

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ

Παρουσίαση προτεινόμενων μέτρων

Δημόσια Συνάντηση Διαβούλευσης

Αναθέτουσα Αρχή: Δήμος Χανίων



Βιώσιμη Κινητικότητα...

«... η κινητικότητα που ανταποκρίνεται στις ανάγκες της κοινωνίας να κινείται ελεύθερα, να ενισχύει την προσβασιμότητα, να επικοινωνεί, να επιχειρεί και να αναπτύσσει σχέσεις χωρίς να θυσιάζει άλλες βασικές ανθρώπινες και οικολογικές απαιτήσεις σήμερα και στο μέλλον»

Βιώσιμη Πόλη...

ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΖΩΗΣ



ΑΕΙΦΟΡΟ ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ



ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ



ΚΥΚΛΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ



ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ ΠΗΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ



ΒΙΩΣΙΜΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ



Στόχοι του ΣΒΑΚ Δήμου Χανίων



ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

Βελτίωση την αποδοτικότητα και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών όσον αφορά στη μεταφορά ατόμων και αγαθών



ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Εξασφάλιση επιλογών μεταφοράς σε όλους τους πολίτες που επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες



ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ

Ελαχιστοποίηση των εκπομπών και των ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

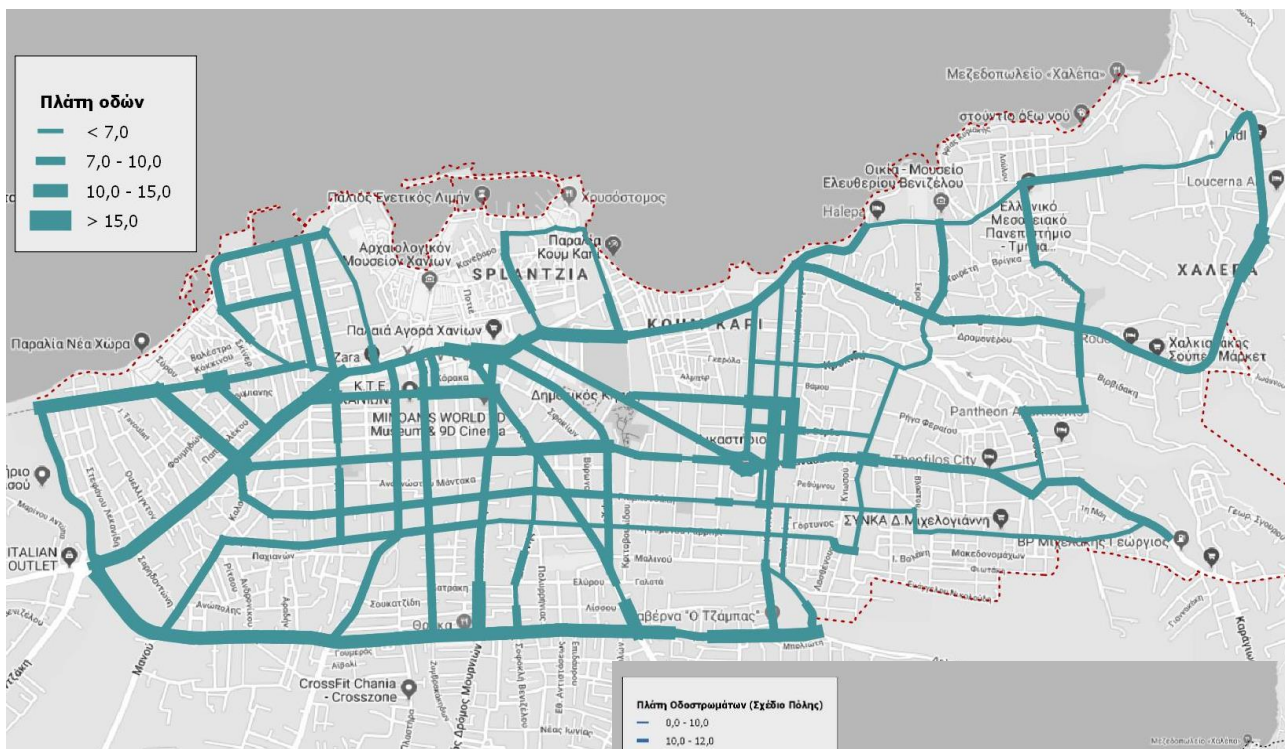
Εξασφάλιση της προσωπικής ασφάλειας στο σύστημα μεταφορών

ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού για τα οφέλη των πολιτών, της οικονομίας και της κοινωνίας στο σύνολό της

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ / ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

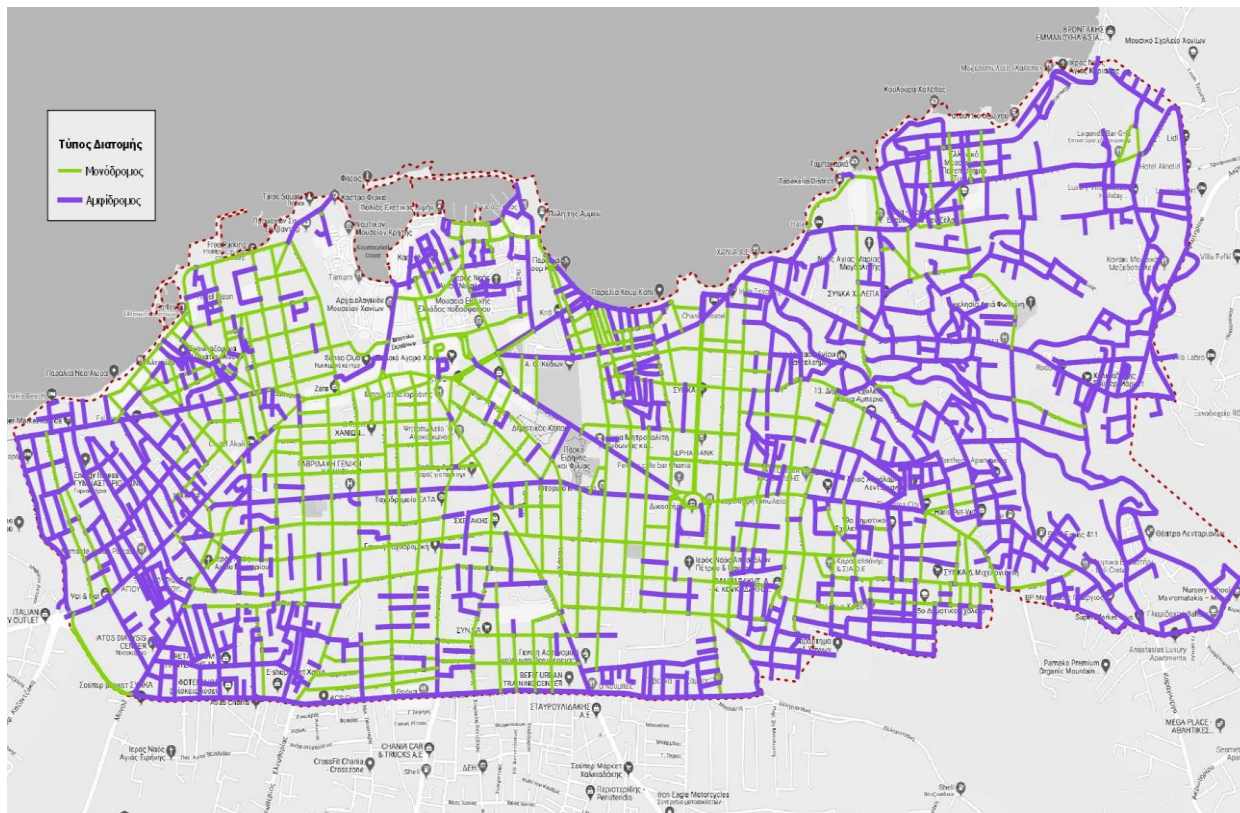
Πλάτη οδών



Περιορισμένες δυνατότητες
του Κύριου Οδικού Δικτύου

- Το 80% του μήκους του με πλάτος < 10μ.
- Το 90% των συλλεκτήριων οδών με πλάτος < 10μ.
- Αποκλίσεις από το Σχέδιο Πόλης

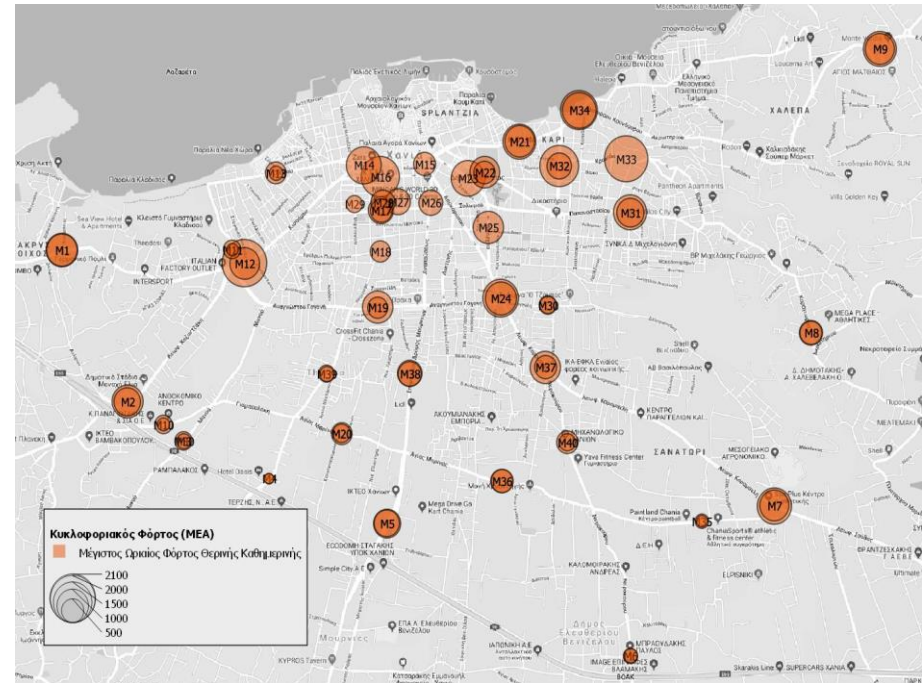
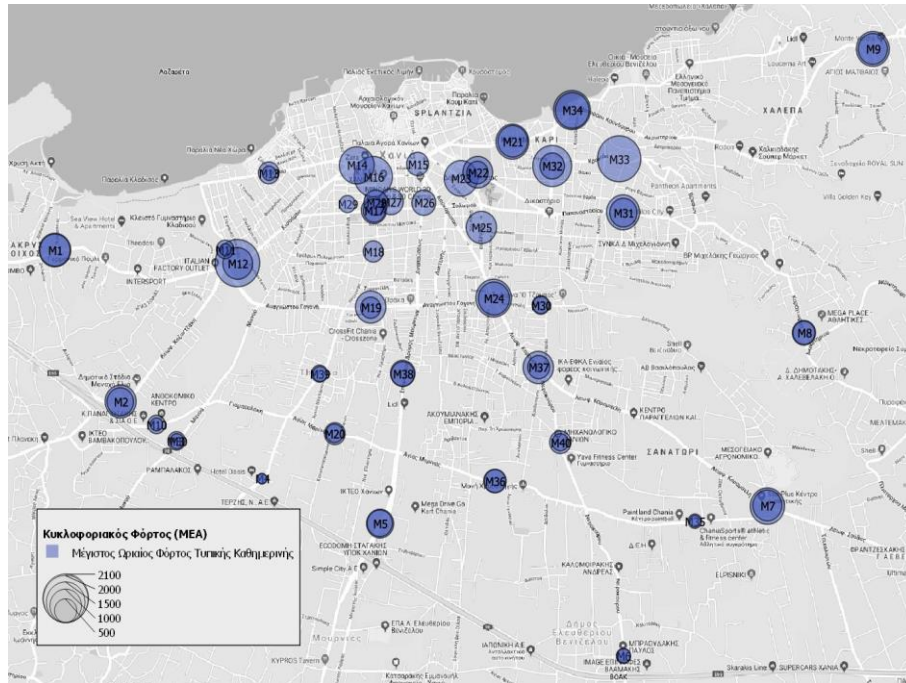
Τύπος διατομής & λωρίδες οδών



- Μεγάλο ποσοστό μονοδρόμων (22% του ΚΟΔ)
- Μικρό ποσοστό (2% του ΚΟΔ) με ικανοποιητικές προδιαγραφές (διαχωρισμός με νησίδα)
- Περιορισμένη χωρητικότητα οδών, το 85% του ΚΟΔ με 1 λωρίδα ανά κατεύθυνση, το 15% με 2 λωρίδες
- Το 72% του αρτηριακού δικτύου με 1 λωρίδα ανά κατεύθυνση
- Περιορισμένα πλάτη πεζοδρομίων

Κατηγορία Λειτουργικής Ιεράρχησης	Μέσο Πλάτος Πεζοδρομίων (μ.)
Πρωτεύουσες Αρτηρίες	1,5
Δευτερεύουσες Αρτηρίες	1,8
Συλλεκτήριες οδοί	1,6

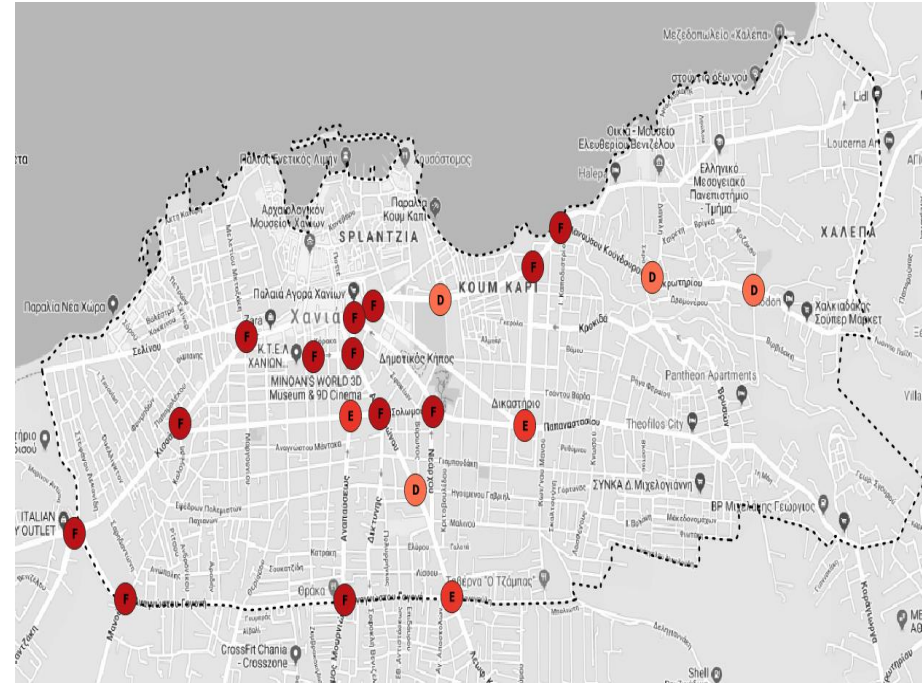
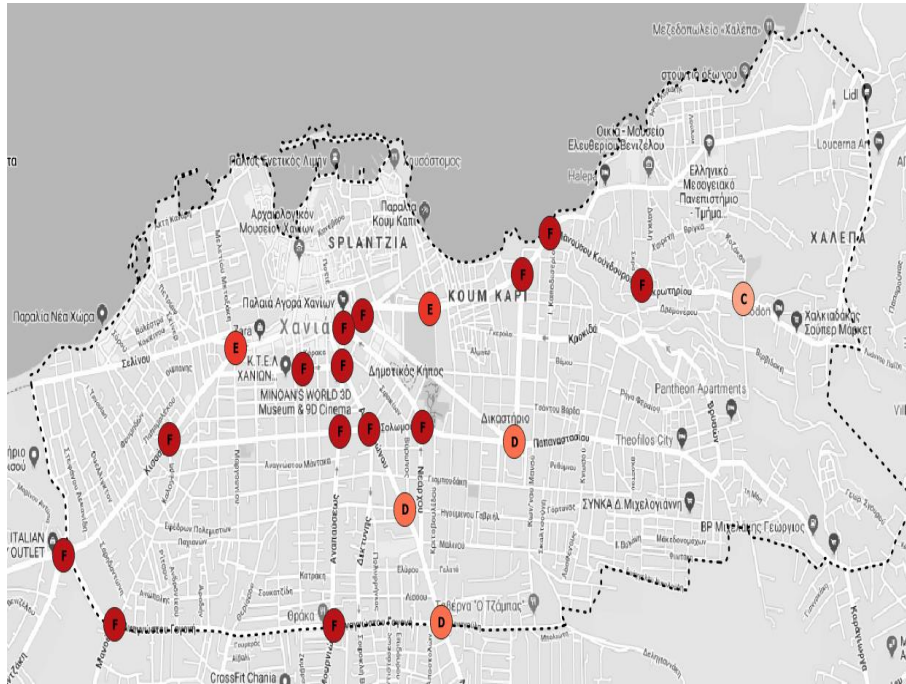
Λειτουργικά χαρακτηριστικά δικτύου



ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΩΡΙΑΙΟΣ ΦΟΡΤΟΣ (ΜΕΑ) ΤΥΠΙΚΗΣ & ΘΕΡΙΝΗΣ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ ΣΕ ΔΙΑΤΟΜΕΣ

- Μείωση 5% (μέση τιμή) των κυκλοφοριακών φόρτων από τυπική καθημερινή σε θερινή καθημερινή
- Μείωση 23% (μέση τιμή) των κυκλοφοριακών φόρτων από τυπική καθημερινή θερινής σε ΣΚ θερινής
- Υψηλότεροι φόρτοι στις οδούς Κισσάμου, Ελ. Βενιζέλου, Λεωφ. Ηρακλείου, Ηρώων Πολυτεχνείου & Λεωφ. Καραμανλή (ΤΥΠΙΚΗ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ)

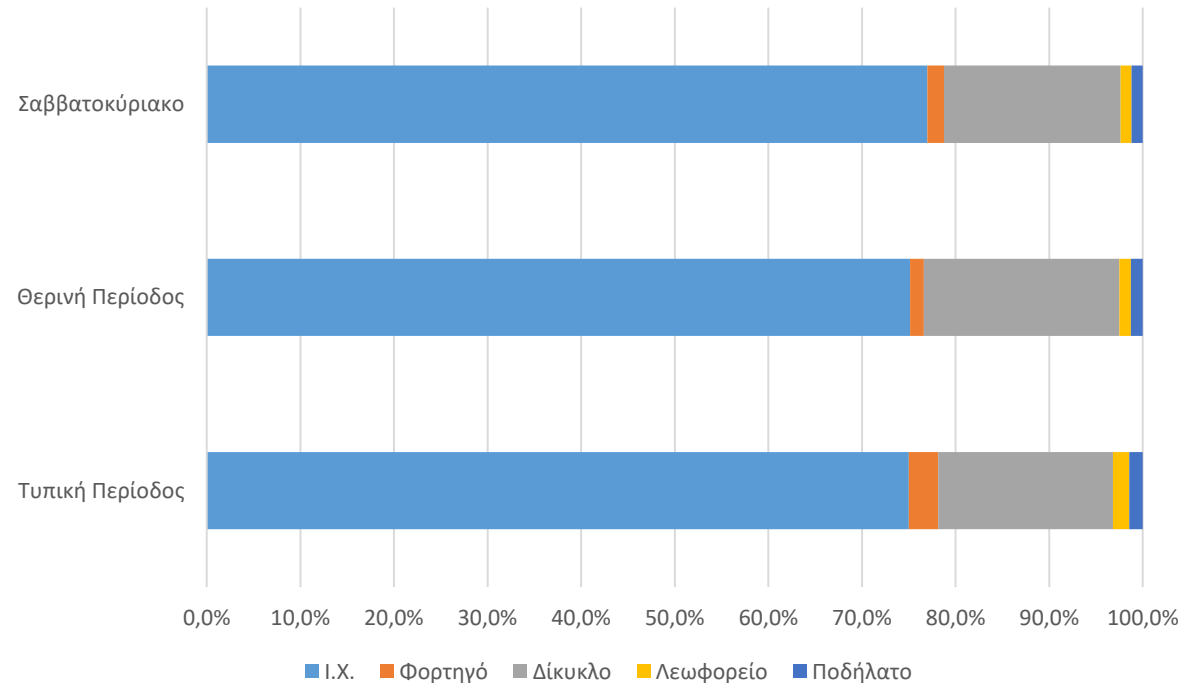
Λειτουργικά χαρακτηριστικά δικτύου



ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΥΠΙΚΗΣ & ΘΕΡΙΝΗΣ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ ΣΕ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ

- Μείωση 7% (μέση τιμή) από τυπική καθημερινή σε θερινή καθημερινή
- Στάθμη εξυπηρέτησης **F** (συνθήκες κορεσμού) την ώρα αιχμής για τις περισσότερες διασταυρώσεις σε τυπική & θερινή περίοδο
- Υψηλότεροι φόρτοι στις διασταυρώσεις α) Κισσάμου – Αν. Γογονή, β) Τζανακάκη – Πλ. Βενιζέλου, γ) Αν. Γογονή – Αναπαύσεως (ΤΥΠΙΚΗ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ)

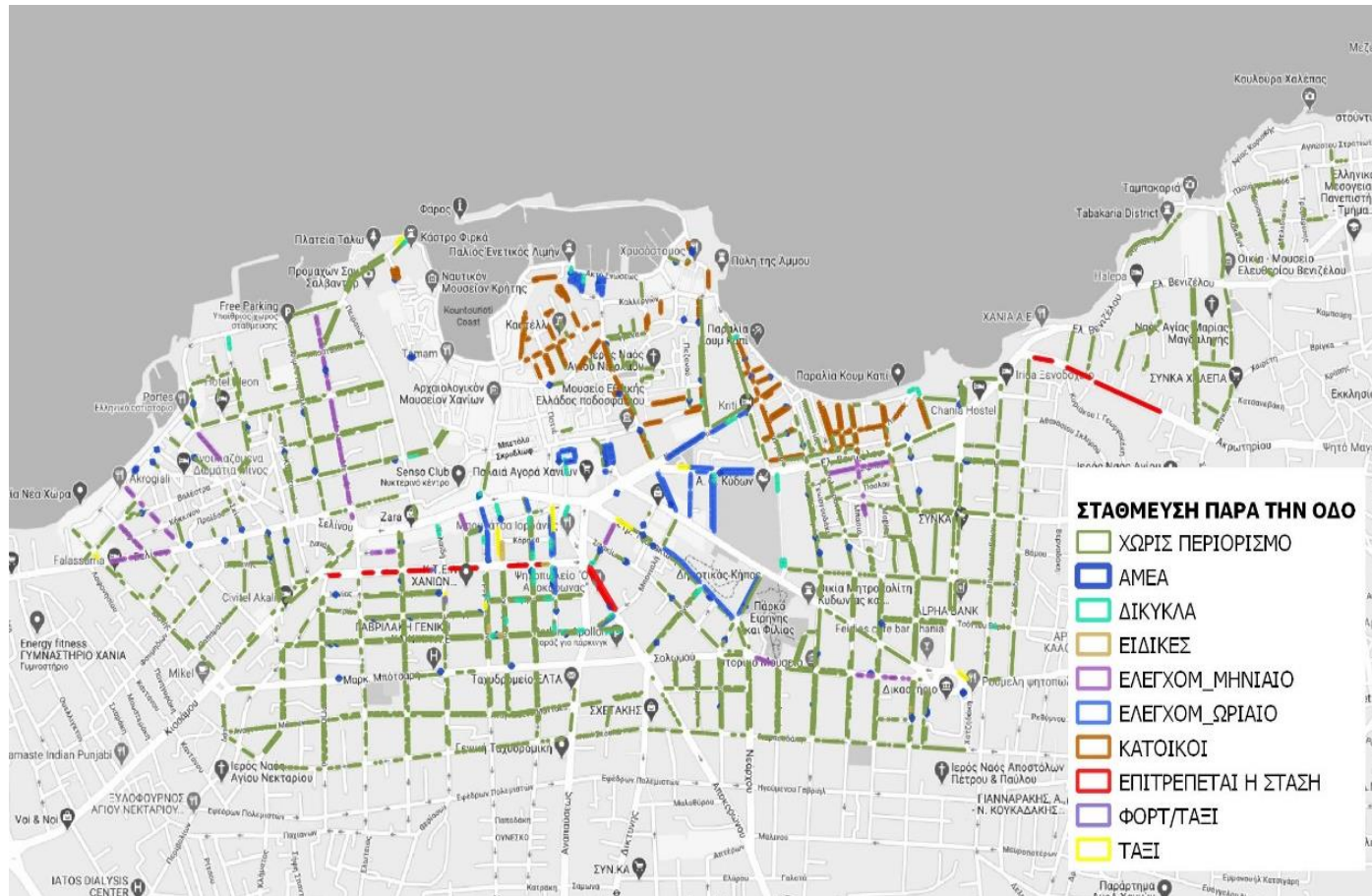
Λειτουργικά χαρακτηριστικά δικτύου



ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

- Η χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου αποτελεί βασική επιλογή - Ποσοστό χρήσης ΙΧ:
 - 78%-79% περιμετρικοί κόμβοι
 - 71% κόμβοι κεντρικής περιοχής
- Συμμετοχή άλλων τύπων οχημάτων στην φόρτιση του δικτύου (κατά μέσο όρο)
στην τυπική περίοδο:
 - ΦΟΡΤΗΓΑ, 3.1%
 - ΔΙΚΥΚΛΑ, 21%
 - ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ, 1,8%
 - ΠΟΔΗΛΑΤΑ, 1-2%

Νόμιμα προσφερόμενη στάθμευση



**ΝΟΜΙΜΑ
ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ
ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΠΑΡΑ ΤΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ**

**ΣΥΝΟΛΟ: 6.200
περίπου**

Νόμιμα προσφερόμενη στάθμευση

ΝΟΜΙΜΑ

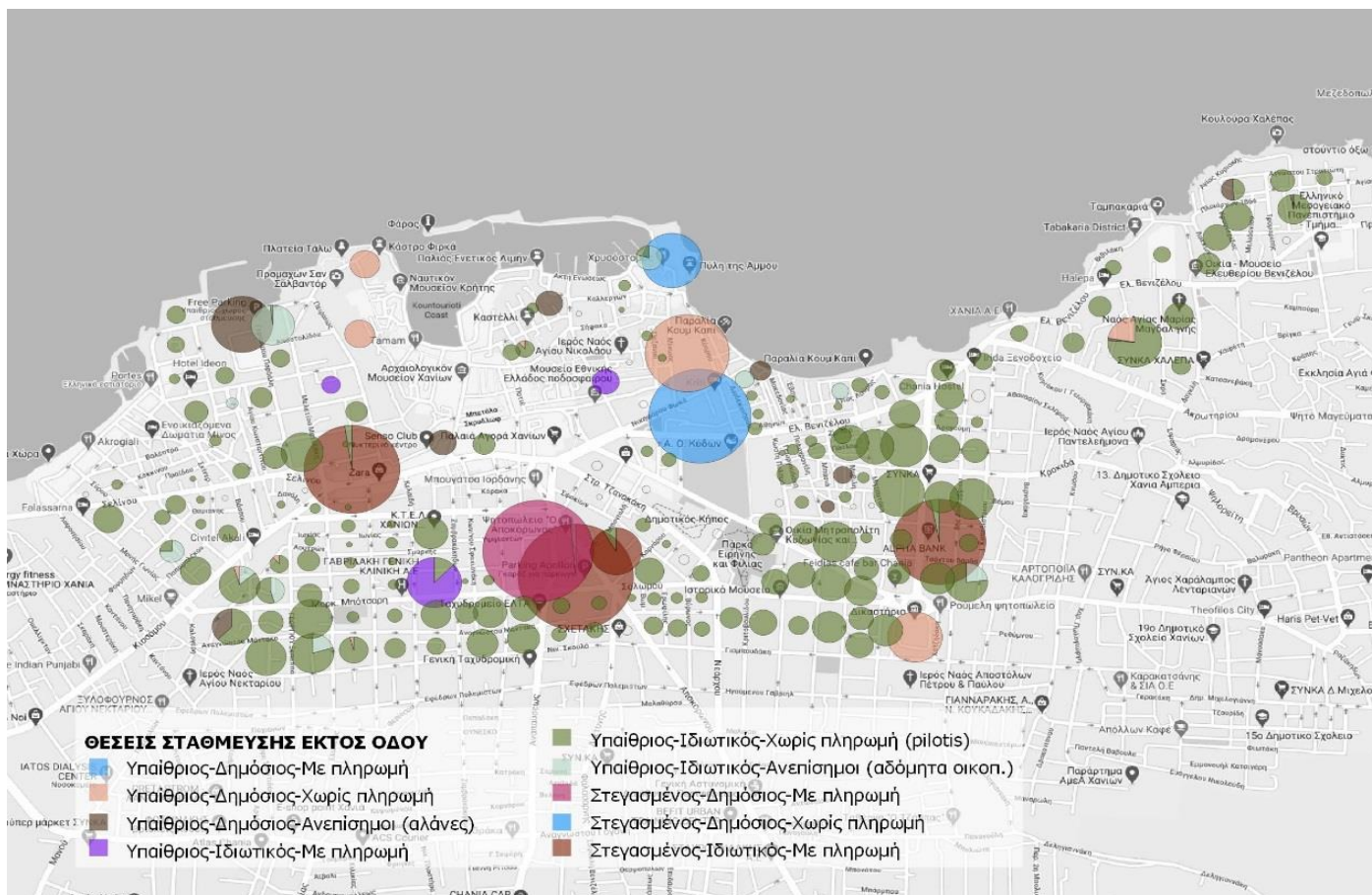
ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

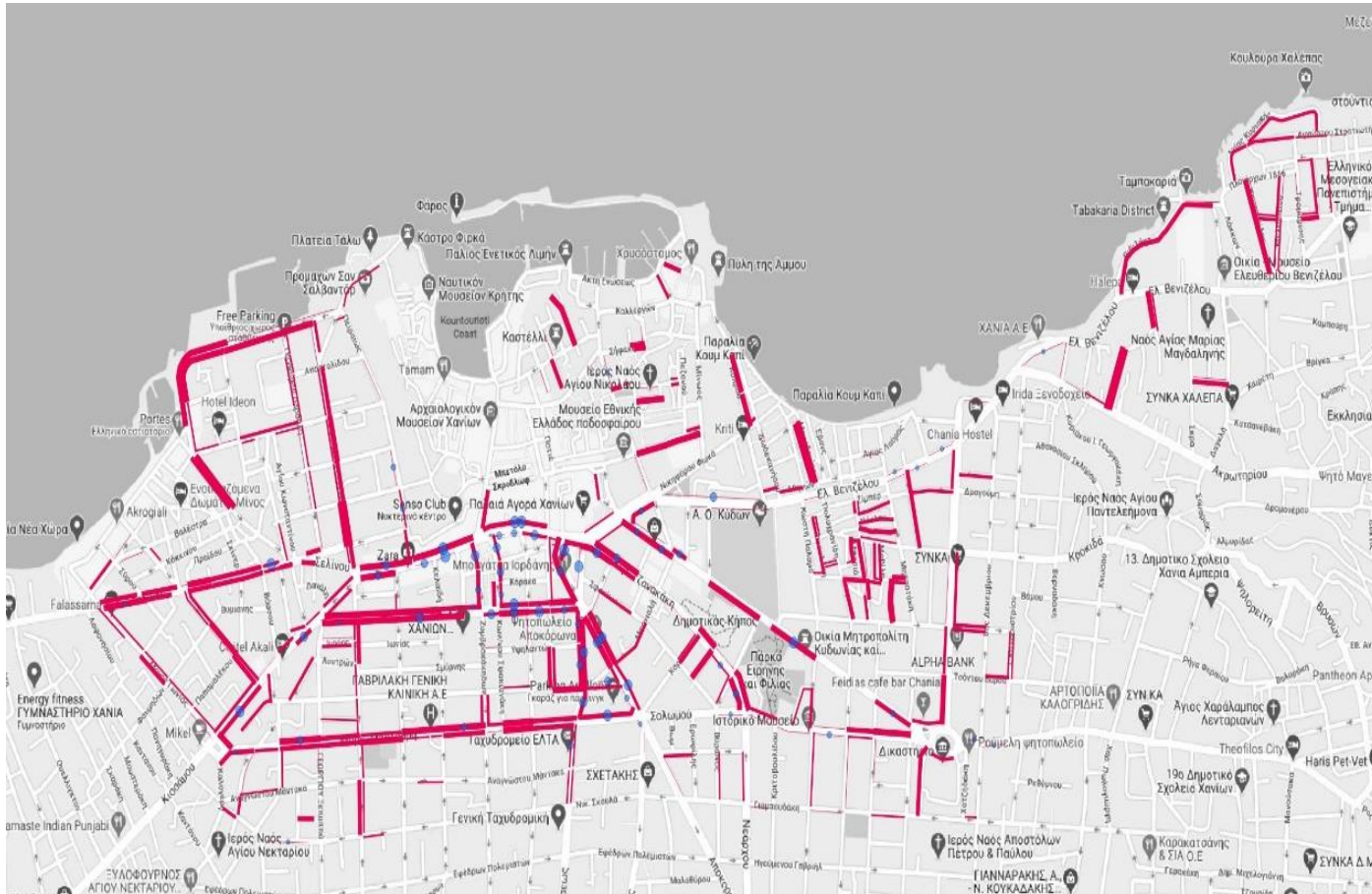
ΕΚΤΟΣ ΟΔΟΥ

ΣΥΝΟΛΟ: 4.300

περίπου



Παράνομη Στάθμευση



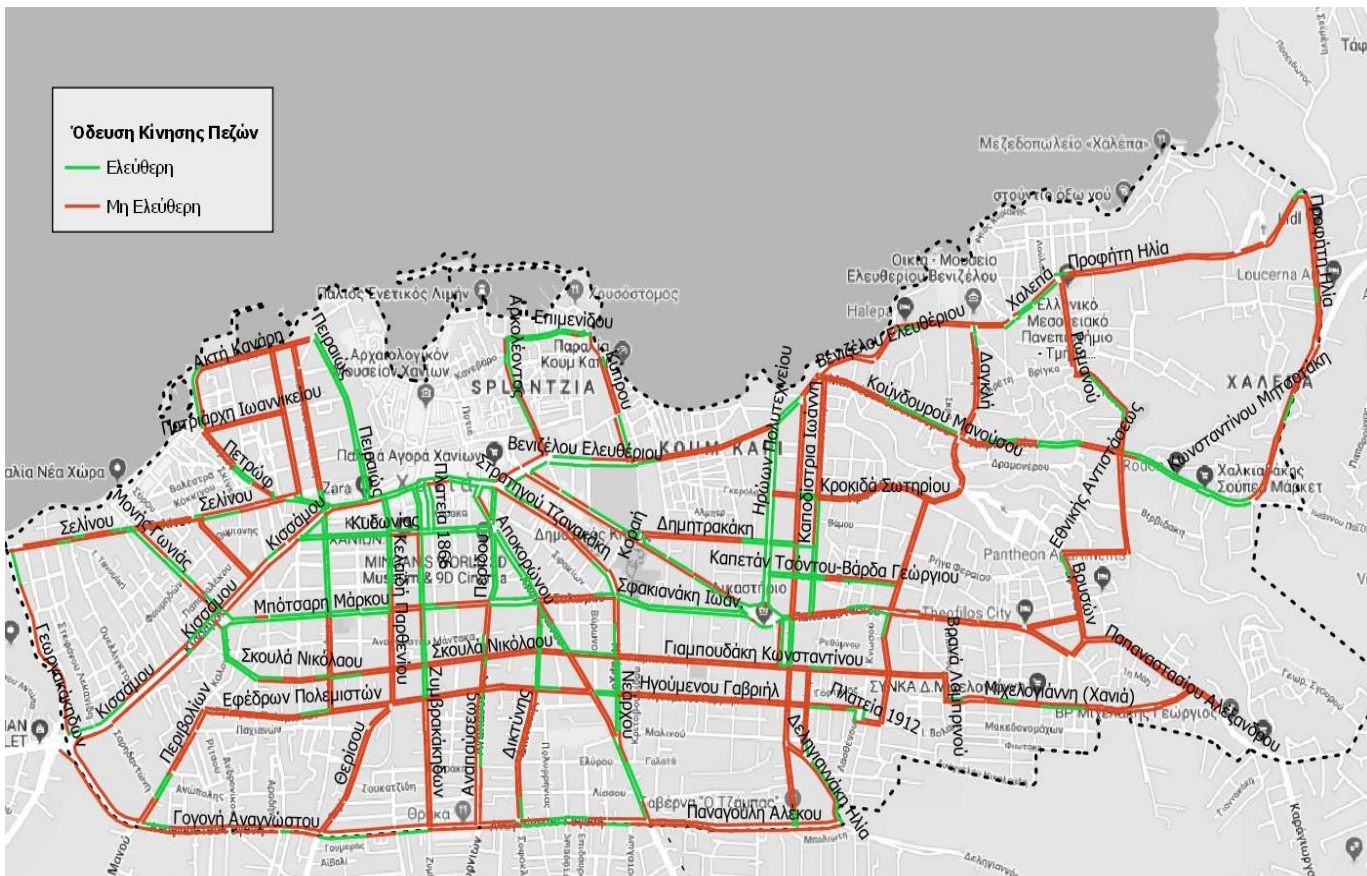
ΣΥΝΟΛΟ: 1.600

θέσεις περίπου

Κυκλοφορία πεζών – Παλιά Πόλη



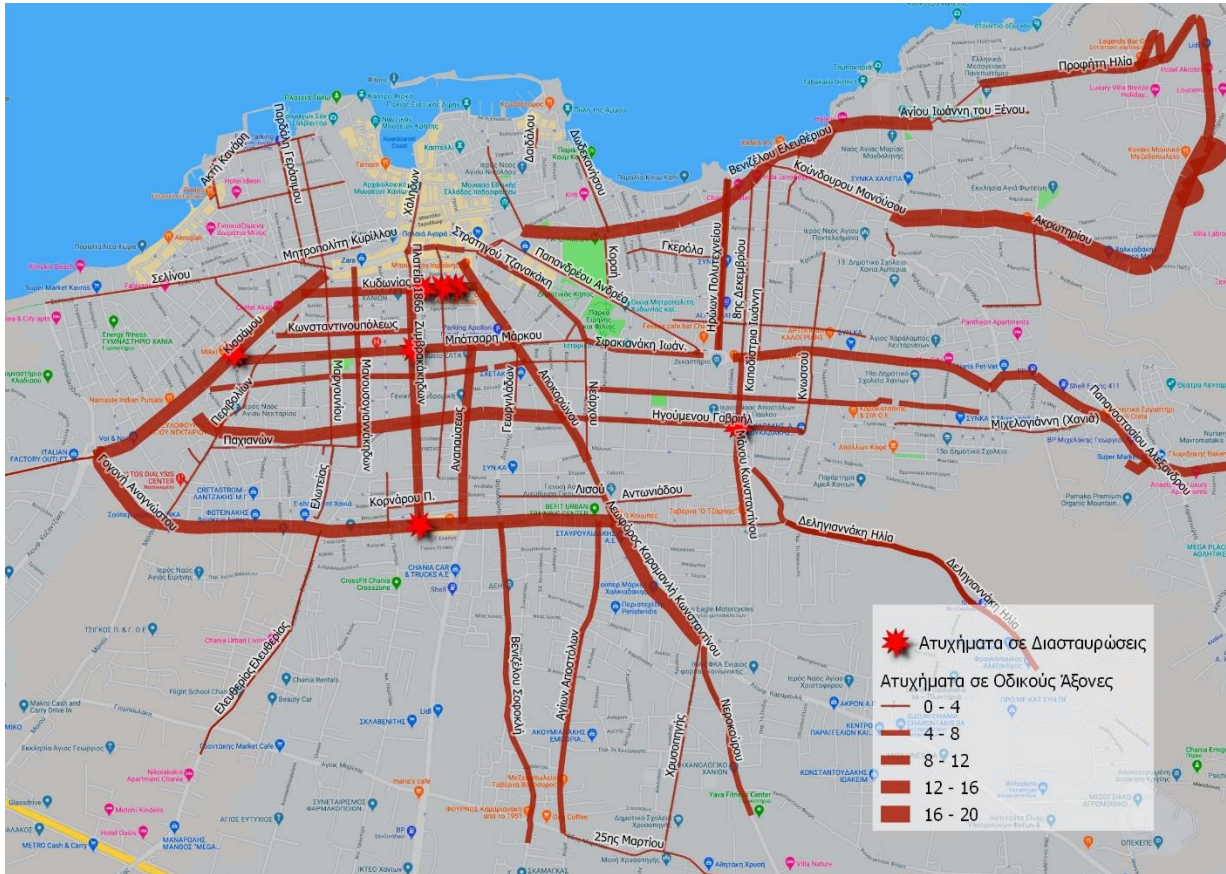
Κυκλοφορία πεζών – Πεζοδρόμια



- Όδευση Κίνησης Πεζών**

 - Ελεύθερη
 - Μη Ελεύθερη
 - 20% των μετακινήσεων πεζή
 - Σταθμισμένος μέσος όρος πλάτους πεζοδρομίων (ως προς το μήκος κατηγορίας οδού) ίσος με 1,7μ.
 - Στο 70% του μήκους του ΚΟΔ δεν εξασφαλίζεται το ικανό πλάτος ελεύθερης όδευσης των πεζών (θεωρήθηκε ίσο με 1,5μ.)
 - Στάθμη εξυπηρέτησης **B** σε κόμβους με υψηλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά (π.χ. Χατζημιχάλη Γιάνναρη/ Τζανακάκη & Ελ.Βενιζέλου/ Α.Παπανδρέου)

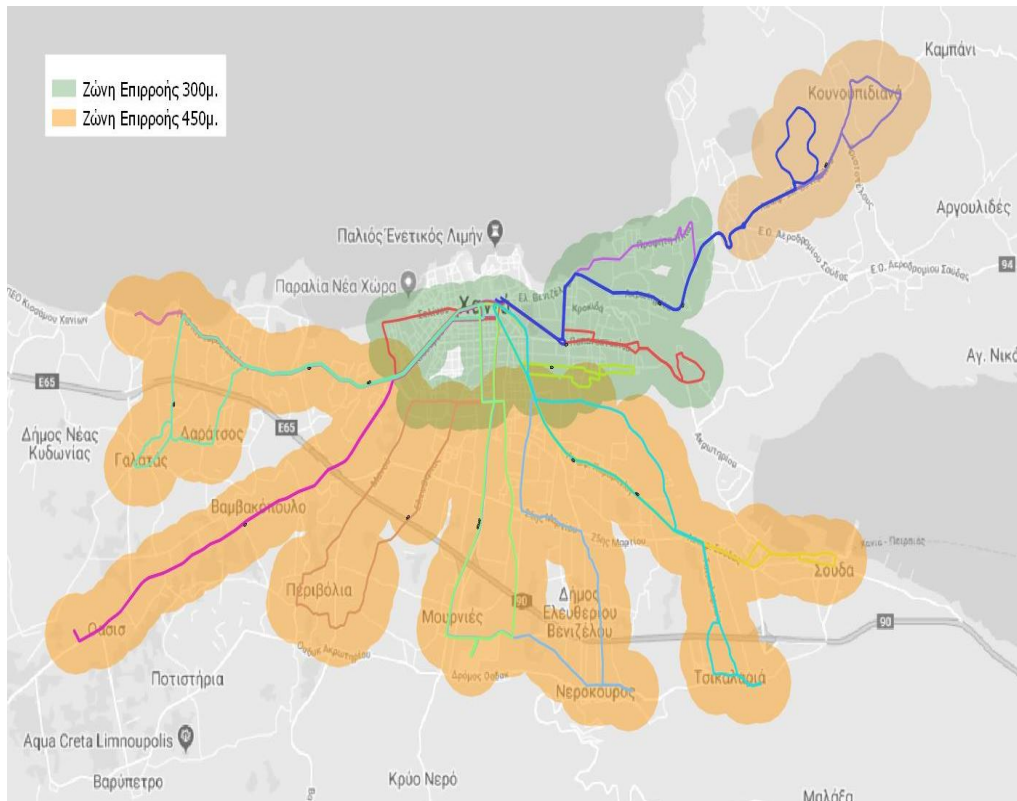
Ατυχήματα



ΜΕ ΠΑΘΟΝΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ (2008-2017)

- 238 ατυχήματα, 30 νεκροί, 57 βαριά τραυματίες, 229 ελαφρά τραυματίες
- Οι πλαγιομετωπικές συγκρούσεις & παρασύρσεις πεζών κατέχουν το μεγαλύτερο πλήθος ατυχημάτων & νεκρών
- Οι πλέον επικίνδυνοι οδικοί άξονες περιφερειακά: Κ. Μητσοτάκη (πρώην Ακρωτηρίου), Λεωφ. Κ. Καραμανλή
- Οι πλέον επικίνδυνοι οδικοί άξονες στο κέντρο της πόλης: Ελ. Βενιζέλου, Εφ. Πολεμιστών, Μ. Μπότσαρη

Δημόσιες Συγκοινωνίες (ΔΣ)



ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

- 3 κεντρικές γραμμές (στο μεγαλύτερο τμήμα της διαδρομής τους εντός της κεντρικής περιοχής): Γραμμές 11, 12, 20
 - 10 ακτινικές γραμμές (σύνδεση του κέντρου της πόλης με τους περιφερειακούς οικισμούς)
 - Διατρέχουν τους κύριους οδικούς άξονες - απουσία λεωφορειολωρίδων
 - Περίπου το 95% του πληθυσμού εντός ακτίνας 300-450μ. από στάση
 - Κατανομή στάσεων σε κανονικές αποστάσεις
 - Το 90% των στάσεων μη προσβάσιμες στις ευπαθείς ομάδες
- 25 οχήματα με χειροκίνητη ράμπα ΑμεΑ, 9 ισοδαπέδια, 7 με σκαλοπάτια
 - Λειτουργία τηλεματικής

Δημόσιες Συγκοινωνίες (ΔΣ)

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

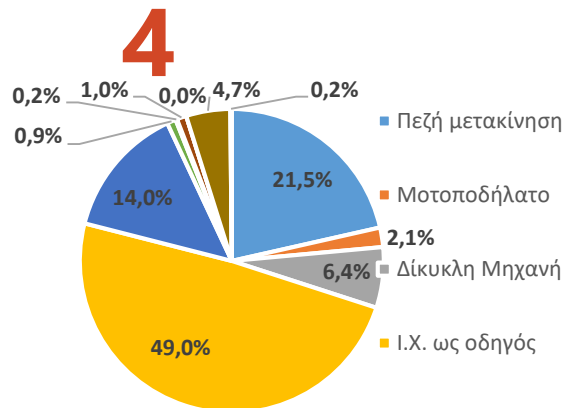
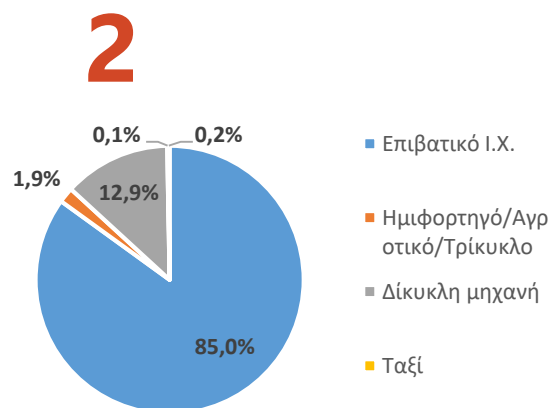
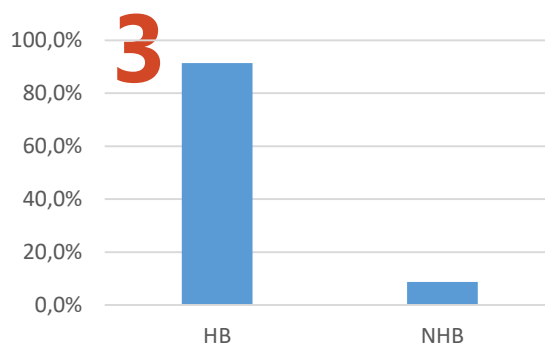
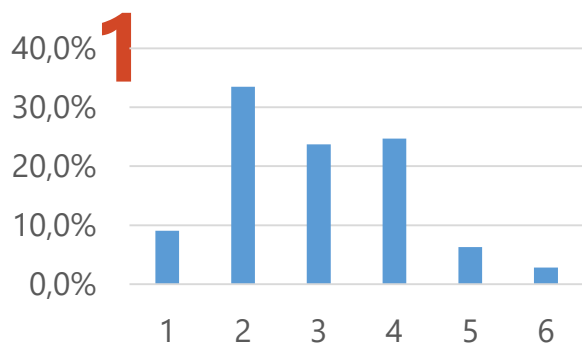
- 4,7% το μερίδιο των μετακινήσεων με ΔΣ
- Χαμηλή μέση συχνότητα δρομολογίων, ανά 30 λεπτά περίπου – συχνότητες πρωινής αιχμής συγκριτικά μεγαλύτερες
- Χαμηλή μέση ταχύτητα κίνησης στην πρωινή αιχμή - 19km/h στις κεντρικές γραμμές, 21,6km/h στις ακτινικές
- Σχετικά μεγάλοι χρόνοι διαδρομής - 23min στις κεντρικές γραμμές, 40,2min στις ακτινικές
- Γραμμές με την μεγαλύτερη συγκριτικά επιβατική κίνηση: 11, 13, 23
- Η γραμμή 22 με την χαμηλότερη επιβατική κίνηση & χαμηλότερη συχνότητα δρομολογίων
- 2 ζώνες τιμολογιακής πολιτικής & δυνατότητα απόκτησης μηνιαίας κάρτας απεριορίστων διαδρομών

Τόπος έκδοσης	Τύπος εισιτηρίου	Α΄ Ζώνη	Β΄ Ζώνη
Εκδοτήριο	Κανονικό	1,20€	1,70€
	Μειωμένο	0,60€	0,80€
	Φοιτητές εκτός Ν. Χανίων	0,80€	1,20€
Εντός Λεωφορείου	Κανονικό	2,00€	2,50€
	Μειωμένο	1,00€	1,50€
	Φοιτητές εκτός Ν. Χανίων	1,50€	2,00€

ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΚΑΡΤΕΣ ΑΠΕΡΙΟΡΙΣΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

- 80€ & 60€ για μετακίνηση σε όλες τις γραμμές & μόνο εντός της Α΄ Ζώνης, αντίστοιχα
- 40€ & 30€ φοιτητική κάρτα για μετακίνηση σε όλες τις γραμμές & μόνο εντός της Α΄ Ζώνης, αντίστοιχα

Χαρακτηριστικά των μετακινήσεων

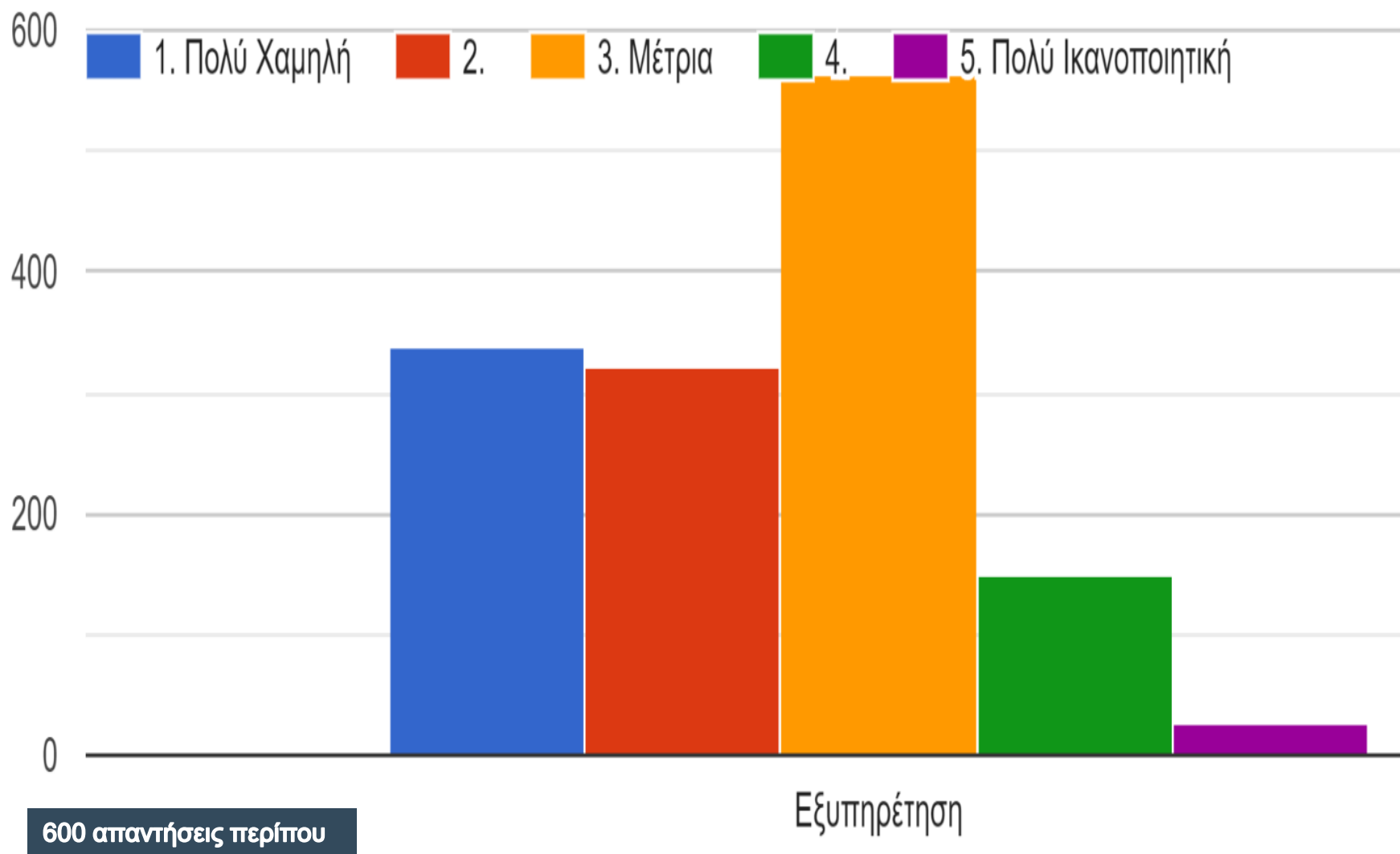


1. 48% των νοικοκυριών με 3 ή 4 μέλη
2. Το 85% των νοικοκυριών διαθέτει τουλάχιστον ένα (1) Ι.Χ. όχημα
3. Το 91% των μετακινήσεων έχουν το ένα άκρο τους στον τόπο κατοικίας
4. Κατανομή των μετακινήσεων στα μέσα μεταφοράς:
 - ΙΧ (οδηγός ή επιβάτης) - 53%
 - ΠΕΖΗ - 21,5%
 - ΔΣ - 4,7%
 - ΠΟΔΗΛΑΤΟ - 2,1%
 - ΤΑΞΙ - 0,9%

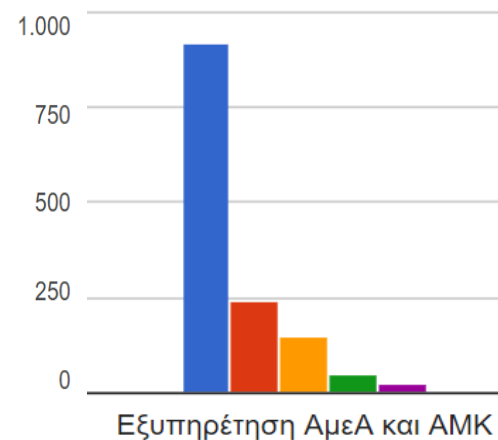
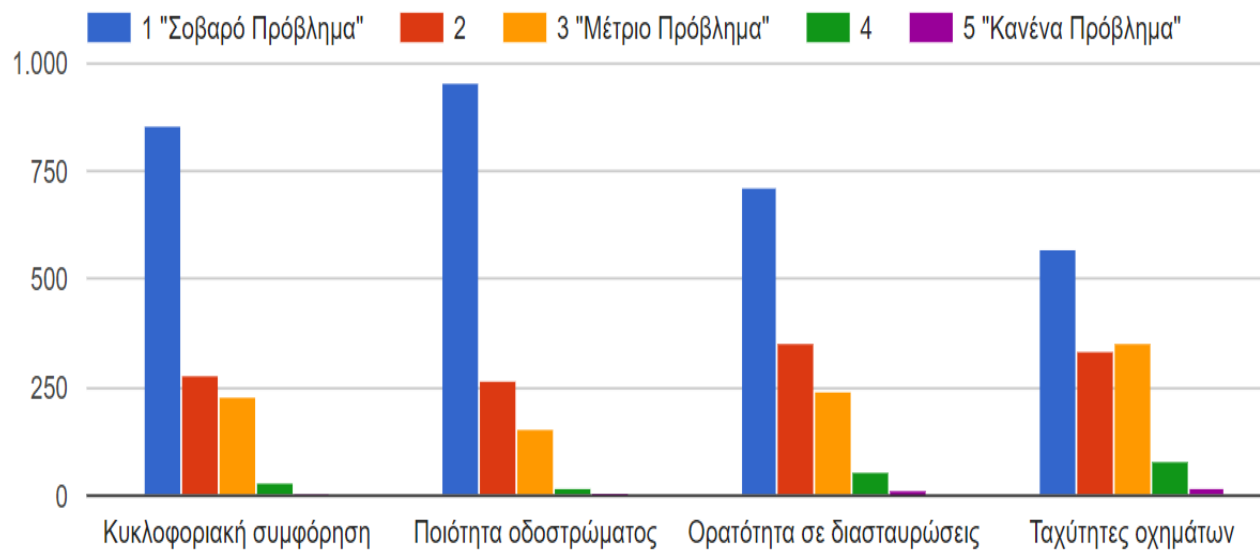
Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ* ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ, ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ

** οδικό δίκτυο, ΔΣ, υποδομές κυκλοφορίας ποδηλάτων & πεζών*

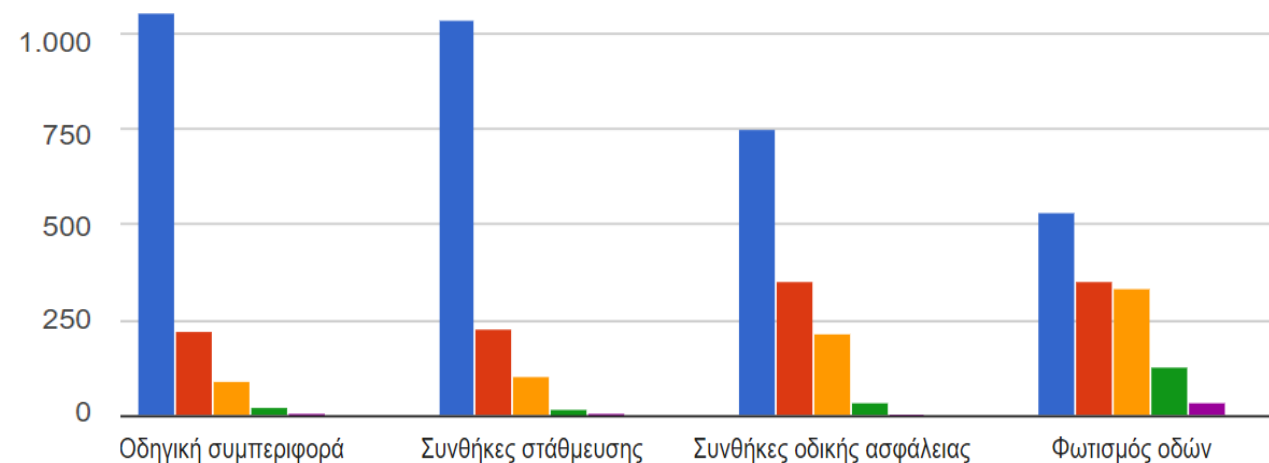
Προσφερόμενη εξυπηρέτηση συνολικά



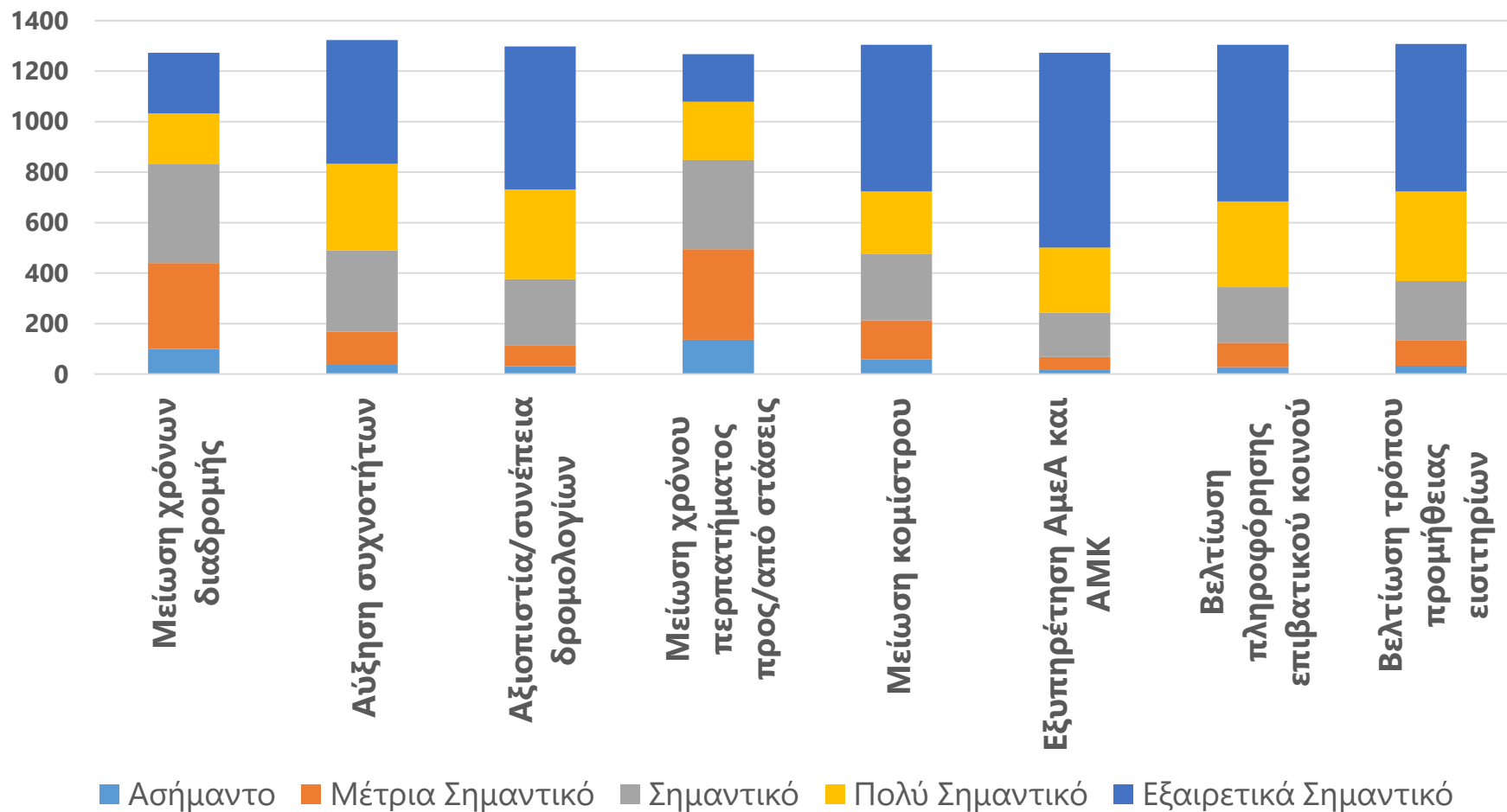
Προβλήματα οδικού δικτύου



1.400 απαντήσεις κυρίως οδηγών

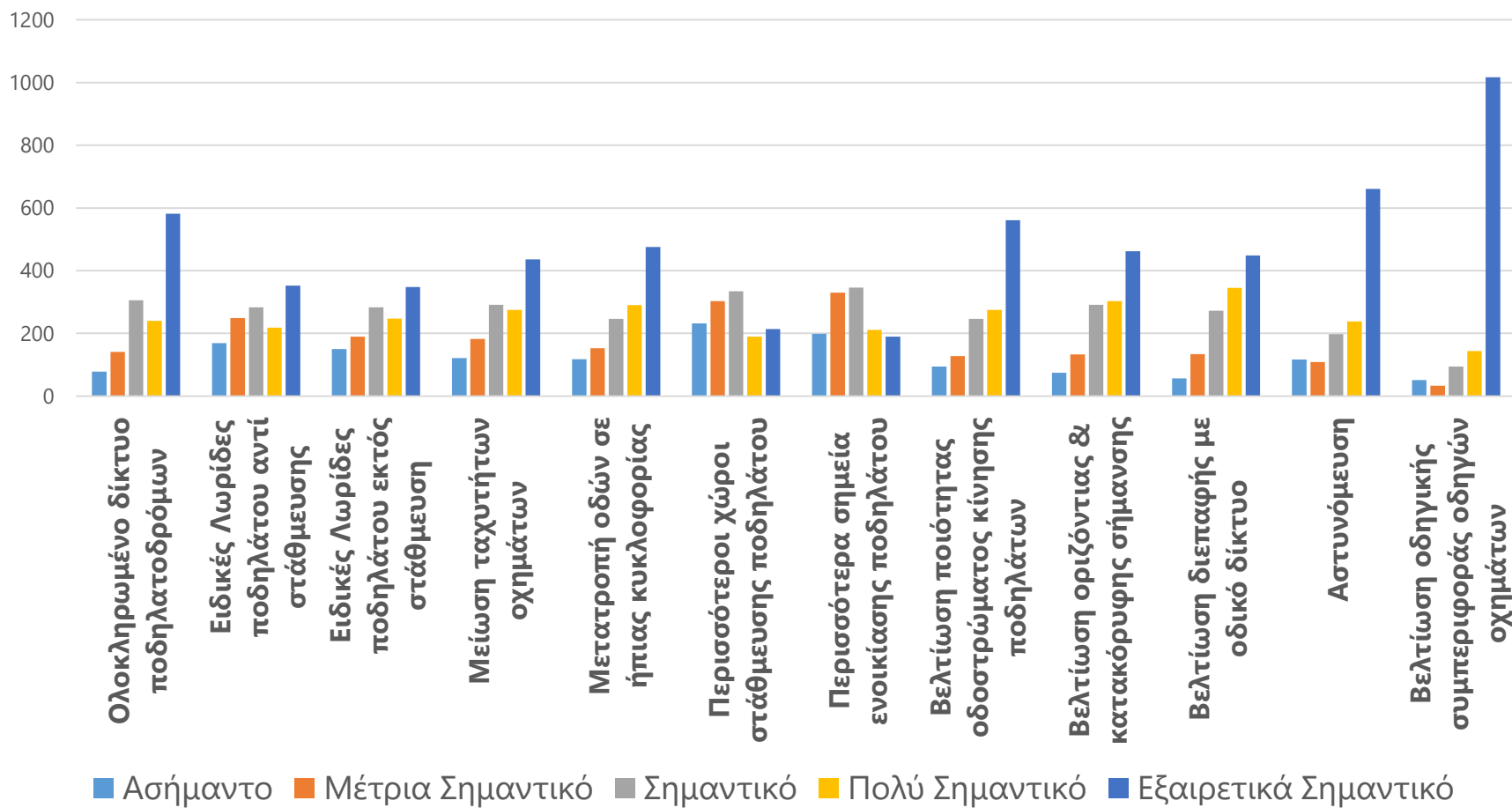


Μέτρα βελτίωσης ΔΣ



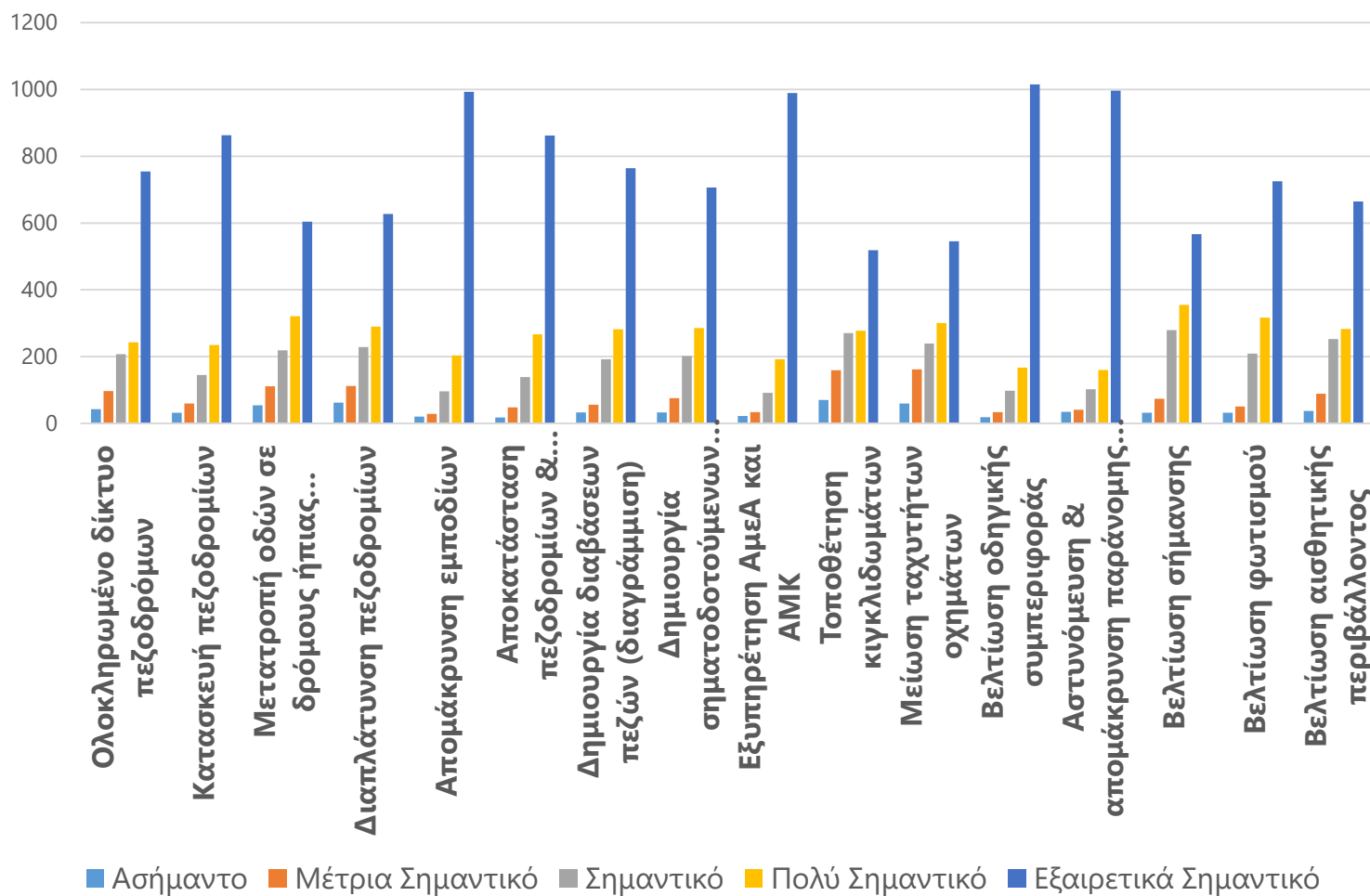
1.400 απαντήσεις κυρίως από μη χρήστες ΔΣ

Μέτρα βελτίωσης υποδομής κίνησης ποδηλάτων



1.400 απαντήσεις κυρίως από μη χρήστες Ποδηλάτου

Μέτρα βελτίωσης υποδομής κίνησης πεζών



1.400 απαντήσεις

Άποψη Φορέων & Πολιτών για το ΟΡΑΜΑ της πόλης

Η ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΧΑΝΙΩΝ ΣΗΜΕΡΑ



Η ΠΟΛΗ ΠΟΥ ΕΠΙΘΥΜΩ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ



Άποψη Φορέων & Πολιτών για το ΟΡΑΜΑ της πόλης

ΘΕΛΩ ΜΙΑ ΤΕΤΟΙΑ ΠΟΛΗ ΓΙΑΤΙ ΕΠΙΘΥΜΩ

ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ
ΖΩΗΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΕΞΥΠΝΗ & ΚΑΙΝΟΤΟΜΑ
ΠΟΛΗ

ΙΣΟΤΙΜΗ
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

0 200 400 600 800



ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟ ΝΑ ΑΛΛΑΞΟΥΜΕ

ΕΧΟΥΜΕ ΔΙΑΘΕΣΗ ΝΑ
ΑΛΛΑΞΟΥΜΕ ΕΜΕΙΣ ΟΙ ΙΔΙΟΙ
ΣΥΝΗΘΕΙΕΣ

ΠΡΟΤΑΣΟΥΜΕ ΤΟ ΣΥΛΛΟΓΙΚΟ
ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΕΝΑΝΤΙ ΤΟΥ
ΑΤΟΜΙΚΟΥ

ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΥΜΕ &
ΠΡΟΩΘΟΥΜΕ ΜΕ ΕΙΛΙΚΡΙΝΕΙΑ
ΤΙΣ ΑΛΛΑΓΕΣ

ΑΝΤΙΛΑΜΒΑΝΟΜΑΣΤΕ ΤΗΝ
ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΑΛΛΑΓΗ

ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΜΕ ΣΤΗ
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ
ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

0 100 200 300 400 500 600 700

**ΤΑ ΔΥΝΑΤΑ & ΑΔΥΝΑΜΑ
ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ,
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ & ΚΙΝΔΥΝΟΙ**

Δυνατά σημεία

**ΔΥΝΑΤΑ
ΣΗΜΕΙΑ
(+)**



- Ιστορική & πολιτιστική κληρονομιά
- Φυσική ομορφιά
- Καλοκαιρία
- Χαμηλή ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω ευνοικών κλιματολογικών συνθηκών
- Τουρισμός
- ΑΕΙ υψηλού προφίλ που παράγουν και προάγουν την καινοτομία
- Πολιτική σύγκλιση στην επίτευξη των στόχων βιωσιμότητας για το μέλλον και τη διαμόρφωση κοινού οράματος για την πόλη, για στόχους και προτεραιότητες
- Διάθεση για αλλαγή νοοτροπίας από τους πολίτες υπέρ του συλλογικού συμφέροντος
- Λιμάνι και αεροδρόμιο εκτός πόλης
- Υπάρχει ρυμοτομία
- Μπορεί να περπατηθεί (σχετικά μικρές αποστάσεις)
- Παραλιακό μέτωπο χωρίς αυτοκίνητα
- Πολλά τοπόσημα
- Σχετικά μικρή απόσταση από κόμβους ΒΟΑΚ

Αδύναμα σημεία

ΑΔΥΝΑΜΑ ΣΗΜΕΙΑ

(-)



- Υψηλή συγκέντρωση εμπορικών χρήσεων, διοίκησης, αναψυχής & κοινωνικών εξυπηρετήσεων στην κεντρική περιοχή της πόλης και ταύτιση με το παραδοσιακό κέντρο της
- Μικρά πλάτη οδών & πεζοδρομίων
- Παρουσία εμποδίων στην κίνηση των πεζών στα πεζοδρόμια
- Ανύπαρκτο δίκτυο ποδηλατοδρόμων
- Απόλυτη κυριαρχία του ΙΧ
- Ικανοποιητικό πλήθος προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης παρόλα αυτά εκτεταμένο το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης
- Προβληματική λειτουργία των πεζοδρόμων/ δρόμων ήπιας κυκλοφορίας στην Παλιά Πόλη
- Προβλήματα στην λειτουργία των ΔΣ παρά το ικανοποιητικό σχετικά επίπεδο στοιχείων υποδομής
- Θεσμική ετοιμότητα
- Αποσπασματική επίλυση μεμονωμένων προβλημάτων
- Έλλειψη παιδείας – ευαισθητοποίηση πολιτών
- Αυθαίρετη κατάληψη δημόσιου χώρου
- Έλλειψη αστυνόμευσης – δημοτική αστυνομία
- Ολοκλήρωση ρυμοτομικού σχεδίου

Ευκαιρίες

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (+)



- Κρουαζιέρα (home port)
- Το υφιστάμενο 70-80% του τουριστικού φόρτου σε 2 τρίμηνα μπορεί να διευρυνθεί
- Ανάδειξη της πόλης σε κέντρο υπερτοπικής εμβέλειας στην παροχή υπηρεσιών, γνώσης & τεχνολογίας
- Έργα ολοκλήρωσης του BOAK – Δυνατότητες να χρηματοδοτηθούν συμπληρωματικά έργα βελτίωσης για τη διασύνδεση αστικών και περιαστικών δικτύων (missing links)
- Η επιβολή αυστηρών κανόνων για τις εκπομπές ρύπων θα αναγκάσουν τη χώρα να στραφεί με μεγαλύτερη ένταση στη βιώσιμη κινητικότητα
- Εμφαση στην ηλεκτροκίνηση – χωροθέτηση σταθμών φόρτισης

Κίνδυνοι

ΚΙΝΔΥΝΟΙ
(-)



- Υψηλό ποσοστό μηχανοκίνητων οχημάτων
- Περιορισμένη χρήση ήπιων μέσων μετακίνησης (ΔΣ, πεζή, ποδήλατα)
- Ιδιαίτερα αυξημένος τουριστικός φόρτος τη θερινή περίοδο
- Οικονομική κρίση σε Εθνικό επίπεδο
- Γεωστρατηγική αναταραχή της ευρύτερης περιοχής
- Κλιματική αλλαγή / φυσικές καταστροφές - Χαμηλή ανθεκτικότητα των υποδομών
- Αδυναμία σύγκλισης και συγχρονισμού πολεοδομικών και συγκοινωνιακών παρεμβάσεων
- Εσωτερικός ανταγωνισμός μεταξύ χρηματοδότησης έργων ΣΒΑΚ και έργων υποδομής (νέοι δρόμοι)

**ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΩΝ
ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΤΗΣ
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
& ΤΙΣ ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ
ΜΕΛΛΟΝ...**

**...ΣΤΟ ΟΡΑΜΑ ΤΟΥ
ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ**

Όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Χανίων



“Αναβαθμίζουμε την αξία του δημόσιου χώρου στο Δήμο μας, αλλάζοντας την κινητικότητα στην πόλη μας.

Αφήνουμε το αυτοκίνητο, επιλέγουμε τις δημόσιες συγκοινωνίες και τα ήπια μέσα μεταφοράς, για μια πόλη προσβάσιμη σε όλους, με σεβασμό στο περιβάλλον και επίκεντρο τον άνθρωπο.”

ΑΠΟ ΤΟ ΟΡΑΜΑ...

**...ΣΤΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ**

Πυλώνες πολιτικής/ Τομείς παρέμβασης



1. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ



4. ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ



2. ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ



5. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



3. ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Τομέας παρέμβασης 1: Οδικό Δίκτυο



ΣΤΟΧΟΙ

- Αποθάρρυνση της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων
- Ουσιαστική αναβάθμιση της σημασίας, του ρόλου και της αποτελεσματικότητας των ΔΣ
- Δημιουργία των απαραίτητων συνθηκών και υποδομής για την ενθάρρυνση χρήσης φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς (ποδηλασία, πεζοπορία)
- Οργάνωση ενός αποτελεσματικά ιεραρχημένου οδικού δικτύου με στόχο την αποτελεσματική μεταφορά της κυκλοφορίας σε επιλεγμένους κύριους άξονες
- Αποτελεσματικότερος συντονισμός της χωροταξικής πολιτικής των χρήσεων γης και των υποδομών μεταφορών
- Διαχείριση της κυκλοφορίας, με έμφαση στα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας και την προστασία περιοχών κατοικίας/ γειτονιών
- Διαχείριση της ζήτησης στάθμευσης
- Αναγέννηση και βιώσιμη ανάπτυξη της κεντρικής περιοχής της πόλης

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

- Επέκταση του δικτύου μονοδρόμων, και σε βασικούς οδικούς άξονες της πόλης
- Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας με κατάλληλη ιεράρχηση του οδικού δικτύου
- Επιλεγμένες διανοίξεις και διαπλατύνσεις οδών για την ολοκλήρωση του οδικού δικτύου
- Μέτρα ηρεμίας της κυκλοφορίας (αναπλάσεις) στο κέντρο της πόλης & σε γειτονιές
- Ανακατανομή του δημόσιου (οδικού) χώρου με δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων και διαπλατύνσεις πεζοδρομίων
- Υιοθέτηση αυστηρών κανονισμών στάθμευσης με προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των κατοίκων και αποθάρρυνση της στάθμευσης από επισκέπτες

Τομέας παρέμβασης 2: Δημόσιες Συγκοινωνίες



ΣΤΟΧΟΙ

- Καθιέρωση μιας αξιόπιστης, βολικής και γρήγορης εναλλακτικής, από τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς
- Βελτίωση της προσβασιμότητας με υψηλή αξιοπιστία, ακρίβεια και χαμηλό κόστος
- Αποφυγή περιττών ταξιδιών με ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα
- Μείωση του θορύβου και της ρύπανσης - μείωση του περιβαλλοντικού και κοινωνικού κόστους
- Μετατόπιση της τάσης από τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα σε ασφαλέστερους, αποδοτικούς και φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς, βελτιώνοντας τη διασύνδεση μεταξύ των Δημόσιων Συγκοινωνιών και του περπατήματος/ ποδηλασίας

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

- Βελτιστοποίηση των διαδρομών των γραμμών και απλοποίηση/ ενοποίηση γραμμών
- Πλήρης αναβάθμιση των ωρών λειτουργίας και των συχνοτήτων
- Εγκαταστάσεις Park & Ride (P&R) – Σταθμοί Αυτοκινήτων. Οι εγκαταστάσεις P&R είναι χώροι στάθμευσης ιδιωτικών οχημάτων με ταχείες συνδέσεις Δημοσίων Συγκοινωνιών που επιτρέπουν στους μετακινούμενους με προορισμό την κεντρική περιοχή της πόλης να αφήσουν τα οχήματά τους και να μεταφερθούν σε λεωφορείο για το υπόλοιπο τμήμα του ταξιδιού τους

Τομέας παρέμβασης 3: Κίνηση ποδηλάτων



ΣΤΟΧΟΙ

- Βελτίωση της ποιότητας σύνδεσης μεταξύ των συνοικιών και μεταξύ αυτών και του κέντρου της πόλης
- Βελτίωση της ασφάλειας κυκλοφορίας των ποδηλάτων
- Προσέλκυση των κατοίκων να επιλέξουν το ποδήλατο για μετακινήσεις μικρού και μεσαίου μήκους και με σκοπό την εργασία (επιπλέον της άθλησης, αναψυχής, κλπ.)
- Βελτίωση της διασύνδεσης με άλλα βιώσιμα μέσα μεταφοράς (π.χ. Δημόσιες Συγκοινωνίες), για την κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων
- Βελτίωση της προσβασιμότητας κοινωνικών, εκπαιδευτικών, διοικητικών, εμπορικών, πολιτιστικών πόλων έλξης μετακινήσεων, για όλες τις ομάδες ατόμων (διαφορετικές ηλικιακές ομάδες, οικονομικά μειονεκτούντα άτομα, άτομα που δεν οδηγούν μηχανοκίνητο όχημα, κλπ.)
- Καθιέρωση της ποδηλασίας ως ανεξάρτητου και ασφαλούς τρόπου κινητικότητας

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

- Ανάπτυξη ενός συνεκτικού, ολοκληρωμένου και ασφαλούς δικτύου ποδηλάτων, ανακατανομή του δημόσιου (οδικού) χώρου, μέσω της εφαρμογής επαρκούς διάστασης λωρίδων ποδηλάτου σε όλους τους οδικούς άξονες που το πλάτος τους το επιτρέπει, ακόμη και εις βάρος της στάθμευσης
- Δημιουργία αφιερωμένης διαδρομής (παράκτια διαδρομή) για αποκλειστική χρήση ποδηλάτου (σε συνδυασμό με κυκλοφορία πεζών) για καθημερινές μετακινήσεις μεγάλου μήκους ή/ και άθληση/ αναψυχή
- Μέτρα ηρεμίας της κυκλοφορίας (αναπλάσεις) στο κέντρο και σε συνοικίες της πόλης, και σε αστικές περιοχές ειδικού ενδιαφέροντος και προοπτικής, για μείωση της ταχύτητας, προτεραιότητα στους πεζούς και ποδηλάτες, κάλυψη των αναγκών της γειτονιάς και όχι της εισερχόμενης κυκλοφορίας

Τομέας παρέμβασης 4: Κίνηση πεζών



ΣΤΟΧΟΙ

- Σημαντική αύξηση του μεριδίου του περπατήματος ως ανταγωνιστικού μέσου μεταφοράς
- Παροχή υποδομής πεζών που μπορεί να χρησιμοποιηθεί άνετα και ανεξάρτητα, από άτομα με διαφορετικούς ικανότητες
- Κατάλληλη διαστασιολόγηση πεζοδρομίων. Οι πεζοί, συμπεριλαμβανομένου του περπατήματος με παιδικά καροτσάκια, αναπηρικά αμαξίδια ή με αποσκευές, πρέπει να είναι σε θέση να περπατούν άνετα χωρίς συγκρούσεις με άλλους πεζούς, ποδηλάτες ή άλλα εμπόδια

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

- Επαρκή και φαρδιά πεζοδρόμια σε όλο το οδικό δίκτυο, ανακατανομή του δημόσιου (οδικού) χώρου, λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς που λόγω γεωμετρίας συχνά υφίστανται
- Δημιουργία αφιερωμένης διαδρομής (παράκτια διαδρομή) για αποκλειστική χρήση από πεζούς (σε συνδυασμό με κυκλοφορία ποδηλάτου) για καθημερινές μετακινήσεις μεγάλου μήκους ή/ και άθληση/ αναψυχή
- Μέτρα ηρεμίας της κυκλοφορίας (αναπλάσεις) στο κέντρο και σε συνοικίες της πόλης, και σε αστικές περιοχές ειδικού ενδιαφέροντος και προοπτικής, για μείωση της ταχύτητας, προτεραιότητα στους πεζούς και ποδηλάτες, κάλυψη των αναγκών της γειτονιάς και όχι της εισερχόμενης κυκλοφορίας

Τομέας παρέμβασης 5: Στάθμευση



ΣΤΟΧΟΙ

- Η κινητικότητα πρέπει να προστατεύεται σύμφωνα με τις αρχές της αειφορίας, όχι επιτρέποντας στους ανθρώπους να επεκτείνουν τη χρήση των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς, αλλά παρέχοντάς τους τις απαραίτητες επιλογές για τη χρήση υψηλής ποιότητας εναλλακτικών λύσεων βιώσιμων μέσων μεταφοράς (Δημόσιες Συγκοινωνίες, περπάτημα, ποδηλασία)
- Η υψηλή διαθεσιμότητα δωρεάν στάθμευσης είναι αντίθετη με τις αρχές της αειφορίας και για αυτό πρέπει να ελέγχεται πλήρως και να εξορθολογίζεται
- Ανάπτυξη ολοκληρωμένης δομής πολιτικής στάθμευσης για την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης αποκλειστικά για κατοίκους και για τον σχεδιασμό θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης σε επιλεγμένες περιοχές της πόλης, έναντι αντιτίμου, με τέτοια χρέωση ώστε να οδηγήσουν στην σταδιακή εγκατάλειψη του ιδιωτικού οχήματος

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

- Οργάνωση του κέντρου της πόλης και της ευρύτερης περιοχής αυτού σε Ζώνες Στάθμευσης με στόχο την υιοθέτηση διαφορετικής πολιτικής στάθμευσης σε κάθε μία από αυτές, ανάλογα με τον «χαρακτήρα» της
- Εξασφάλιση επαρκούς πλήθους θέσεων ανά ζώνη, αποκλειστικά για κατοίκους
- Καθορισμός τιμολογιακής πολιτικής ανά ζώνη, παρά την οδό και εκτός οδού, για διατιθέμενες θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης επί πληρωμή, σε τέτοιο ύψος αντιτίμου που θα λειτουργήσει αποθαρρυντικά στη χρήση ιδιωτικών μηχανοκίνητων οχημάτων, με την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζονται υψηλής ποιότητας εναλλακτικές λύσεις βιώσιμων μέσων μεταφοράς (Δημόσιες Συγκοινωνίες, περπάτημα, ποδηλασία)

**ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΟΥ
ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ...**

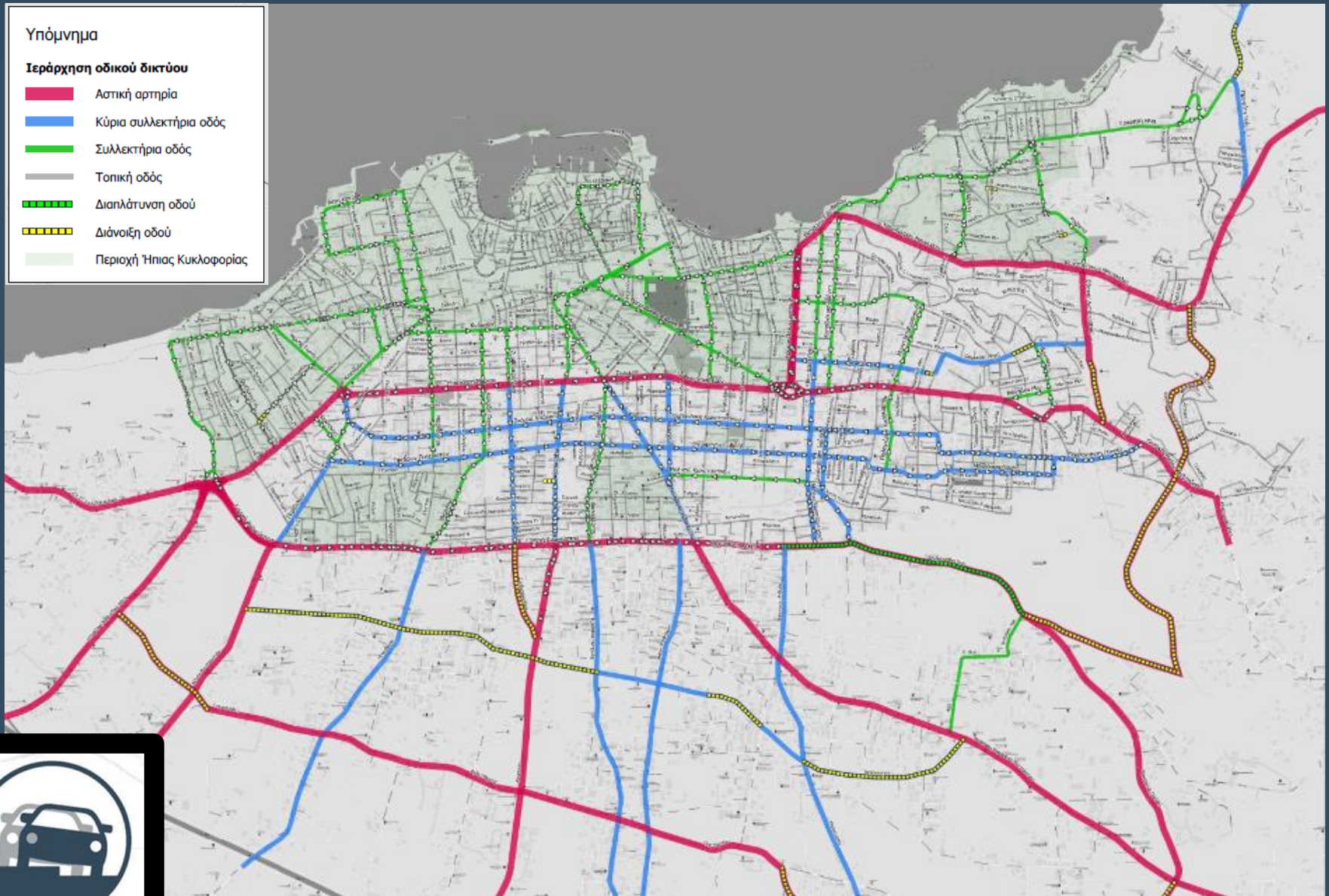
**...ΣΤΑ ΜΕΤΡΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ
ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

Τομέας παρέμβασης 1: Οδικό Δίκτυο

Υπόμνημα

Ιεράρχηση οδικού δικτύου

- Αστική αρτηρία
- Κύρια συλλεκτήρια οδός
- Συλλεκτήρια οδός
- Τοπική οδός
- Διαπλάτυνση οδού
- Διάνοιξη οδού
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας

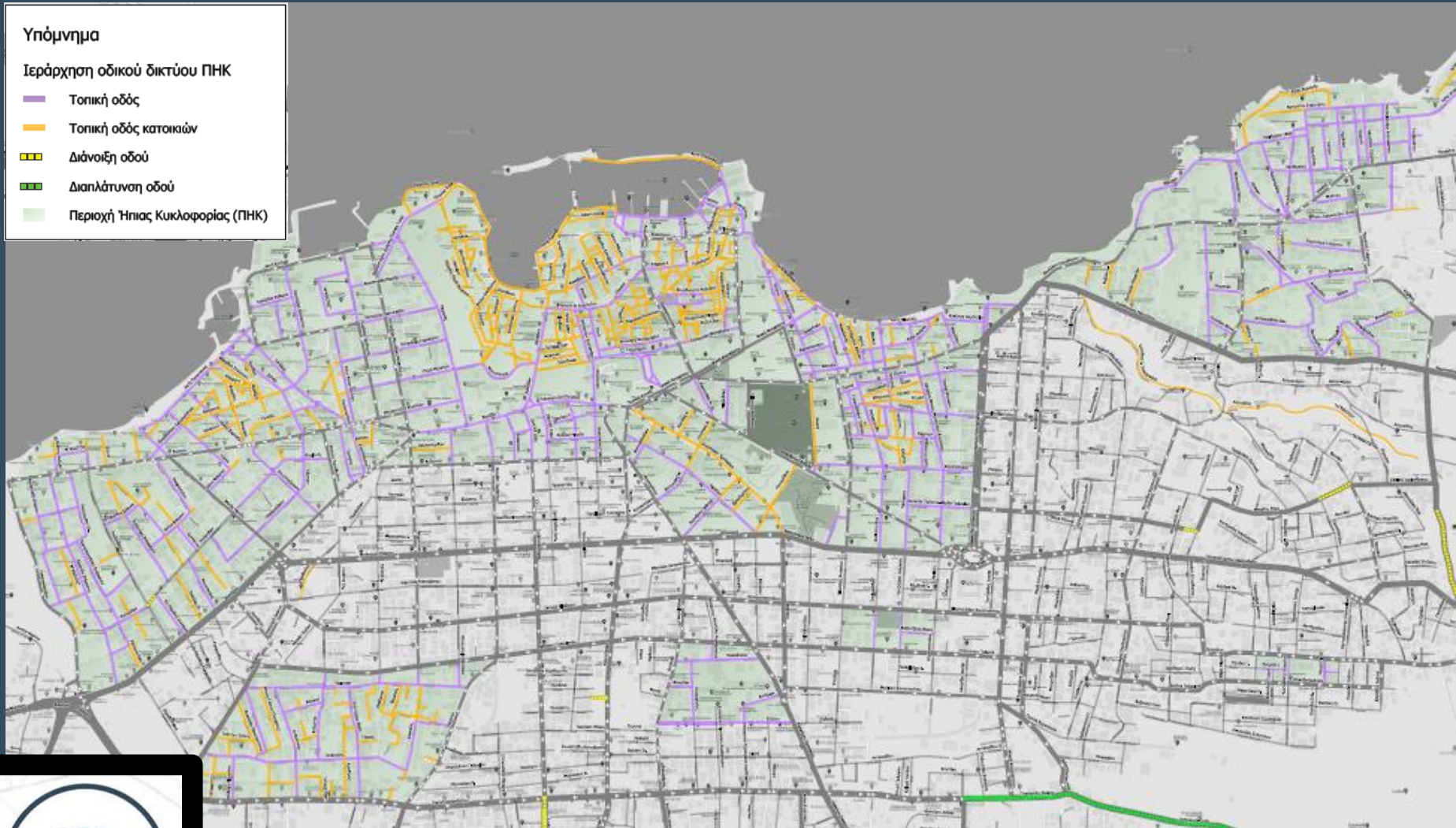


Τομέας παρέμβασης 1: Οδικό Δίκτυο

Υπόμνημα

Ιεράρχηση οδικού δικτύου ΠΗΚ

- Τοπική οδός
- Τοπική οδός κατοικιών
- Διάνοιξη οδού
- Διαπλάτυνση οδού
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (ΠΗΚ)

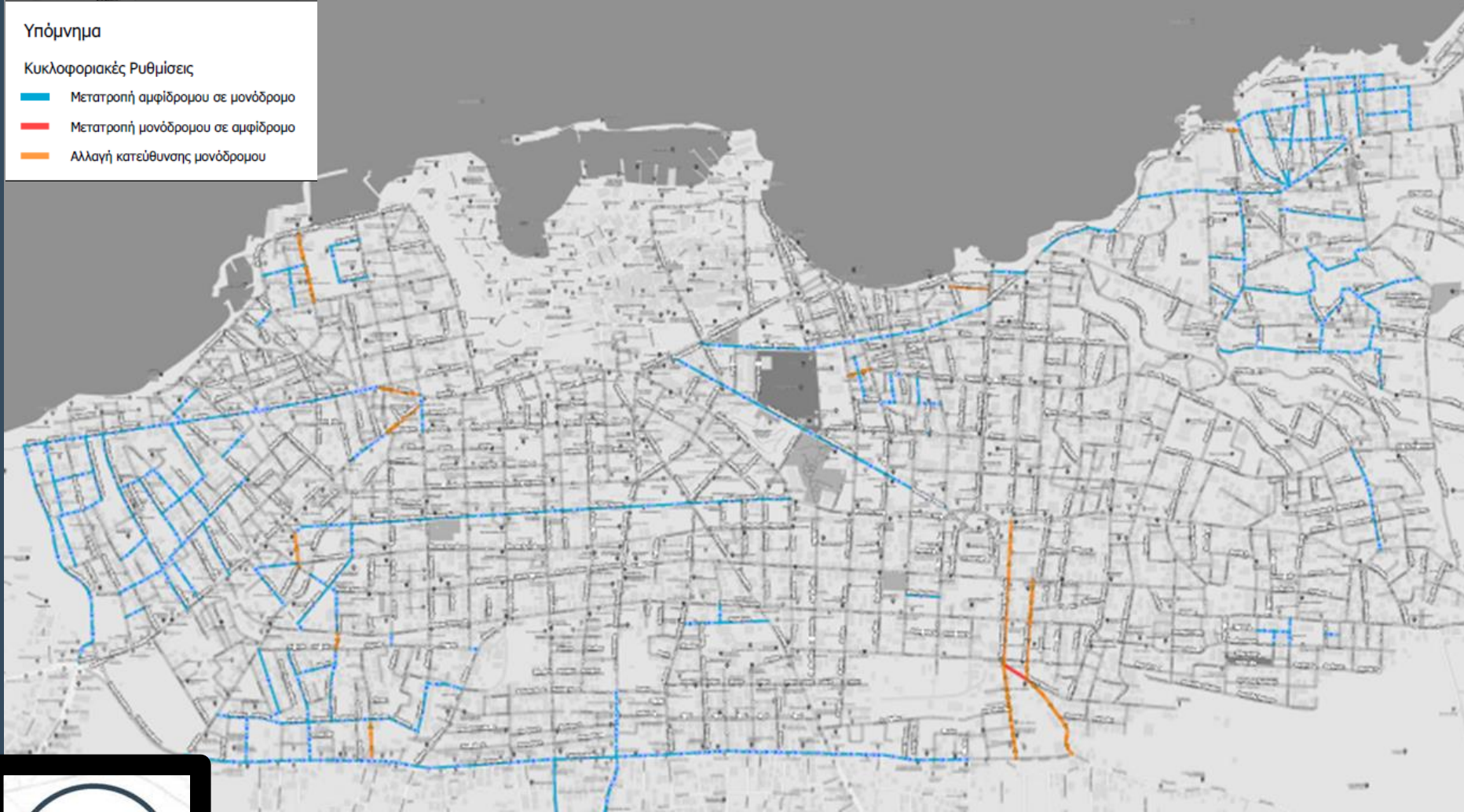


Τομέας παρέμβασης 1: Οδικό Δίκτυο

Υπόμνημα

Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις

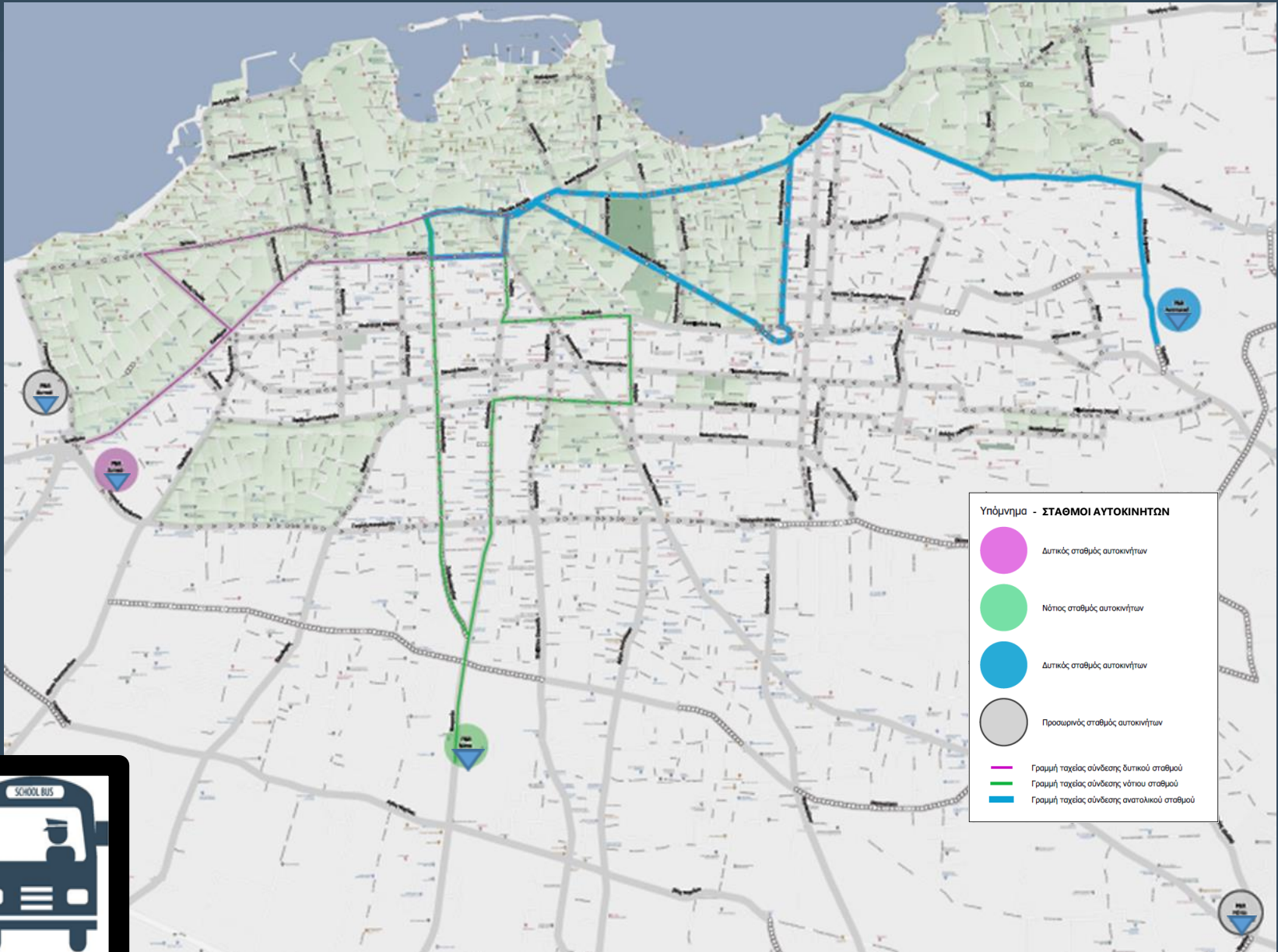
- Μετατροπή αμφίδρομου σε μονόδρομο
- Μετατροπή μονόδρομου σε αμφίδρομο
- Αλλαγή κατεύθυνσης μονόδρομου



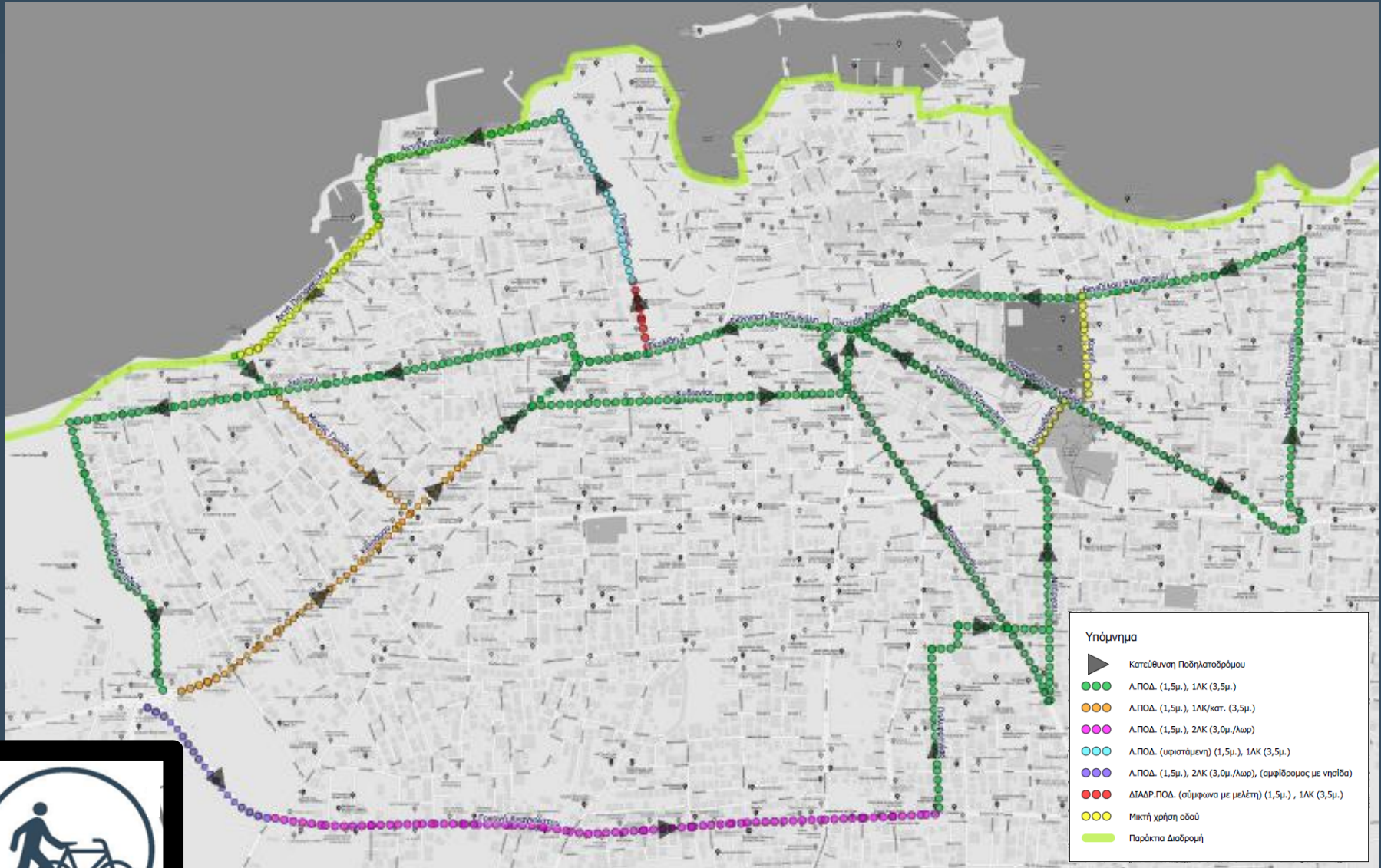
Τομέας παρέμβασης 2: Δημ. Συγκοινωνίες



Τομέας παρέμβασης 2: Δημ. Συγκοινωνίες



Τομέας παρέμβασης 3: Κίνηση ποδηλάτων

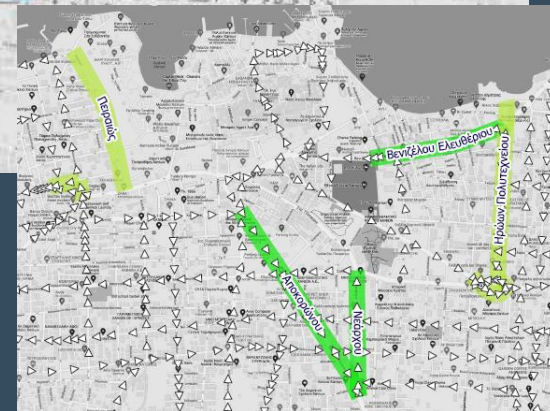


Τομέας παρέμβασης 4: Κίνηση πεζών

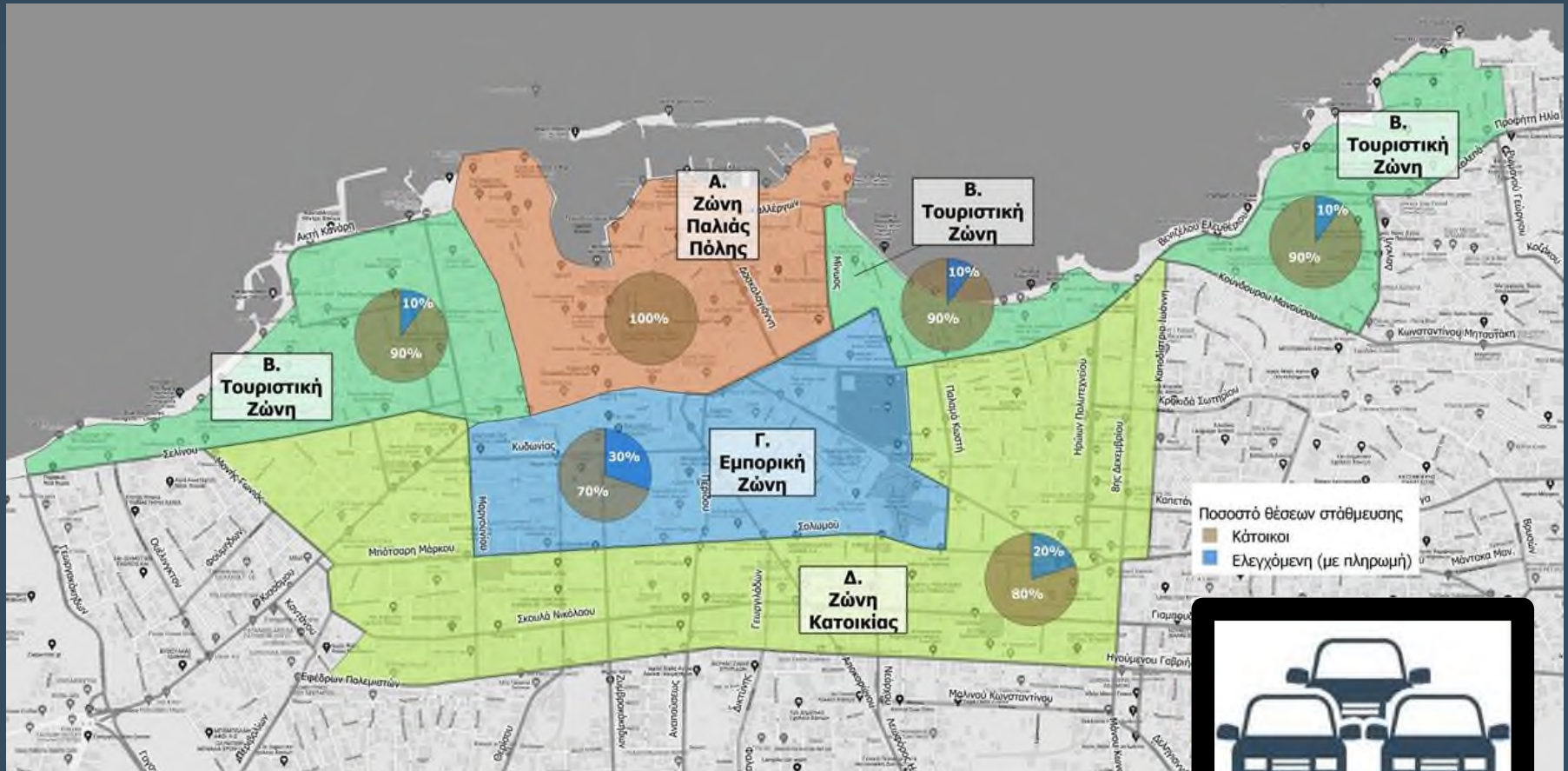


Υπόμνημα

- διαπλάτυνση ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ συνδυαστικά με αμφίλευση ΣΤΑΘΜ.
- διαπλάτυνση ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ συνδυαστικά με μονόλευρη ΣΤΑΘΜ.
- διαπλάτυνση ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ, μονόλευρη ΣΤΑΘΜ.
- διαπλάτυνση ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ, χωρίς ΣΤΑΘΜ.
- διατήρηση ΥΦΙΣΤ.ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ
- διατήρηση ΥΦΙΣΤ.ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ, χωρίς ΣΤΑΘΜ.
- διατήρηση ΥΦΙΣΤ.ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ, μονόλευρη ΣΤΑΘΜ.



Τομέας παρέμβασης 5: Στάθμευση



ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ...