



### Προσδιορισμός στόχων

Στο πλαίσιο της παρούσας ενότητας, διαμορφώνονται οι **στρατηγικοί στόχοι** του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Πειραιά, οι οποίοι απορρέουν από τις **προτεραιότητες** και καθορίζουν με διακριτό τρόπο τι πρέπει να πραγματοποιηθεί στον τομέα των μεταφορών και της αστικής κινητικότητας της πόλης, προκειμένου να αλλάξει αποτελεσματικά η υφιστάμενη κατάσταση.

Ειδικότερα, οι προτεραιότητες, όπως αναδείχθηκαν και περιγράφηκαν σε προηγούμενη ενότητα, με βαθμό ιεράρχησης, είναι:

1. Ενίσχυση των υποδομών πεζή μετακίνησης με μέριμνα στους ευάλωτους χρήστες
2. Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης
3. Βελτίωση επιπέδου εξυπηρέτησης των Δημόσιων Συγκοινωνιών
4. Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας
5. Ενθάρρυνση της χρήσης ποδηλάτου και ενίσχυση των υποδομών του
6. Αύξηση χώρων «πρασίνου» στον αστικό ιστό
7. Βελτίωση της διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
8. Αποτελεσματική οργάνωση και διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών

Στη διαδικασία εκπόνησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), σύμφωνα με τις σχετικές ευρωπαϊκές κατευθύνσεις (ELTIS, 2014), καθώς και άλλων πιο πρόσφατων εργαλείων, προτείνεται η διαμόρφωση «έξυπνων στόχων», που θα συγκεκριμενοποιούν τις ανωτέρω προτεραιότητες.

Η διαμόρφωση των στόχων, όπως περιγράφεται, συγκεκριμένα, στο *Βήμα 5: Ορισμός Προτεραιοτήτων και Μετρήσιμων Στόχων - Δραστηριότητα 5.2: Ανάπτυξη έξυπνων στόχων*, αποτελεί ζήτημα κρίσιμης σημασίας κατά τη διαδικασία εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ, καθώς οι στόχοι είναι αναγκαίοι για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της υλοποίησης του προγράμματος και την εκτίμηση του βαθμού των επιθυμητών αποτελεσμάτων μετά από την εφαρμογή των μέτρων.

Ο επιθετικός προσδιορισμός «έξυπνος» πρόκειται για μετάφραση από το αγγλικό λογοπαίγνιο - ακρωνύμιο «SMART», που ως γνωστόν είναι η αγγλική λέξη για το έξυπνος. Το ακρωνύμιο συντίθεται από τα αρχικά των λέξεων: Specific, Measurable, Achievable, Relevant και Time-bound. Δηλαδή, ένας στόχος ο οποίος τίθεται από το ΣΒΑΚ είναι «έξυπνος», στην περίπτωση την οποία:

- i. Είναι **συγκεκριμένος**. Ο στόχος οφείλει να είναι προσδιορισμένος με ακρίβεια, εύκολα κατανοήσιμος και αντιληπτός από όλους τους κοινωνικούς, τεχνικούς, πολιτικούς και



διοικητικούς παράγοντες οι οποίοι συμμετέχουν στη διαμόρφωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

- ii. Είναι **μετρήσιμος**. Για να αποφεύγονται υποκειμενικές εκτιμήσεις για την πορεία υλοποίηση του ΣΒΑΚ είναι αναγκαίο να μπορεί να μετρηθεί εάν ο στόχος επετεύχθη ή όχι.
- iii. Είναι **εφικτός**. Δεν πρέπει να τίθενται στόχοι που υπερβαίνουν τις οικονομικές δυνατότητες και θεσμικούς περιορισμούς που καθορίζουν τα όρια δράσης των συντελεστών του ΣΒΑΚ.
- iv. Είναι **σχετικός**. Ο στόχος πρέπει να υλοποιεί ξεκάθαρα τις προτεραιότητες που έχουν αναπτυχθεί και να διαμορφώνουν το κοινό όραμα για το δήμο.
- v. Χαρακτηρίζεται από **χρονικά όρια**. Η επίτευξη του στόχου δεν πρέπει να επιδιώκεται σε ένα αόριστο χρονικό διάστημα ή να μετατίθεται στο μακρινό μέλλον, διότι σε μία τέτοια περίπτωση χάνει τη δεσμευτικότητά του.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι «έξυπνοι στόχοι» ανά θεματική προτεραιότητα (8 προτεραιότητες) που σε επόμενο στάδιο θα μετρήσουν και θα αξιολογήσουν την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ Πειραιά:

### **ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 1: Ενίσχυση των υποδομών πεζή μετακίνησης με μέριμνα στους ευάλωτους χρήστες**

- 1.1 Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (επέκταση δικτύου πεζοδρομήσεων, διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας, δημιουργία διαπλατυνσεων στα πεζοδρόμια)
- 1.2 Βελτίωση των υποδομών των πεζοδρομίων (ανακατασκευή των υφιστάμενων πεζοδρομίων, εξασφάλιση επαρκούς πλάτους για ελεύθερη όδευση, τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού κ.ά.), ώστε να επιτυγχάνεται η ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών
- 1.3 Κατασκευή υποδομών για την κίνηση ΑΜΕΑ (δημιουργία όδευσης τυφλών και ραμπών – κατάλληλα προσαρμοσμένων στα πεζοδρόμια - σύμφωνα με τις προδιαγραφές για ΑΜΕΑ
- 1.4 Σαφής διαμόρφωση/ διαγράμμιση των διαβάσεων, σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας, για την κίνηση πεζών και ΑΜΕΑ
- 1.5 Βελτίωση του βαθμού της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας σε όλο το οδικό δίκτυο του Δήμου και ενίσχυση της προσπελασιμότητας, ιδιαίτερα, σε περιοχές που συγκεντρώνουν πλήθος κόσμου (ζώνες περιμετρικές σχολικών συγκροτημάτων, καθώς και σε περιοχές με χρήσεις εμπορίου, αναψυχής κ.ά.)
- 1.6 Δημιουργία ενιαίου δικτύου διαδρομών που θα συνδέει τους σημαντικότερους πόλους έλξης του Δήμου



### **ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 2: Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης**

- 2.1 Μείωση παραβάσεων κατάληψης πεζοδρομίων από σταθμευμένα οχήματα
- 2.2 Ανάπτυξη ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης θέσεων στάθμευσης και εγκατάσταση δικτύου θέσεων έξυπνης στάθμευσης σε επιλεγμένα σημεία, με σκοπό να συμβάλει στη μείωση του χρόνου εύρεσης θέσης στάθμευσης καθώς και στον εντοπισμό των παράνομων σταθμεύσεων
- 2.3 Δημιουργία και εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης με πρόβλεψη ειδικών θέσεων για ΑΜΕΑ, σύμφωνα με τις προδιαγραφές

### **ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 3: Βελτίωση επιπέδου εξυπηρέτησης των Δημόσιων Συγκοινωνιών**

- 3.1 Αύξηση της περιοχής κάλυψης από το δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών (της δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας)
- 3.2 Βελτίωση του βαθμού εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, με πύκνωση των δρομολογίων και αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας
- 3.3 Ανασχεδιασμός των γραμμών εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας, με βάση τα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα
- 3.4 Αναβάθμιση του στόλου της αστικής συγκοινωνίας
- 3.5 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις και διαμόρφωση μεταφορικών κόμβων – κόμβων μετεπιβίβασης

### **ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 4: Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας**

- 4.1 Ανάπτυξη περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, μέσω της μείωσης των ορίων ταχύτητας
- 4.2 Προστασία γειτονιών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία μέσω της μείωσης των διαμπερών ροών
- 4.3 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
- 4.4 Αναβάθμιση και βελτίωση επικίνδυνων κόμβων
- 4.5 Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές

### **ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 5: Ενθάρρυνση της χρήσης ποδηλάτου και ενίσχυση των υποδομών του**

- 5.1 Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων, σύμφωνα με τις απαιτούμενες προδιαγραφές, που θα συνδέει τις κεντρικές περιοχές του δήμου με τις γειτονιές κατοικίας
- 5.2 Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με το ποδήλατο, προωθώντας το ως μέσο μεταφοράς για σύντομες διαδρομές



- 5.3 Ενίσχυση συνδυασμένων μετακινήσεων, με χώρους στάθμευσης για τα ποδήλατα στους σταθμούς και τις στάσεις των ΜΜΜ και δυνατότητα μεταφοράς των ποδηλάτων από τα οχήματα των δημόσιων συγκοινωνιών
- 5.4 Εγκατάσταση συστήματος διαμοιραζόμενων/ κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing), με σταθμούς αυτόματης ενοικίασης σε κεντρικά σημεία του Δήμου, πόλους έλξης και σημεία μετεπιβίβασης
- 5.5 Βελτίωση του δημόσιου χώρου για καλύτερη εξυπηρέτηση του ποδηλάτου σε περιοχές γύρω από σχολικές εγκαταστάσεις

### **ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 6: Αύξηση χώρων «πρασίνου» στον αστικό ιστό**

- 6.1 Αναβάθμιση και ανάδειξη των υφιστάμενων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου του Δήμου
- 6.2 Αύξηση της έκτασης πρασίνου ανά κάτοικο, με ενίσχυση του αστικού πρασίνου/ αστικής φύτευσης, τόσο κατά μήκος των πεζοδρομίων και των νησίδων, όσο και σε κοινόχρηστους χώρους
- 6.3 Δημιουργία πράσινων διαδρομών που θα συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους
- 6.4 Αύξηση πάρκων τσέπης

### **ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 7: Βελτίωση της διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας**

- 7.1 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων, με μείωση της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων και προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης (αύξηση περπατήματος, χρήσης ποδηλάτου, καθώς και χρήσης δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας)
- 7.2 Προώθηση συλλογικών τρόπων μετακινήσεων και αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, car-pooling, dockless bicycles sharing system, e-scooters κ.λπ.)
- 7.3 Ανάπτυξη Έξυπνων Συστημάτων Μεταφορών (ITS) για τις μετακινήσεις στο Δήμο και ανάπτυξη υπηρεσιών ηλεκτρονικής παρακολούθησης του κυκλοφοριακού φόρτου

### **ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 8: Αποτελεσματική οργάνωση και διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών**

- 8.1 Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας
- 8.2 Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων
- 8.3 Καθορισμός στάσεων ανεφοδιασμού χρονικά ελεγχόμενης τροφοδοσίας