υποδομή για ποδήλατο: Κατασκευή ενός δικτύου ποδηλάτου που εκτείνεται σε όλη την πόλη.						
A4.1.1 Υποδομή για ποδήλατο - Δίκτυο	Ανάλυση και βελτίωση της πυκνότητας, της έκτασης, της συνέχειας του δικτύου ποδηλάτου.	✓				
A4.2.1 Στάθμευση ποδηλάτων - Ενοικίαση	Έχουν εγκατασταθεί σημεία ενοικίασης ποδηλάτων;	✓				
A4.2.3 Στάθμευση	Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης και εγκαταστάσεις για ποδήλατα	✓				
A4.3.1 Ποδήλατο και Μ.Μ.Μ.- Στάθμευση ποδηλάτων	Δημιουργία ασφαλών και προσβάσιμων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε σημεία συνδέσεων μεταφορικών μέσων και σταθμούς ΔΣ.	✓				
A5-MMM/Δημόσιες Συγκοινωνίες						
A5.1 Ποιότητα: Εγγύηση ποιότητας και προσβασιμότητας των δημόσιων μέσων μεταφοράς σε άτομα με κινητικές δυσκολίες και συνεχής βελτίωση των ΔΣ						
A5.1.1 Δίκτυο ΔΣ	Σε ποιο βαθμό έχουν εφαρμοστεί μέτρα βελτίωσης της πυκνότητας και της έκτασης του δικτύου των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών;			✓		
A5.1.2 Συχνότητα	Σε ποιο βαθμό έχουν γίνει ενέργειες βελτίωσης της συχνότητας των δρομολογίων τα τελευταία έτη;			✓		
A5.1.3 Άνεση	Σε ποιο βαθμό έχουν γίνει ενέργειες βελτίωσης της άνεσης των επιβατών (στάσεις, οχήματα, κ.α.) τα τελευταία έτη;			✓		
A5.1.4 Ασφάλεια	Έχουν γίνει ενέργειες βελτίωσης της ασφάλειας (π.χ. κάμερες ασφαλείας, φωτισμός κ.λπ.);	✓				
A5.1.5 Πληροφορίες για επιβάτες	Έχουν γίνει ενέργειες βελτίωσης της πληροφόρησης των επιβατών;	✓				
A5.1.7 ITS	Ενέργειες για την εγκατάσταση ITS - Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών	✓				
A5.1.8 MMM κατόπιν κλήσης	Κατάλληλη διασυνδεσιμότητα με MMM κατόπιν κλήσης καλύπτοντας τις πιο αραιοκατοικημένες περιοχές της πόλης εφόσον αυτό είναι απαραίτητο.	✓				
A5.1.9 Υπεραστικές συνδέσεις	Σε ποιο βαθμό οι υπεραστικές συνδέσεις καλύπτουν τις ανάγκες του Δήμου;			✓		
A5.1.10 Πράσινο στόλο ΔΣ	Ενέργειες για την κατανόηση της σημασίας ενός πράσινου στόλου ΔΣ.	✓				

Α6-Μέτρα σχετικά με τη χρήση οχημάτων					
A6.2.1 Ζώνες περιορισμένης ταχύτητας	Σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται ζώνες περιορισμένης ταχύτητας 10, 20 ή 30 km/h;	✓			
A6.2.5 Περιορισμός πρόσβασης	Εφαρμόζονται περιορισμοί πρόσβασης σε ορισμένα σημεία της πόλης;	✓			
A6.3 Ηλεκτρικά Οχήματα/e-mobility	Σημεία φόρτισης οχημάτων επί τω δρόμω για να τονώσουν την η-κινητικότητα	✓			
Α7-Διαχείριση κινητικότητας					
Α7.1 Πληροφορίες σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα					
A7.1.3 Σημείο κινητικότητας	Λειτουργούν υπηρεσίες πληροφόρησης/υποστήριξης των πολιτών και των επισκεπτών της πόλης σχετικά με τις δυνατότητες και τα μέσα μετακίνησης που είναι διαθέσιμα;		✓		
A7.2 Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας	Έχουν οργανωθεί ενημερωτικές δραστηριότητες για την προώθηση και την ενθάρρυνση της βιώσιμης κινητικότητας;		✓		
Α7.4 Διαχείριση κινητικότητας βάσει τοποθεσίας / σημείου ενδιαφέροντος					
A7.3.1 Σχέδια μετακίνησης για σχολεία	Προώθηση σχεδίων μετακίνησης για σχολεία.	✓			
A7.3.2 Σχέδια μετακίνησης για εταιρείες	Προώθηση σχεδίων μετακίνησης για εταιρείες.	✓			
Α8-Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών					
Α8.1 Αναδιοργάνωση					
A8.1.2 Ρυθμίσεις	Ρύθμιση εμπορευματικών μεταφορών: ώρες παράδοσης, περιορισμοί εμπορευμάτων, κλπ.	✓			
Α8.2 Αλλαγή μέσων μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές					
A8.2.1 Μη-μηχανοκίνητα	Πραγματοποιείται (οργανωμένα) μεταφορά εμπορευμάτων με εναλλακτικά μέσα (πεζή, ποδήλατο-καρότσια κ.λπ.);	✓			
A8.2.2 Ποδηλατικά κούριερ	Πραγματοποιούνται (οργανωμένα) διανομές ταχυδρομείου με τη χρήση ποδηλάτου;	✓			

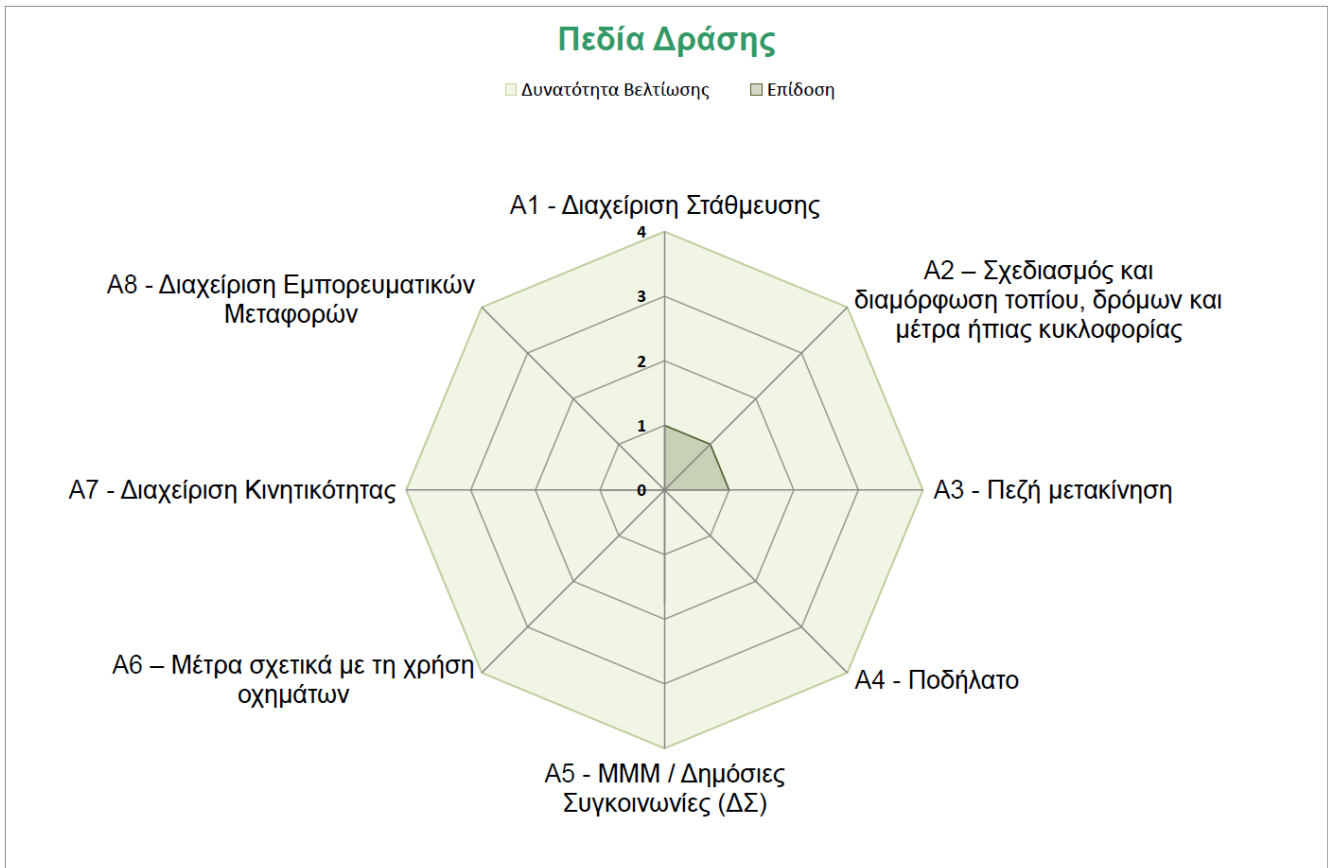
ΥΠΟΜΝΗΜΑ:					
	Δεν εφαρμόζεται πουθενά στο δίκτυο	Μικρή εφαρμογή στο δίκτυο	Μέτρια εφαρμογή στο δίκτυο	Μεγάλη εφαρμογή στο δίκτυο	Πλήρης εφαρμογή σε όλο το δίκτυο
Επίπεδο επίδοσης	0	1	2	3	4
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Εάν η πρόταση υλοποιείται στο Δήμο, επιλογή του αντίστοιχου επιπέδου επίδοσης 1, 2, 3 ή 4. ✓ Εάν η πρόταση δεν υλοποιείται είτε λόγω μη δραστηριοποίησης στον συγκεκριμένο τομέα είτε λόγω έλλειψης πληροφόρησης σας, επιλέγετε ' Δεν εφαρμόζεται πουθενά στο δίκτυο '. 					

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (ΤΕ-1, 2, 3)
Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική
Ημερομηνία: 09/2021
Έκδοση: 2

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 2

Σελίδα: 13-4



Εικόνα 5: Αξιολόγηση επίδοσης δράσεων αναφορικά με το υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας στο Δήμο Ραφίνας Πικερμίου (μέσω του εργαλείου ADVANCE).

13.2 Διαμόρφωση Κοινού Οράματος

Ο Δήμος Ραφήνας Πικερμίου αποτελεί τη διοικητική ένωση ενός πλέγματος οικισμών με κύριο οικισμό τη Ραφήνα (που έχει 12.168 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ. και συγκεντρώνει το 60% του πληθυσμού του Δήμου) που είναι γνωστή για το λιμάνι της που προσφέρει σύνδεση της Αττικής με τη Νότια Εύβοια και τις Κυκλάδες. Έργα όπως η κατασκευή της Αττικής Οδού και η διαπλάτυνση της Λεωφόρου Μαραθώνος έχουν συντελέσει στην πολεοδομική εξέλιξη και ανάπτυξη της περιοχής. Η ακτογραμμή της Ραφήνας και η εγγύτητα με το πυκνοδομημένο Λεκανοπέδιο της Αθήνας έχουν συντελέσει ώστε να μετατραπεί η Ραφήνα σε προορισμό αναψυχής και τα προηγούμενα χρόνια υπήρχε έντονη ανοικοδόμηση παραθεριστικών κατοικιών, ενώ τα τελευταία χρόνια πολλές από αυτές τις κατοικίες τείνουν να γίνουν μόνιμες, καθώς οι κάτοικοι αξιοποιούν το μικρό σχετικά χρόνο μετακίνησης προς την Αθήνα.

Το Πικέρμι που συγκεντρώνει το 10% των κατοίκων του δήμου (2.009 κάτοικοι) αναπτύσσεται στην πεδινή περιοχή του Δήμου επάνω στον αρχαιολογικό άξονα της Μαραθώνιας Διαδρομής και απέχει 7χλμ. από τη Ραφήνα. Στη στρατηγική του θέση οφείλει την ανάπτυξη εμπορικών χρήσεων. Από το 19^ο αιώνα είχε ανεγερθεί στην περιοχή πανδοχείο που εξυπηρετούσε τους επισκέπτες που πήγαιναν προς τον Τύμβο του Μαραθώνα. Σήμερα, οι εμπορικές χρήσεις στο Πικέρμι ευνοούνται από το μεγάλο πλήθος των οχημάτων που κινούνται κατά μήκος της λεωφόρου Μαραθώνος. Το Πικέρμι έχει πρόσφατη ιστορία, καθώς αναγνωρίστηκε ως κοινότητα μόλις το 1952.

Οι υπόλοιποι οικισμοί που συγκροτούν το Δήμο (οικισμός Ντράφι με 3.055 κατοίκους, οικισμός Διώνη με 2.111 κατοίκους, οικισμός Καλλιτεχνούπολη με 923 κατοίκους) βρίσκονται στις νοτιοανατολικές παρυφές του Πεντελικού Όρους και κατά συνέπεια οι οικισμοί αυτοί είναι επικλινείς και λοφώδεις. Στους οικισμούς αυτούς υπάρχει θέα προς τα Μεσόγεια και το Αιγαίο Πέλαγος. Ο πρώτος απέχει 13χλμ. από τη Ραφήνα, ο δεύτερος 10χλμ. και ο τρίτος 5χλμ. Αντίστοιχα. Οι 3 αυτοί οικισμοί συγκεντρώνουν το 30% των κατοίκων του Δήμου. Χαρακτηριστικό των οικισμών αυτών είναι η απουσία εμπορικών χρήσεων και οι κάτοικοι τους εξυπηρετούνται από τους οικισμούς που βρίσκονται κατά μήκος της λεωφόρου Μαραθώνος και τη Ραφήνα. Επίσης κοινό των οικισμών αυτών είναι ότι έχουν πολύ πρόσφατη ιστορία, καθώς τα πολεοδομικά τους σχέδια εγκρίθηκαν τη δεκαετία του '70, ενώ προηγουμένως ήταν ακατοίκητες περιοχές που αγοράστηκαν από οικοδομικούς συνεταιρισμούς.

Το Ντράφι εγκρίθηκε ως οικισμός με ΠΔ του 1974, ενώ το 1981 είχε μόλις 20 κατοίκους. Παρ' όλο που διοικητικά ανήκει στο Δήμο Ραφήνας Πικερμίου βρίσκεται πιο κοντά στην Παλλήνη, ενώ το βόρειο τμήμα του οικισμού βρίσκεται πιο κοντά στον οικισμό της Πεντέλης. Η διοικητική υπαγωγή του Ντραφίου στο δήμο Ραφήνας – Πικερμίου δεν αποτυπώνει τις λειτουργικές σχέσεις των κατοίκων του με τους όμορους οικισμούς της Παλλήνης και της Πεντέλης. Η ένταξη της έκτασης διοικητικά στο Πικέρμι προφανώς έχει σχέση με το γεγονός ότι ο οικισμός «βλέπει» προς Πικέρμι και όχι προς την Παλλήνη, βρίσκεται δηλαδή στον υδροκρίτη του ρέματος του Πικερμίου και όχι του ρέματος της Παλλήνης (βλ. και εικόνα 1). Ο οικισμός Διώνη εξυπηρετείται κυρίως ως προς το εμπόριο από τον οικισμό του Πικερμίου, ενώ ο οικισμός της Καλλιτεχνούπολης από τη Ραφήνα.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (ΤΕ-1, 2, 3)
Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική
Ημερομηνία: 09/2021
Έκδοση: 2

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 2

Σελίδα: 13-6

Ο οικισμός της Ραφήνας δεν παρουσιάζει ομοιογένεια. Η Ραφήνα ξεκίνησε το 1927 ως ένας συνοικισμός προσφύγων της Μικρασιατικής Καταστροφής που αποτελεί το σημερινό πυρήνα της πόλης γύρω από το Λιμάνι. Το 1953 το σχέδιο πόλης επεκτείνεται νότια κατά μήκος της ακτής στο λόφο απέναντι από το ρέμα της Ραφήνας στην περιοχή του Οικοδομικού Συνεταιρισμού «Πρωτέας». Δύο χρόνια αργότερα το σχέδιο πόλης επεκτείνεται 600 μέτρα νοτιότερα στο γειτονικό Οικοδομικό Συνεταιρισμό «Νηρέας» κατά μήκος της ακτής.

Το 1969 εντάσσονται στο σχέδιο πόλεως οι οικισμοί Νέος Βουτζάς και Καλλιτεχνούπολη που βρίσκονται στις παρυφές της Πεντέλης σε απόσταση από τη Ραφήνα, ενώ το 1970 επεκτείνεται το σχέδιο πόλης του παλιού συνοικισμού της Ραφήνας με αποτέλεσμα να υπερδιπλασιαστεί η έκταση του οικισμού γύρω από το λιμάνι και να ενωθεί νότια μέχρι τον οικισμό Πρωτέας και Νηρέας. Την ίδια χρονιά εντάσσεται στο σχέδιο πόλης ο Οικοδομικός Συνεταιρισμός Ενώσεως Ορειχαλκουργών νότια του οικισμού Νηρέας. Πολύ μικρές επεκτάσεις γίνονται στην πόλη μέχρι το 1974, ενώ το 2012 εντάσσεται στο σχέδιο πόλης η περιοχή «Κόκκινο Λιμανάκι» βόρεια της Ραφήνας.



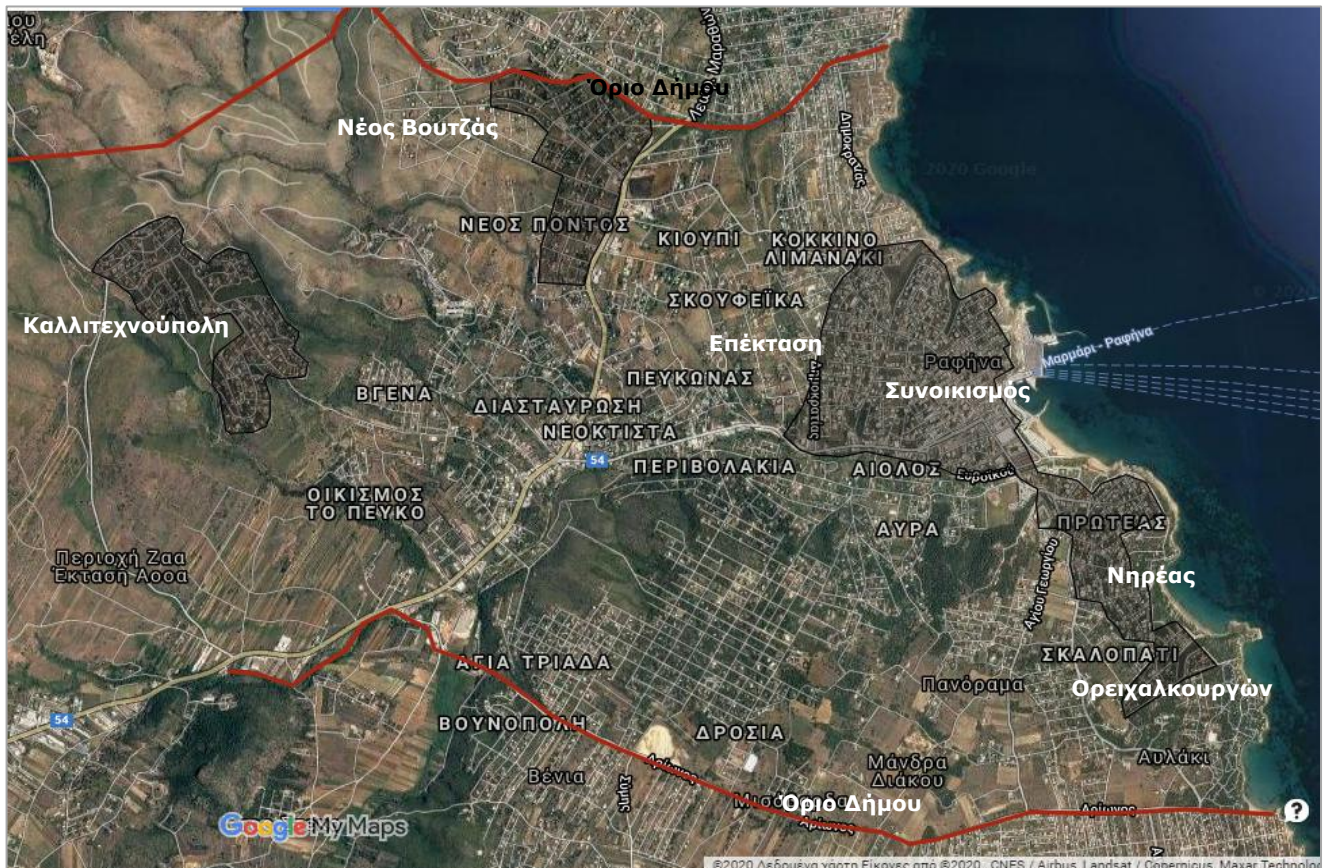
Εικόνα 6: Ο Δήμος Ραφήνας Πικερμίου (Πηγή: Google Maps).

Κατά συνέπεια έχουμε δύο διαφορετικές διαδικασίες με τις οποίες η περιοχή που ήταν δασική στις αρχές του 20^{ου} αιώνα στην περιοχή της Ραφήνας τελικά δομήθηκε σχεδόν εξ ολοκλήρου:

α) τη νόμιμη επέκταση του αρχικού προσφυγικού οικισμού της Ραφήνας (που αποτελεί την πιο πυκνοδομημένη έκταση του δήμου).

β) την νόμιμη αλλαγή του δασικού χαρακτήρα (στο παρελθόν) με τις οποίες ενέτασσε στο σχέδιο πόλης οικοδομικούς συνεταιρισμούς που είχαν αγοράσει νωρίτερα αδόμητες εκτός σχεδίου δασικές εκτάσεις

γ) την αλλαγή του δασικού χαρακτήρα από τεμαχισμό των δασικών εκτάσεων, πώλησή τους και παράνομη ανέγερση αυθαιρέτων.



Εικόνα 7: «Νόμιμος» Αστικός πυρήνας της Ραφήνας (μαύρες περιοχές που εντάχθηκαν στο σχέδιο πόλης μέχρι το 1974) και περιοχές που αναπτύχθηκαν κυρίως αυθαίρετα. Η έκταση που καταμήθηκε και δομήθηκε αυθαίρετα είναι πολύ μεγαλύτερη της νόμιμης.

Οι οικοδομικοί συνεταιρισμοί (Καλλιτεχνούπολη, Νέος Βουτζάς, Πρωτέας, Νηρέας, Ορειχαλκουργών, Ντράφι, Διώνη) εντάχθηκαν στο σχέδιο πόλης με όρους δόμησης που επέτρεπαν τη διεύδυση του πρασίνου στα ΟΤ, σύμφωνα με τις αρχές των «κηπουπόλεων», ενός πνευματικού κινήματος στην Ευρώπη στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, που φαίνεται ότι επηρέασε τα σχέδια πόλεως των οικοδομικών συνεταιρισμών, καθώς είχαν στην κατοχή τους μεγάλα τμήματα γης, τα οποία δεν ήταν τεμαχισμένα σε μικροϊδιοκτησίες και είχαν μεγαλύτερη ελευθερία να τα διαμορφώσουν. Οι περιοχές αυτές, με πολύ περιορισμένη κάλυψη και μεγάλα ΟΤ, είναι λιγότερο πυκνά δομημένες από τον αστικό πυρήνα του Πικερμίου και της Ραφήνας. Οι οικοδομικοί συνεταιρισμοί εξαιτίας της υψηλής ποιότητας κατοικίας που προσέφεραν με σημαντική διεύδυση δασικού πρασίνου προσέλκυσαν ανθρώπους υψηλών εισοδημάτων με αποτέλεσμα να έχουν υψηλές αντικειμενικές αξίες.

Η περιοχή που άλλαξε χαρακτήρα αυθαίρετα δομήθηκε κυρίως από ανθρώπους που δεν είχαν την οικονομική δυνατότητα να αγοράσουν οικόπεδα στις περιοχές που εντάχθηκαν στο σχέδιο πόλης. Δεν είναι ωστόσο περιοχές ομοιογενείς κοινωνικά

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (ΤΕ-1, 2, 3)
Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική
Ημερομηνία: 09/2021
Έκδοση: 2

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 2

Σελίδα: 13-8

καθώς το αυθαίρετο κληρονομήθηκε στην επόμενη γενιά, η οποία μπορεί να έχει διαφορετικά κοινωνικά χαρακτηριστικά. Κοινό χαρακτηριστικό των αυθαιρέτων είναι η πολύ μικρή πυκνότητα δόμησης.

Ο δασικός χαρακτήρας της περιοχής έχει αλλοιωθεί σημαντικά και από τις εκτεταμένες και συχνές πυρκαγιές στην Πεντέλη που έχουν περιορίσει ανεπανόρθωτα τη δασική βλάστηση. Ο δασικός χαρακτήρας διατηρείται κυρίως νότια του ρέματος της Ραφήνας, ακόμα και στις περιοχές αυθαιρέτων και κατά μήκος των ρεμάτων, η υγρασία των οποίων διέσωσε τη βλάστηση.

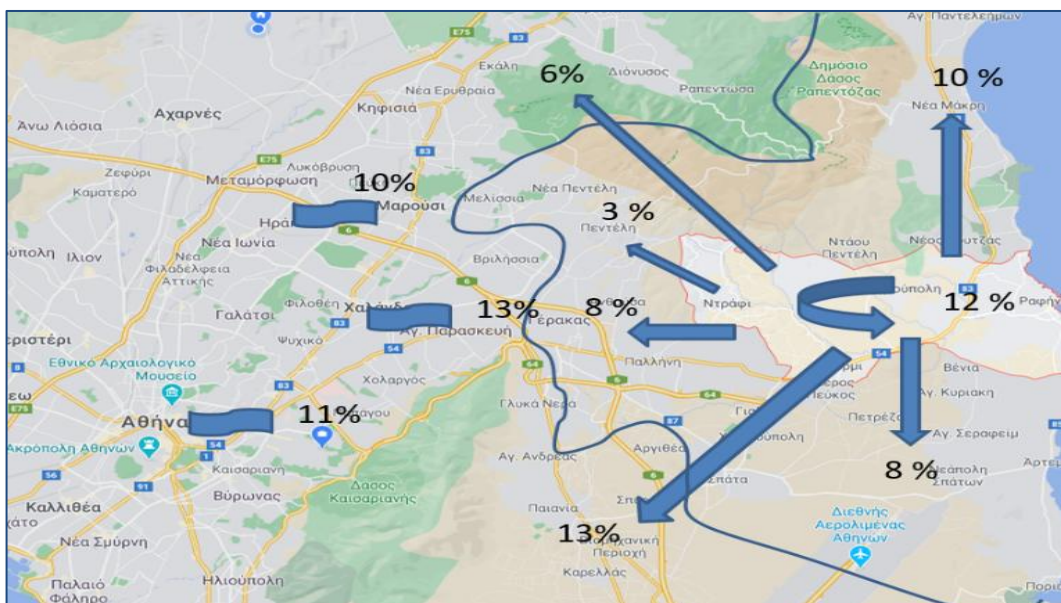
Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του Δήμου είναι ότι διασχίζεται και από πλήθος ρεμάτων, τα οποία εξαιτίας της πολύ πρόσφατης πολεοδομικής ιστορίας της περιοχής μελέτης έχουν διατηρηθεί στη φυσική τους μορφή. Καθώς διατηρούν βλάστηση συμβάλλουν σημαντικά στη διατήρηση δροσιάς τους θερινούς μήνες. Κύριο ρέμα της περιοχής είναι το ρέμα της Ραφήνας το οποίο κινείται κατά μήκος της λεωφόρου Μαραθώνος, μέχρι τη διασταύρωση της Ραφήνας και εκβάλλει κοντά στο λιμάνι της Ραφήνας. Το ρέμα αυτό έχει πολλά παρακλάδια με κυριότερο το ρέμα του Πικερμίου, στο οποίο συμβάλλει ένα πυκνό δίκτυο μικρότερων ρεμάτων από την περιοχή του Ντραφίου και της Διώνης.

Εξαιτίας της θέας που προσφέρει το ανάγλυφο, της κλίσης του εδάφους προς τη θάλασσα, της ύπαρξης σημαντικής ακτογραμμής, της εφαρμογής πολεοδομικών σχεδίων που δημιουργούν τις προϋποθέσεις για αναβαθμισμένο αστικό περιβάλλον, της χαμηλής πυκνότητας κατοικίας στις περιοχές αυθαιρέτων μπορεί να χαρακτηριστεί η ποιότητα κατοικίας εντός του Δήμου υψηλή και αυτό δικαιολογεί τη μετατροπή του από περιοχή β' κατοικίας σταδιακά σε προάστιο της Αθήνας.

Μειονέκτημα του Δήμου είναι ότι εξαιτίας του ανάγλυφου, της διάχυσης της δόμησης σε περιοχές αυθαιρέτων, της ένταξης στο σχέδιο απομακρυσμένων των αστικών κέντρων οικοδομικών συνεταιρισμών στους πρόποδες της Πεντέλης με χρήσεις αμιγούς κατοικίας, γίνονται καθημερινά μετακινήσεις μεγάλου μήκους που είναι δύσκολο να γίνουν με άλλο μέσο πλην του ΙΧ. Η αραιή δόμηση δεν επιτρέπει τη βιώσιμη λειτουργία ενός συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με αποδεκτή συχνότητα. Η αραιή πυκνότητα κατοικίας σημαίνει ότι στην εμβέλεια περπατήματος των στάσεων συλλογικών μορφών μετακίνησης δεν υπάρχει ο ικανός αριθμός κατοίκων που θα αποτελούσαν δυνητικά χρήστες του μέσου αυτού. Το μερίδιο συλλογικών μέσων μετακίνησης είναι μόλις 18% σύμφωνα με στοιχεία της τελευταίας μελέτης του ΟΑΣΑ (2006). Η αραιή πυκνότητα δεν επιτρέπει και τη βιωσιμότητα εμπορικών επιχειρήσεων με αποτέλεσμα εντός του δήμου οι θέσεις εργασίας να είναι περιορισμένες. Ο μοναδικός σημαντικός πόλος είναι το λιμάνι της Ραφήνας και ο γύρω οικισμός και σε μικρότερο βαθμό το Πικέρι.

Σύμφωνα με την έρευνα προέλευσης-προορισμού του ΟΑΣΑ (2006) μόνο ένα περίπου 12% των μετακινήσεων εκκινούν από το Δήμο και καταλήγουν σε αυτόν. Αναφορικά με τις μετακινήσεις που καταλήγουν εκτός δήμου, το ποσοστό των μετακινήσεων είναι μοιρασμένο σε όλες τις περιοχές. Στο κέντρο της Αθήνας (Περιφερειακή Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών) καταλήγει 11% των μετακινήσεων που εκκινούν από το Δήμο Ραφήνας Πικερμίου, στα βορειοανατολικά προάστια της Αθήνας (Δήμοι Αγίας Παρασκευής, Χαλανδρίου, Χολαργού – Παπάγου και Ψυχικού) 13% των μετακινήσεων, 10% στα

βόρεια προάστια της Αθήνας πλην Πεντέλης, 10% των μετακινήσεων καταλήγει στο γειτονικό δήμο Μαραθώνος (κυρίως στη Νέα Μάκρη), 8% στο γειτονικό δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος, 8% των μετακινήσεων που προέρχεται από το Δήμο καταλήγει στο γειτονικό Δήμο Παλλήνης, ενώ 3% στο γειτονικό δήμο Πεντέλης, εξαιτίας της εγγύτητας των πολεοδομικών τους κέντρων με περιοχές κατοικίας του Δήμου και της ύπαρξης σημαντικών χρήσεων (όπως το Νοσοκομείο Παίδων της Πεντέλης). Σημαντικό ποσοστό των μετακινήσεων καταλήγει στις υπόλοιπες περιοχές της ΠΕ Ανατολικής Αττικής (1 στις 5 μετακινήσεις), κυρίως στις νοτιοανατολικές περιοχές (Παιανία, Κορωπί, Μαρκόπουλο κλπ) όπου καταλήγει το 13% των μετακινήσεων που εκκινούν από το Δήμο Ραφήνας Πικερμίου. Τα στοιχεία αυτά δείχνουν το πολύ μεγάλο μήκος των μετακινήσεων και τον προαστιακό χαρακτήρα (κυριαρχία κατοικίας) του Δήμου. Η διάχυση των μετακινήσεων σε όλη την Αττική κάνει εξαιρετικά δύσκολη την αύξηση του μεριδίου των συλλογικών τρόπων μετακίνησης ή του περπατήματος και του ποδηλάτου.



Εικόνα 8: Κατανομή μετακινήσεων που εκκινούν από το δήμο Ραφήνας-Πικερμίου. Πηγή: ΟΑΣΑ, 2006

Εξαιτίας α) των πολύ μεγάλων αποστάσεων που διανύονται και β) της χρήσης του ΙΧ προκύπτει ότι οι κάτοικοι του Δήμου Ραφήνας Πικερμίου συμβάλλουν αρνητικά στην εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου στην Ελλάδα.

Οπότε το ζήτημα της μετακίνησης αποτελεί σήμερα το μεγαλύτερο πρόβλημα του Δήμου Ραφήνας Πικερμίου εάν θέλει να οικοδομήσει μία φιλική στο περιβάλλον στρατηγική, ώστε να συμβάλει στην αντιμετώπιση του φαινομένου της κλιματικής απορρύθμισης, που αποτελεί σήμερα τη κυριότερη κατεύθυνση των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας στις ευρωπαϊκές πόλεις.

Το περπάτημα και το ποδήλατο είναι οι ιδανικοί τρόποι μετακίνησης σε ένα όμορφο πολεοδομικό και φυσικό τοπίο, με κυριαρχία των λόφων, των ρεμάτων και της θάλασσας, καθώς η μικρή ταχύτητα μετακίνησης επιτρέπει τη μεγαλύτερη δυνατή επικοινωνία με το όμορφο περιβάλλον που περιβάλλει το μετακινούμενο. Ο διαβάτης και ο ποδηλάτης απολαμβάνει το τοπίο

γύρω του και επιθυμεί να χαράσσει διαδρομές με ελκυστικά χαρακτηριστικά. Εντός του Δήμου Ραφήνας Πικερμίου ο μετακινούμενος με ποδήλατο ή με τα πόδια μπορεί να απολαύσει τα ιδιαίτερα ημιαστικά – ημιδασικά - ημιαγροτικά χαρακτηριστικά του χώρου και τη θέα που απλώνεται μέχρι το Αιγαίο, όμως αισθάνεται απειλή από το πλήθος των μηχανοκίνητων οχημάτων που διαταράσσουν την ασφάλεια και την ηρεμία που προσφέρει το τοπίο και εξαιτίας της έλλειψης υποδομών. Απουσιάζουν από το Δήμο στο μεγαλύτερο τμήμα του οδικού δικτύου πεζοδρόμια, ενώ δεν υπάρχει ποδηλατόδρομος. Το ηλεκτρικό πατίνι και το ηλεκτρικό ποδήλατο είναι τα ιδανικά μέσα μετακίνησης σε δήμους που έχουν έντονο ανάγλυφο, όπως είναι ο Δήμος Ραφήνας Πικερμίου, όμως η διάδοσή τους εμποδίζεται από την έλλειψη υποδομών.

Με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ επιδιώκεται η άρση των εμποδίων για την ανάπτυξη ήπιων μορφών μετακίνησης, δηλαδή η δημιουργία των αναγκαίων υποδομών με παράλληλη αναδιαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος ώστε να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη και ασφαλής μετακίνηση των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ). Επιπλέον δίδεται έμφαση στο εσωτερικό των οικισμών, ιδιαίτερα της Ραφήνας, ώστε να ενισχυθεί η ταυτότητα και η προσβασιμότητα του κέντρου του δήμου και να ευνοηθεί περαιτέρω η ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων, και κατά επέκταση να αυξηθεί η αναλογία των ενδοδημοτικών μετακινήσεων στις συνολικές μετακινήσεις που εκκινούν από το δήμο. Ανάλογες κατευθύνσεις πρέπει να δοθούν και για τον οικισμό του Πικερμίου, καθώς θα πρέπει να εξεταστεί σοβαρά η δυνατότητα δημιουργίας ενός σημαντικού πολεοδομικού πόλου γύρω από τους οικισμούς του Ντραφίου και της Διώνης που να μην αναγκάζει τους κατοίκους των περιοχών αυτών σε μεγάλο μήκος μετακινήσεις. Η αύξηση των ενδοδημοτικών μετακινήσεων αποτελεί προϋπόθεση ώστε οι κάτοικοι να δεθούν περισσότερο με τον τόπο τους, να ενισχυθεί δηλαδή η τοπική τους ταυτότητα, που με τη σειρά της θα προκαλέσει αύξηση του ενδιαφέροντος, ενίσχυση της διάθεσης για επαφή με το ιδιαίτερο περιβάλλον του δήμου μέσα από τα ήπια μέσα μετακίνησης, ενίσχυση του ενδιαφέροντός τους για τα κοινά της πόλης που αποτελεί προϋπόθεση για την ενεργητική τους συμμετοχή στην οικουμενική προσπάθεια αντιμετώπισης της κλιματικής απορρύθμισης.

Είναι φανερό ότι απαιτείται μία συνδυασμένη πολεοδομική και κυκλοφοριακή προσέγγιση και μία αλλαγή νοοτροπίας και οπτικής των κατοίκων που αποτελεί ένα διεπιστημονικό ζήτημα που μπορεί να προχωρήσει μόνο μέσα από μία ολιστική προσέγγιση που δίνει έμφαση στην ενεργοποίηση των πολιτών για την αλλαγή της εικόνας της πόλης.

Το όραμα για το ΣΒΑΚ Ραφήνας Πικερμίου αναπτύσσεται στην προκαταρκτική φάση με στόχο να αποτελέσει αντικείμενο διαβούλευσης με τους πολίτες και να προσαρμοστεί στις τοπικές ανάγκες και ιδιαιτερότητες. Το όραμα πρέπει να αντιπροσωπεύει την οπτική όλων των πολιτών, να αποτελεί την κοινή συνισταμένη, ώστε να γίνει κτήμα τους, να τους ενώνει και να τους εμπνέει. Το ΣΒΑΚ δεν πρέπει να αντιμετωπιστεί ως μία ακόμη μελέτη, αλλά ως ένα κοινωνικό εργαλείο για την ισχυροποίηση του δήμου, την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών και τη συλλογική συμβολή τους στη διάσωση του πλανήτη.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (ΤΕ-1, 2, 3)
Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική
Ημερομηνία: 09/2021
Έκδοση: 2

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 2

Σελίδα: 13-11

Η προκαταρκτική διατύπωση του οράματος με βάση τα χαρακτηριστικά του Δήμου, όπως αναλύθηκαν προτείνεται για συνδιαμόρφωση κάτωθι:

«Η αξιοποίηση του μοναδικού φυσικού τοπίου, του ιδιαίτερου κοινωνικού και πολεοδομικού περιβάλλοντος του δήμου και των οικονομικών ευκαιριών που δημιουργεί η ύπαρξη της Μαραθώνιας Διαδρομής και του λιμανιού της Ραφήνας εντός του δήμου για την ενεργοποίηση των κατοίκων, ώστε μέσα από μία συλλογική προσπάθεια να διαμορφώσουν νέες υποδομές και συνθήκες που θα δίνουν μία διαφορετική εικόνα στο δημόσιο - κοινωνικό χώρο του δήμου, όπου θα κυριαρχούν βιώσιμες επιλογές για τις μετακινήσεις, δηλαδή επιλογές μετακίνησης που προάγουν την ισότητα στη βίωση του χώρου μεταξύ όλων των κοινωνικών ομάδων, μεταμορφώνουν τις καθημερινές μετακινήσεις από χαμένο χρόνο σε πηγή χαράς, συμβάλλουν στην αντιμετώπιση της κλιματικής απορρύθμισης, ενθαρρύνουν επισκέπτες να εξερευνούν το δήμο διαχέοντας οικονομική ανάπτυξη παντού και ενισχύουν την τοπική απασχόληση και την συλλογική ταυτότητα που αποτελεί εγγύηση για τη διατήρηση της ανάπτυξης από γενιά σε γενιά.»

Η οριστικοποίηση και τελική διατύπωση του οράματος και των προτεραιοτήτων (βλ. και επόμενη ενότητα) θα αναρτηθούν στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου Ραφήνας Πικερμίου προς διαβούλευση.

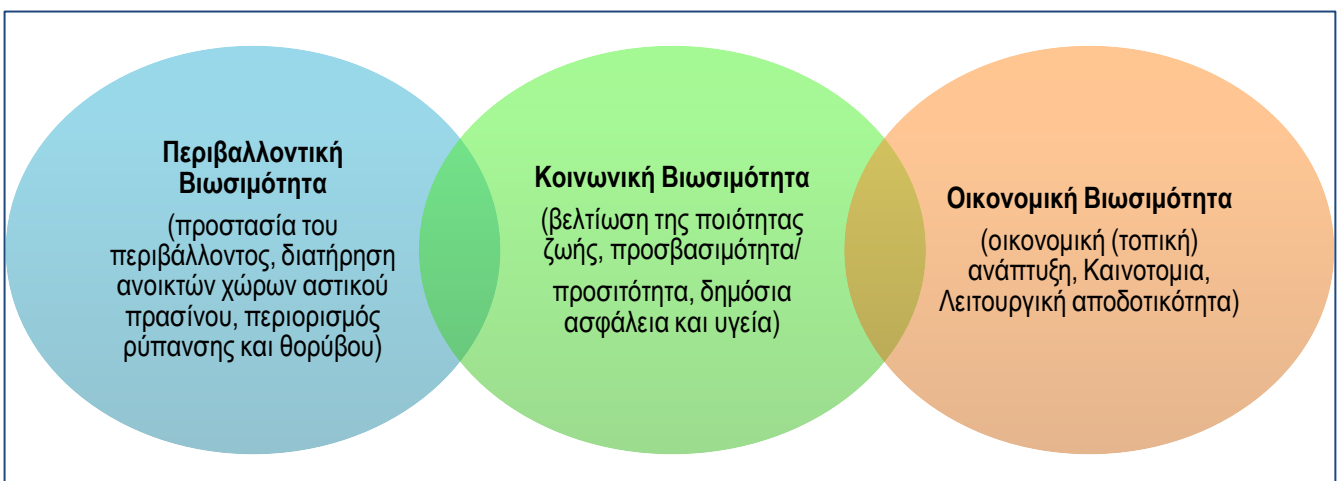
13.3 Προτεραιότητες για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

Στην παρούσα ενότητα περιγράφονται οι βασικές προτεραιότητες του Δήμου, οι οποίες απορρέουν από το όραμα, που διατυπώθηκε. Οι προτεραιότητες αυτές αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο του σχεδίου, διότι οργανώνουν, αποτυπώνουν και συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα για το Δήμο Ραφήνας Πικερμίου.

Πρόκειται για μία εξειδίκευση του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις με σκοπό την αποτελεσματικότερη επίτευξή του (ELTIS, 2019). Με άλλα λόγια, σε ένα όραμα που αναφέρει ενδεικτικά την «Αναδιαμόρφωση του Δημόσιου χώρου» - όπως στην περίπτωση του εν λόγω σχεδίου-μία πιθανή προτεραιότητα η οποία θα το εξυπηρετούσε θα ήταν η «**Βελτίωση προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση**».

Στα ΣΒΑΚ, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής αναφοράς τους, οι προτεραιότητες διαχωρίζονται κατά κύριο λόγο στις εξής θεματικές ενότητες:

- ✚ **Efficiency** (Αποδοτικότητα),
- ✚ **Liveable Streets** (Ζωντανός Οδικός Χώρος),
- ✚ **Environment** (Περιβάλλον),
- ✚ **Equity and Social Inclusion** (Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη),
- ✚ **Safety** (Ασφάλεια) και
- ✚ **Economic Growth** (Οικονομική Μεγέθυνση).



Εικόνα 9: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Εντός του παραπάνω πλαισίου σχετικά με το ΣΒΑΚ Ραφήνας Πικερμίου αναπτύσσονται ορισμένες προτεραιότητες (βλέπε Πίνακες παρακάτω) κατηγοριοποιημένες ανάλογα με τη διάσταση της βιωσιμότητας στην οποία αναφέρονται, εμπεριέχοντας τις προαναφερθείσες θεματικές ανά κατηγορία, δηλαδή:

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Περιβαλλοντικές → εντάσσοντας τις θεματικές Environment και Efficiency (πχ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις, Μείωση ρύπανσης και βελτίωση μικροκλίματος, κ.α.).

Πίνακας 1: Περιβαλλοντικές προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Περιβαλλοντικές Προτεραιότητες		
Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις	Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος
<p>Η χρήση βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης (π.χ. ποδήλατο ή περπάτημα) έναντι του αυτοκίνητου ή του μηχανοκίνητου δικύκλου συμβάλει στη μείωση της ενέργειας που καταναλώνεται σε συνολικό επίπεδο για τις μετακινήσεις στο Δήμο. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη διαχείριση του στόλου τροφοδοσίας, ώστε τα εμπορεύματα να μεταφέρονται με τη χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση ενέργειας, στα συλλογικά μέσα μεταφοράς και στις περιοχές γύρω από ευαίσθητες υποδομές (σχολεία, ΚΑΠΗ κ.ά)</p>	<p>Η προστασία των οικισμών της Ραφήνας και του Πικερμίου από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για το σχέδιο. Παράλληλα θα πρέπει να αναζητηθούν οι κατάλληλοι τρόποι ώστε να διατηρηθεί και να αναδειχθεί το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον της περιοχής πχ. ρέματα</p>	<p>Οι μεγάλοι φόρτοι στο οδικό περιβάλλον της περιοχής, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες, επιφέρουν σταδιακά υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Η απεξάρτηση από το αυτοκίνητο και η στήριξη της χρήσης μέσων φιλικών προς το περιβάλλον μπορεί να μειώσει την ρύπανση, δημιουργώντας πιο καθαρές πόλεις και κατ' επέκταση έχει τη δυνατότητα να βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Το μικρόκλιμα του αστικού περιβάλλοντος αποτελεί σημαντικό δείκτη της ποιότητας ζωής σε μία πόλη. Φαινόμενα όπως η θερμική νησίδα ή ο εγκλωβισμός αέριων ρύπων ανάμεσα στα κτίρια υποβαθμίζει έντονα τις συνθήκες διαβίωσης. Συνεπώς είναι αναγκαία η δημιουργία μικρών και διάσπαρτων χώρων πρασίνου (πάρκα τσέπης), η ενίσχυση του πράσινου στους υφιστάμενους κοινόχρηστους χώρους.</p>

- Κοινωνικές** → εμπιριέχοντας τις θεματικές Efficiency, Liveable Streets, Equity and Social Inclusion, Safety (πχ Βελτίωση προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση, Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας, βελτίωση δημόσιας υγείας κτλ.).

Πίνακας 2: Κοινωνικές προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Κοινωνικές Προτεραιότητες					
Βελτίωση δημόσιας υγείας	Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση	Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου	Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων
Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρουν και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία. Η προώθηση των ήπιων μέσων μετακίνησης ως τρόπων καθημερινής μετακίνησης,	Η εν λόγω προτεραιότητά θέτει ως βασικό μέλημα τη διασφάλιση της ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας των ΑμεΑ, ατόμων με μειωμένη κινητικότητα και εμποδιζόμενων	Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των οικισμών με το παραλιακό μέτωπο της Ραφήνας και τους κύριους πόλους ενδιαφέροντος σε όλη την έκταση του Δήμου διαμέσου κοινόχρηστων μέσων	Λύσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως για παράδειγμα η τηλεματική ή τα συγκοινωνιακά συστήματα ανταποκρινόμενα στη ζήτηση (Demand Responsive Transport), είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναζητηθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η αποδοτικότητα του μεταφορικού	Η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Μέσα από τις απαραίτητες πολιτικές επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για όλους και όλες, με παράλληλη αναβάθμιση της ελκυστικότητας του δικτύου (μηχανοκίνητου και	Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στη Ραφήνα και το Πικέρμι είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.

μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι) θα συμβάλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων.	ατόμων. Η βελτίωση της προσβασιμότητας απαιτεί ένα ενιαίο και ασφαλές δίκτυο πεζού και ποδηλάτη και ειδικές υποδομές εξυπηρέτησης.	μεταφοράς.	συστήματος της περιοχής.	μη).	
---	---	------------	--------------------------	------	--

- ✚ **Οικονομικές** → εντάσσοντας τη θεματική Economic Growth (πχ Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας, Λειτουργικότητα Συστήματος Μεταφορών κ.α.).

Πίνακας 3: Οικονομικές προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Οικονομικές Προτεραιότητες		
Διαχείριση της εποχικότητας στις μετακινήσεις	Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών	Ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας
Το παρόν σχέδιο θα συμβάλει στην ορθολογική διαχείριση της κινητικότητας όσον αφορά στις εποχιακές μετακινήσεις, αξιοποιώντας ευέλικτες λύσεις, ενώ παράλληλα θα δώσει έμφαση και στην ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως ο ποδηλατικός και ο περιπατητικός τουρισμός με σκοπό την διάχυση της παραθεριστικής δραστηριότητας.	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη του Δήμου Ραφήνας- Πικερμίου.	Η προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, ιδιαίτερα σε εμπορικές περιοχές πχ κέντρο Ραφήνας μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στην ενίσχυση της τοπικής αγοράς. Η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου σε συνδυασμό με τις κατάλληλες πολιτικές για τη στάθμευση έχει αποδειχθεί ότι ενισχύει σημαντικά την τοπική επιχειρηματικότητα. Ακόμη σημαντική συνεισφορά στην ενθάρρυνση της τοπικής επιχειρηματικότητας έχει και η ορθολογική οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των καταστημάτων.

Στους παραπάνω πίνακες παρουσιάζονται οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ Ραφήνας Πικερμίου. Πρόκειται για **12 βασικές κατευθύνσεις** οι οποίες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τις διαστάσεις που παρουσιάστηκαν πριν.

Διαπιστώνεται πως η υλοποίηση του ΣΒΑΚ σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα, θα μπορέσει να μετατρέψει το Δήμο σε μία περιοχή, η οποία:

- ✓ **θα παρέχει προτεραιότητα σε μέσα και τρόπους μετακίνησης φιλικών προς το περιβάλλον, περιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο αισθητά την κατανάλωση ενέργειας αλλά και τη ρύπανση (ηχορύπανση, ρύπανση ατμόσφαιρας).**
- ✓ **θα καλλιεργήσει τις κατάλληλες συνθήκες για εντονότερες κοινωνικές αλληλεπιδράσεις.**
- ✓ **θα βελτιώσει τη δημόσια υγεία, δημιουργώντας πολλαπλά κοινωνικά οφέλη για τους κατοίκους.**
- ✓ **θα αναβαθμίσει ριζικά το αστικό περιβάλλον και κυρίως το οδικό περιβάλλον της περιοχής.**

- ✓ θα εξασφαλίσει ένα επαρκές επίπεδο προσβασιμότητας για όλους τους μετακινούμενους χωρίς αποκλεισμούς και διακρίσεις.
- ✓ θα ενσωματώνει νέες τεχνολογίες στο μεταφορικό της σύστημα.
- ✓ θα στοχεύει στο καλύτερο επίπεδο οδικής ασφάλειας (αντιληπτό).
- ✓ θα ενθαρρύνει και θα στηρίζει τις συμμετοχικές διαδικασίες και πρακτικές.
- ✓ θα οργανώνει με ορθολογικό και αποτελεσματικό τρόπο τις εμπορευματικές μεταφορές.
- ✓ θα συμβάλλει στην αναζωογόνηση και στήριξη της τοπικής εμπορικής αγοράς.

Συνεπώς, η Ραφήνα, το Πικέρμι και οι υπόλοιποι οικισμοί του Δήμου έχουν τη δυνατότητα να γίνουν μια ενιαία περιοχή με συγκεκριμένους στόχους και επιθυμίες, η οποία θα έχει ως κεντρικούς άξονες την υποστήριξη της τοπικής κοινωνίας, την ενεργή προστασία του περιβάλλοντος καθώς και την προώθηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων, με θεμελιώδη στοιχεία το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημοτική συγκοινωνία. Ως εκ τούτου, ο Δήμος θα έχει την ευκαιρία να αποτελέσει ένα σημαντικό παράδειγμα βιώσιμης κινητικότητας για την ευρύτερη περιοχή της Ραφήνας αλλά και της Αττικής γενικότερα. Τέλος, αξίζει να τονισθεί ότι η εκπόνηση του ΣΒΑΚ απαιτεί την υιοθέτηση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης που θα αντιλαμβάνεται την αστική κινητικότητα ως ένα αντικείμενο με πολλαπλές διαστάσεις. Γι' αυτό το λόγο το ΣΒΑΚ πρέπει να αντλήσει εργαλεία και τεχνικές από τον πολεοδομικό, κυκλοφοριακό αλλά και τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό. Παράλληλα το σχέδιο οφείλει να επενδύσει σημαντικά σε συμμετοχικές διαδικασίες και πρακτικές, εξασφαλίζοντας έτσι την ανάμειξη και την εμπλοκή της τοπικής κοινωνίας είτε πρόκειται για πολίτες είτε για φορείς.

13.4 Ειδικό Μετρήσιμο (SMART) Στόχοι

Έπειτα από τον προσδιορισμό του οράματος και των προτεραιοτήτων, η διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ προϋποθέτει τη διαμόρφωση στόχων. Οι εν λόγω στόχοι έχουν ιδιαίτερη σημασία για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του προγράμματος σύμφωνα με τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές κατευθύνσεις.

Σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS και άλλων πιο πρόσφατων εργαλείων, προτείνεται η ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων έπειτα από τον προσδιορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για την περιοχή παρέμβασης. Ο επιθετικός προσδιορισμός «έξυπνος» αποτελεί μετάφραση από το αγγλικό ακρωνύμιο «SMART» το οποίο συνιστά τον αγγλικό όρο για τη λέξη. Ως ακρωνύμιο προέρχεται από τα αρχικά των λέξεων: *Specific, Measurable, Achievable, Relevant και Time-bound*. Δηλαδή ένας στόχος που θέτει το ΣΒΑΚ θεωρείται «έξυπνος» όταν:

- ✚ **Είναι συγκεκριμένος** (specific). Ο στόχος πρέπει να είναι με ακρίβεια προσδιορισμένος και εύκολα κατανοήσιμος και αντιληπτός από όλους τους κοινωνικούς, τεχνικούς, πολιτικούς και διοικητικούς παράγοντες που συμμετέχουν στη διαμόρφωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.
- ✚ **Είναι μετρήσιμος** (measurable). Για να αποφεύγονται υποκειμενικές εκτιμήσεις για την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι δυνατόν να μετρηθεί εάν ο στόχος επετεύχθη ή όχι.
- ✚ **Είναι εφικτός** (achievable). Δεν πρέπει να τίθενται στόχοι που υπερβαίνουν τις οικονομικές δυνατότητες και θεσμικούς περιορισμούς και καθορίζουν τα όρια δράσης των συντελεστών του ΣΒΑΚ.
- ✚ **Είναι σχετικός** (relevant). Ο στόχος πρέπει ξεκάθαρα να υλοποιεί τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί και διαμορφώνουν το κοινό όραμα για το δήμο.
- ✚ **Χαρακτηρίζεται από χρονικά όρια** (time-bound). Δεν μπορεί να επιδιώκεται η επίτευξη του στόχου σε ένα αόριστο χρονικό διάστημα ή να μετατίθεται στο μακρινό μέλλον, διότι τότε χάνει τη δεσμευτικότητά του.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι «έξυπνοι στόχοι» ανά θεματική προτεραιότητα (12 προτεραιότητες) που σε επόμενο στάδιο θα μετρήσουν και θα αξιολογήσουν την πορεία υλοποίησης του Σχεδίου:

ΣΤΟΧΟΙ – (ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΙ) ΔΕΙΚΤΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ για την περιοχή μελέτης

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 1: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις

1. Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των συμβατικών αυτοκινήτων και παράλληλη αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων
2. Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημοτικού στόλου και στην ιδιωτική μετακίνηση

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 2: Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος

3. Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας
4. Επίτευξη βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών οικισμών και πόλων έλξης της περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης (πχ πράσινες διαδρομές, περιπατητικές διαδρομές κτλ.)
5. Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες στους οικισμούς

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 3: Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος

6. Μείωση του θορύβου από τις μετακινήσεις
7. Ενίσχυση του πράσινου σε κοινόχρηστους χώρους και δημιουργία πάρκων τσέπης
8. Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
9. Μείωση των διαμπερών ροών στους οικισμούς της περιοχής και στις κεντρικές περιοχές των μεγάλων οικισμών.
10. Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 4: Βελτίωση δημόσιας υγείας

11. Αύξηση της ικανοποίησης των κατοίκων από την ποιότητα του περιβάλλοντος
12. Αύξηση της χρήσης του περπατήματος και του ποδηλάτου (ενεργή μετακίνηση) ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 5: Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση

13. Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ, απομάκρυνση εμποδίων, όδευση τυφλών κτλ.)
14. Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης)
15. Επέκταση δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας και δημιουργία δρομολογίων On-demand

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 6: Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου

16. Αύξηση περπατήματος
17. Αύξηση χρήσης ποδηλάτου

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

18. Αύξηση χρήσης δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 7: Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα
19. Ανάπτυξη ευφών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο
20. Εισαγωγή καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bicycles sharing system, e-scooters κτλ)
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 8: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
21. Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
22. Μείωση των ταχυτήτων στο οδικό δίκτυο
23. Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 9: Ενίσχυση της συμμετοχικής διαδικασίας
24. Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 10: Διαχείριση της εποχικότητας στις μετακινήσεις
25. Ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας
26. Επέκταση της παραθεριστικής περιόδου και ανάπτυξη ειδικών διαδρομών ενδιαφέροντος
27. Ανάπτυξη περιπατητικού/ποδηλατικού/θαλάσσιου τουρισμού
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 11: Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών
28. Αύξηση της περιοχής επιρροής και της ακρίβειας της δημοτικής συγκοινωνίας
29. Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης
30. Επίτευξη ορθολογικής οικονομικής διαχείρισης του συστήματος
31. Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 12: Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
32. Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας
33. Διατήρηση και αύξηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων
34. Διασύνδεση της αλλαγής του μοντέλου των μετακινήσεων με την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας (π.χ. προσωρινές πεζοδρομήσεις)

Οι στόχοι που παρουσιάστηκαν παραπάνω αποτελούν ιδιαίτερα κρίσιμα στοιχεία για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ Ραφίνας Πικερμίου. Θα ήταν ωφέλιμο οι παραπάνω στόχοι να μετατραπούν σε μετρήσιμες οντότητες, προκειμένου να διαμορφώσουν το θεμέλιο για την επιλογή των μέτρων υλοποίησης του ΣΒΑΚ καθώς και των δεικτών παρακολούθησης και εφαρμογής του.