



ΔΗΜΟΣ ΠΛΑΤΑΝΙΑ
MUNICIPALITY OF PLATANIAS

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πλατανιά

Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (φάση Β')

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος,
προτεραιοτήτων και στόχων



Περιεχόμενα

3.3 Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων	4
3.3.1 Πορίσματα πρώτης διαβούλευσης	4
3.3.2 Ανάπτυξη οράματος και προτεραιοτήτων	18
3.3.3 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων και προτεραιοτήτων	27
3.3.3 Ορισμός δεικτών και μετρήσιμων στόχων	31
3.3.5 Οριστική διαμόρφωση σεναρίου κινητικότητας.....	41

Ευρετήριο εικόνων

Εικόνα 1: Ερωτηματολόγιο Πολιτών	5
Εικόνα 2: Ερωτηματολόγιο Αυτοδιοικήτων Φορέων	12
Εικόνα 3: Ερωτηματολόγιο Συλλογικών Φορέων	15
Εικόνα 4: Παραδοσιακός συγκοινωνιακός σχεδιασμός σε αντίθεση με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	21
Εικόνα 5: Δημοτική περιουσία – εν δυνάμει χώροι στάθμευσης	44
Εικόνα 6: Υφιστάμενες διαβάσεις πεζών	45
Εικόνα 7: Κατηγορία οδού	46
Εικόνα 8: Λειτουργική κατάταξη οδικού δικτύου	47
Εικόνα 9: Πλάτος οδού	48
Εικόνα 10: Πλάτος πεζοδρομίου	49
Εικόνα 11: Χρήσεις γης	50
Εικόνα 12: Προτεινόμενο σενάριο παρέμβασης (από Αγ. Μαρίνα προς αστικό κέντρο Πλατανιά)	51
Εικόνα 13: Προτεινόμενο σενάριο παρέμβασης (αστικό κέντρο Πλατανιά)	52
Εικόνα 14: Προτεινόμενο σενάριο παρέμβασης (αστικό κέντρο Πλατανιά προς Γεράνι)	53
Εικόνα 15: Προτεινόμενο σενάριο παρέμβασης με υπόβαθρο Google Satellite	54
Εικόνα 16: Μηκοτομή παρακαμπτήριας οδού (Σημείο 1)	55
Εικόνα 17: Μηκοτομή παρακαμπτήριας οδού (Σημείο 2)	56
Εικόνα 18: Μηκοτομή παρακαμπτήριας οδού (Σημείο 3)	57
Εικόνα 19: Μηκοτομή παρακαμπτήριας οδού (Σημείο 4)	58
Εικόνα 20: Μηκοτομή παρακαμπτήριας οδού (υψηλότερο σημείο)	59
Εικόνα 21: Μηκοτομή παρακαμπτήριας οδού (χαμηλότερο σημείο)	60
Εικόνα 22: Κλίση παρακαμπτήριας οδού	61

Ευρετήριο πινάκων

Πίνακας 1: Προτεραιότητες βιώσιμης μετακίνησης	23
Πίνακας 2: Προτεραιότητες και στόχοι	28
Πίνακας 3: Μετρήσιμοι στόχοι	33

3.3 Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

3.3.1 Πορίσματα πρώτης διαβούλευσης

Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ για το Δήμο Πλατανιά και συγκεκριμένα για το Στάδιο 2 «Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων» της Φάσης Ανάπτυξης (Φάση Β) έχει αποτυπωθεί πλήρως η υφιστάμενη κατάσταση της κινητικότητας στο αστικό κέντρο του Πλατανιά, μέσω των στρατηγικών σχεδίων και της επιτόπιας μέτρησης κυκλοφοριακών φόρτων για όλα τα μέσα μεταφοράς. Επί του Σταδίου 2 έγινε κάλεσμα σε πολίτες, αυτοδιοικήτους και συλλογικούς φορείς να απαντήσουν σε ειδικά ερωτηματολόγια τα οποία θα διαμορφώσουν την συνολική εικόνα για τις καθημερινές μετακινήσεις και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι μετακινούμενοι εντός της πόλης του Πλατανιά.

Το Ερωτηματολόγιο [Questionnaire], αποτελεί ένα είδος ποσοτικής έρευνας και αποτελείται από μια σειρά δομημένων ερωτήσεων, στις οποίες ο ενδιαφερόμενος τίθεται σε θέση να απαντήσει γραπτά και με μία συγκεκριμένη σειρά. Βασικός στόχος ενός ερωτηματολογίου είναι να συλλέξει δεδομένα ζητώντας από ένα σύνολο ανθρώπων να απαντήσουν στις ίδιες ακριβώς ερωτήσεις.

Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης θα ληφθούν υπόψη και θα συμβάλουν αποφασιστικά στον αποτελεσματικό σχεδιασμό και την κατάρτιση σεναρίων για τον επανασχεδιασμό των μεταφορών και της κινητικότητας του Δήμου Πλατανιά.

Το Ερωτηματολόγιο για τους Πολίτες αποτυπώνεται στις επόμενες εικόνες:

Εικόνα 1: Ερωτηματολόγιο Πολιτών

1. Φύλο:

- ☐ Άνδρας ☐ Γυναίκα ☐ Δεν επιθυμώ να απαντήσω ☐ Άλλο

2. Ηλικία:

- ☐ 15-19 ☐ 20-24 ☐ 25-29 ☐ 30-44 ☐ 45-59 ☐ 60-79 ☐ >74

3. Κατηγορία:

- ☐ Μόνιμος κάτοικος εντός αστικού κέντρου ☐ Μόνιμος κάτοικος εκτός αστικού κέντρου
☐ Επισκέπτης

4. Αριθμός μελών νοικοκυριού:

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ >4

5. Απασχόληση

- ☐ Άνεργος/η ☐ Εργαζόμενος/η στο σπίτι ☐ Εργαζόμενος/η εκτός σπιτιού
☐ Φοιτητής/τρια – μαθητής/τρια ☐ Συνταξιούχος/α

6. Αριθμός οχημάτων νοικοκυριού

Αυτοκίνητα

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ >4

Δίκυκλα

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ >4

Ποδήλατα

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ >4

Φορτηγό/Βανάκι

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ >4

7. Πόσο συχνά μετακινήστε στο Δήμο Πλατανιά για τους παρακάτω λόγους

Για εργασία

- ☐ Κάθε μέρα ☐ Πολλές φορές τον μήνα ☐ Πιο σπάνια
☐ Δεν μετακινούμε για αυτόν τον σκοπό

Για αναψυχή/ διασκέδαση

- ☐ Κάθε μέρα ☐ Πολλές φορές τον μήνα ☐ Πιο σπάνια
☐ Δεν μετακινούμε για αυτόν τον σκοπό

Για προσωπικές υποχρεώσεις

- ☐ Κάθε μέρα ☐ Πολλές φορές τον μήνα ☐ Πιο σπάνια
☐ Δεν μετακινούμε για αυτόν τον σκοπό

Για αγορές

- ☐ Κάθε μέρα ☐ Πολλές φορές τον μήνα ☐ Πιο σπάνια
☐ Δεν μετακινούμε για αυτόν τον σκοπό

7. 1. Σημειώστε άλλους λόγους και πόσο συχνά μετακινήστε στο Δήμο Πλατανιά εκτός τους λόγους στην Ερώτηση 7.

8. Τι μέσο χρησιμοποιείτε κυρίως για τις καθημερινές μετακινήσεις σας (μέχρι 2 απαντήσεις);

- ☐ ΙΧ αυτοκίνητο ☐ Δίκυκλο ☐ Ποδήλατο ☐ Δημοτική Συγκοινωνία ☐ Ταξί
☐ Βάδισμα/πεζή μετακίνηση ☐ Φορτηγό/ βανάκι

9. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε ΙΧ για τη μετακίνησή σας;

- ☐ Καθημερινά ☐ Ορισμένες φορές μέσα στην εβδομάδα
☐ Ορισμένες φορές μέσα στο μήνα ☐ Λιγότερο από 1 φορά το μήνα ☐ Πολύ σπάνια
☐ Ποτέ

10. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε δίκυκλο για τη μετακίνησή σας;

- ☐ Καθημερινά ☐ Ορισμένες φορές μέσα στην εβδομάδα
☐ Ορισμένες φορές μέσα στο μήνα ☐ Λιγότερο από 1 φορά το μήνα ☐ Πολύ σπάνια
☐ Ποτέ

11. Που σταθμεύετε τις περισσότερες ώρες της ημέρας;

- ☐ Στον δρόμο (παρά το κράσπεδο) ☐ Σε ιδιωτική θέση στάθμευσης
☐ Σε parking (εκτός οδού, δημόσιας χρήσης) ☐ Άλλο:

12. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τη δημοτική συγκοινωνία για τη μετακίνησή σας;

- ☐ Καθημερινά ☐ Ορισμένες φορές μέσα στην εβδομάδα
☐ Ορισμένες φορές μέσα στο μήνα ☐ Λιγότερο από 1 φορά το μήνα ☐ Πολύ σπάνια
☐ Ποτέ

13. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε ποδήλατο για τη μετακίνησή σας;

- ☐ Καθημερινά ☐ Ορισμένες φορές μέσα στην εβδομάδα
☐ Ορισμένες φορές μέσα στο μήνα ☐ Λιγότερο από 1 φορά το μήνα ☐ Πολύ σπάνια
☐ Ποτέ

14. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε βάδισμα για τη μετακίνησή σας;

- ☐ Καθημερινά ☐ Ορισμένες φορές μέσα στην εβδομάδα
☐ Ορισμένες φορές μέσα στο μήνα ☐ Λιγότερο από 1 φορά το μήνα ☐ Πολύ σπάνια
☐ Ποτέ

15. Δηλώστε την Ικανοποίησή σας αναφορικά με το μέσο μετακίνησης:

Θέσεις στάθμευσης ΑμΕΑ

- ☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Οδηγοί όδευσης τυφλών

- ☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Ράμπες

- ☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Διαβάσεις

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

16. Δηλώστε την Ικανοποίησή σας αναφορικά με το μέσο μετακίνησης:

Μετακίνηση με ΙΧ

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Δίκυκλο

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Ταξί

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Δημόσια συγκοινωνία

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Πεζός

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Ποδήλατο

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

Αναπηρικό αμαξίδιο

☐ Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ

17. Κατατάξτε τα εντονότερα προβλήματα στον τομέα της κινητικότητας, από το σημαντικότερο στο λιγότερο σημαντικό

Κακή ποιότητα οδοστρώματος	Επιλογή
Κακή ποιότητα πεζοδρομίων	Επιλογή
Μη ύπαρξη παρακαμπτήριου δρόμου προσπέλασης αστικού κέντρου Πλατανιά εκτός της ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου	Επιλογή
Ελλιπή δρομολόγια αστικής & υπεραστικής συγκοινωνίας	Επιλογή
Μη ύπαρξη ποδηλατοδρόμου	Επιλογή
Στάθμευση επί της κεντρικής οδού και μείωση πλάτους οδού	Επιλογή
Ανυπαρξία ελεύθερων χώρων στάθμευσης	Επιλογή
Μη ασφαλής κίνηση για πεζούς	Επιλογή
Μη οριοθέτηση συγκεκριμένων ωρών τροφοδοσίας καταστημάτων	Επιλογή

Φόρτιση οδικού δικτύου από βαρέα οχήματα

Επιλογή

Ελλιπής σήμανση

Επιλογή

18. Προτείνετε κάποιο μέτρο για τη βελτίωσης των Αστικών Μετακινήσεων

Για την Δημόσια Συγκοινωνία

Για την βελτίωση της Μετακίνησης των ΑμΕΑ

Για την χρήση Ποδηλάτου

Για την ενθάρρυνση των πεζών μετακινήσεων και τις πεζοδρομήσεις

Για τον έλεγχο της Στάθμευση

Για τις οδικές μεταφορές

Για την χρήση των τεχνολογιών Πληροφορικής στις Αστικές Μετακινήσεις

Για την υιοθέτηση περιβαλλοντικά φιλικότερων τρόπων μετακίνησης

Για τον τρόπο ανεφοδιασμού των καταστημάτων

Άλλο

Εικόνα 2: Ερωτηματολόγιο Αυτοδιοικήτων Φορέων

Α. ΕΙΔΟΣ ΦΟΡΕΑ

Τίτλος Φορέα

Διεύθυνση/Περιοχή

Β. Αναφορά στα κυριότερα προβλήματα αστικών μετακινήσεων

Γ. Προτάσεις βελτίωσης της αστικής κινητικότητας ανά μέσο μεταφοράς

Για τα συμβατικά μέσα μεταφοράς (Ι.Χ. αυτοκίνητο, μηχανάκι)

Για βαρέα οχήματα

Για την Δημόσια Συγκοινωνία

Για τη χρήση ποδηλάτου

Για την Στάθμευση

Για τις οδικές μεταφορές

Για την υιοθέτηση οικολογικών μέσων μεταφοράς

Για τον τρόπο τροφοδοσίας καταστημάτων

Άλλο

Δ. Σχολιάστε την αναγκαιότητα εφαρμογής ήδη εκπονημένων μελετών (π.χ. ΣΧΟΟΑΠ, Μελέτη Περιφέρειας για την ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου κ.λπ)

Ε. Σχολιάστε την αναγκαιότητα εκπόνησης νέων μελετών που αφορούν τη βιώσιμη κινητικότητα και τις μετακινήσεις από το Δήμο Πλατανιά ή την Περιφέρεια

ΥΠΟΒΟΛΗ

Εικόνα 3: Ερωτηματολόγιο Συλλογικών Φορέων

A. ΕΙΔΟΣ ΦΟΡΕΑ

Τίτλος Φορέα

Διεύθυνση/Περιοχή

B. Αναφορά στα κυριότερα προβλήματα αστικών μετακινήσεων

Γ. Προτάσεις βελτίωσης της αστικής κινητικότητας ανά μέσο μεταφοράς

Για τα συμβατικά μέσα μεταφοράς (Ι.Χ. αυτοκίνητο, μηχανάκι)

Για βαρέα οχήματα

Για την Δημόσια Συγκοινωνία

Για τη χρήση ποδηλάτου

Για την Στάθμευση

Για τις οδικές μεταφορές

Για την υιοθέτηση οικολογικών μέσων μεταφοράς

Για τον τρόπο τροφοδοσίας καταστημάτων

Άλλο

Δ. Σχολιάστε την αναγκαιότητα εφαρμογής ήδη εκπονημένων μελετών (π.χ. ΣΧΟΟΑΠ, Μελέτη Περιφέρειας για την ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου κ.λπ)

Ε. Σχολιάστε την αναγκαιότητα εκπόνησης νέων μελετών που αφορούν τη βιώσιμη κινητικότητα και τις μετακινήσεις από το Δήμο Πλατανιά ή την Περιφέρεια

ΥΠΟΒΟΛΗ

Κρίνεται σημαντικό να αναφερθεί ότι ο δημόσιος διάλογος δεν οδήγησε σε περαιτέρω επεξεργασία των εναλλακτικών σεναρίων. Δεδομένου ότι στη διαδικασία της διαβούλευσης δεν υπήρξαν κατευθύνσεις, παρατηρήσεις, προτάσεις, διευκρινίσεις, τροποποιήσεις ή επισημάνσεις τα σενάρια παρέμβασης που προτείνονται παραμένουν ως έχουν. Παρόλα αυτά, αξίζει να τονιστεί και να επισημανθεί ότι κατά τη διάρκεια επιλογής των εναλλακτικών σεναρίων υπήρξε συνεχής επικοινωνία και επαφή της Ομάδας Έργου με την αρμόδια επιτροπή του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Πλατανιά, προκειμένου να επιλεγεί το προτεινόμενο σενάριο, το οποίο κρίνεται ότι θα καλύπτει με τον πλέον αποτελεσματικό και βιώσιμο τρόπο τις υφιστάμενες αλλά και τις μελλοντικές ανάγκες του Δήμου. Επομένως, αξίζει να τονισθεί ότι τα εναλλακτικά σενάρια βελτίωσης της κινητικότητας, καθώς και η επιλογή του επικρατέστερου τελικού σεναρίου διαμόρφωσης της μελλοντικής εικόνας της κινητικότητας στο Δ. Πλατανιά, το οποίο και θα υλοποιηθεί σε ορίζοντα 10ετίας, είναι απόρροια **αδιάκοπης και συνεχούς συνεργασίας της αρμόδιας επιτροπής και της ομάδας έργου εκπόνησης της μελέτης**.

Αξίζει να επισημανθεί ότι, εφόσον υπήρχαν σχετικές παρατηρήσεις, τροποποιήσεις ή επισημάνσεις σχετικά με την επιλογή των εναλλακτικών σεναρίων θα είχαν καταγραφεί, εξεταστεί και μελετηθεί διεξοδικά από την ομάδα έργου του Αναδόχου σε συνεργασία με την αρμόδια ομάδα εργασίας του Δήμου και μέσα από έρευνα έργου και εκτενή ανάλυση θα πραγματοποιούνταν οι απαιτούμενες τροποποιήσεις. Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν παρατηρήσεις / ενστάσεις / προτάσεις / επισημάνσεις / τροποποιήσεις / διευκρινίσεις που να προέκυψαν από τη Διαδικασία της Διαβούλευσης όσον αφορά το ΣΒΑΚ από οποιοδήποτε φορέα ή δημότη/πολίτη, κρίνεται σκόπιμο και προτείνεται να προχωρήσει ο προτεινόμενος σχεδιασμός διαμόρφωσης του επικρατέστερου σεναρίου ως έχει.

3.3.2 Ανάπτυξη οράματος και προτεραιοτήτων

Στο παρόν Παραδοτέο, ήτοι στο Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων, πρόκειται να επικοινωνηθεί το όραμα για τη βελτίωση της κινητικότητας στο Δήμο Πλατανιά, καθώς και να παρθούν συγκεκριμένες προτεραιότητες και μέτρα που θα υλοποιηθούν με άξονα την επόμενη 10ετία.

Βασικοί στόχοι του ΣΒΑΚ είναι:

- Το σύστημα μετακινήσεων να είναι φιλικό και προσβάσιμο για όλους
- Μείωση του κόστους των μετακινήσεων
- Ενίσχυση των συνθηκών ασφάλειας των μετακινήσεων
- Περιορισμός του περιβαλλοντικού αντικτύπου (ρύποι, θόρυβος, αστική υποβάθμιση) των μετακινήσεων
- Προώθηση των αναπτυξιακών προοπτικών μέσω αναβάθμισης του συστήματος μεταφορών και της διασυνδεσιμότητας του Δήμου
- Εξασφάλιση της βιωσιμότητας του συστήματος κινητικότητας

Οι στόχοι αυτοί επιτυγχάνονται μέσω:

- της ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
- της προώθησης των μη μηχανοκίνητων τρόπων μετακίνησης, όπως πεζή, ποδήλατο, Ε.Π.Η.Ο.,
- της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες,
- της προαγωγής της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού,
- της μείωσης της κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης,
- της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
- της καλύτερης διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
- της οργάνωσης της στάθμευσης,
- της αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών

Όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο Παραδοτέο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Πλατανιά και συγκεκριμένα του Σταδίου 2 Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων, ο Δήμος Πλατανιά αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα στον τομέα των μεταφορών. Συγκεκριμένα, ο Δήμος χαρακτηρίζεται ως ένας καθαρά τουριστικός δήμος, ο οποίος υπερτετραπλασιάζει τον πληθυσμό του τη θερινή περίοδο άρα και προσελκύει χιλιάδες τουριστών τους καλοκαιρινούς μήνες. Το γεγονός αυτό συνδυαστικά με τη γραμμική ανάπτυξη της πόλης, δηλαδή την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων επί ενός κεντρικού άξονα, ήτοι της οδού ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου, προκαλείται κυκλοφοριακή σύγχυση, κυκλοφοριακό κομφούζιο, οδικά ατυχήματα καθώς και δε δίνεται έμφαση στην εναλλακτική μετακίνηση των πεζών.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας (ELTIS, n.d.), κύριος στόχος ενός ΣΒΑΚ είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών και η **παροχή υψηλής ποιότητας μεταφορών με έμφαση στο περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία, διαμέσου και εντός της αστικής περιοχής**. Εστιάζει περισσότερο στις ανάγκες της “λειτουργικής πόλης” και της ενδοχώρας της, αντί της δημοτικής διοικητικής περιφέρειας.

Ένα ΣΒΑΚ ευνοεί την ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των σχετικών μορφών μεταφοράς, ενθαρρύνοντας τη μετάβαση προς πιο βιώσιμες μορφές.

Το σχέδιο αποτυπώνει μια ολοκληρωμένη σειρά τεχνικών μέτρων, μέτρων υποδομής, μέτρων πολιτικής και ήπιων μέτρων για τη βελτίωση της απόδοσης και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας ως προς τον δεδηλωμένο στόχο και τις επιμέρους επιδιώξεις. Συνήθως, αφορά στα εξής θέματα:

- (α) Δημόσια συγκοινωνία
- (β) Βάδισμα και ποδηλασία
- (γ) Διαλειτουργικότητα
- (δ) Ασφάλεια αστικών οδών
- (ε) Οδικές μεταφορές (ρέουσες και αδρανείς)
- (στ) Αστική εφοδιαστική
- (ζ) Διαχείριση κινητικότητας
- (η) Ευφυή Συστήματα Μεταφορών.

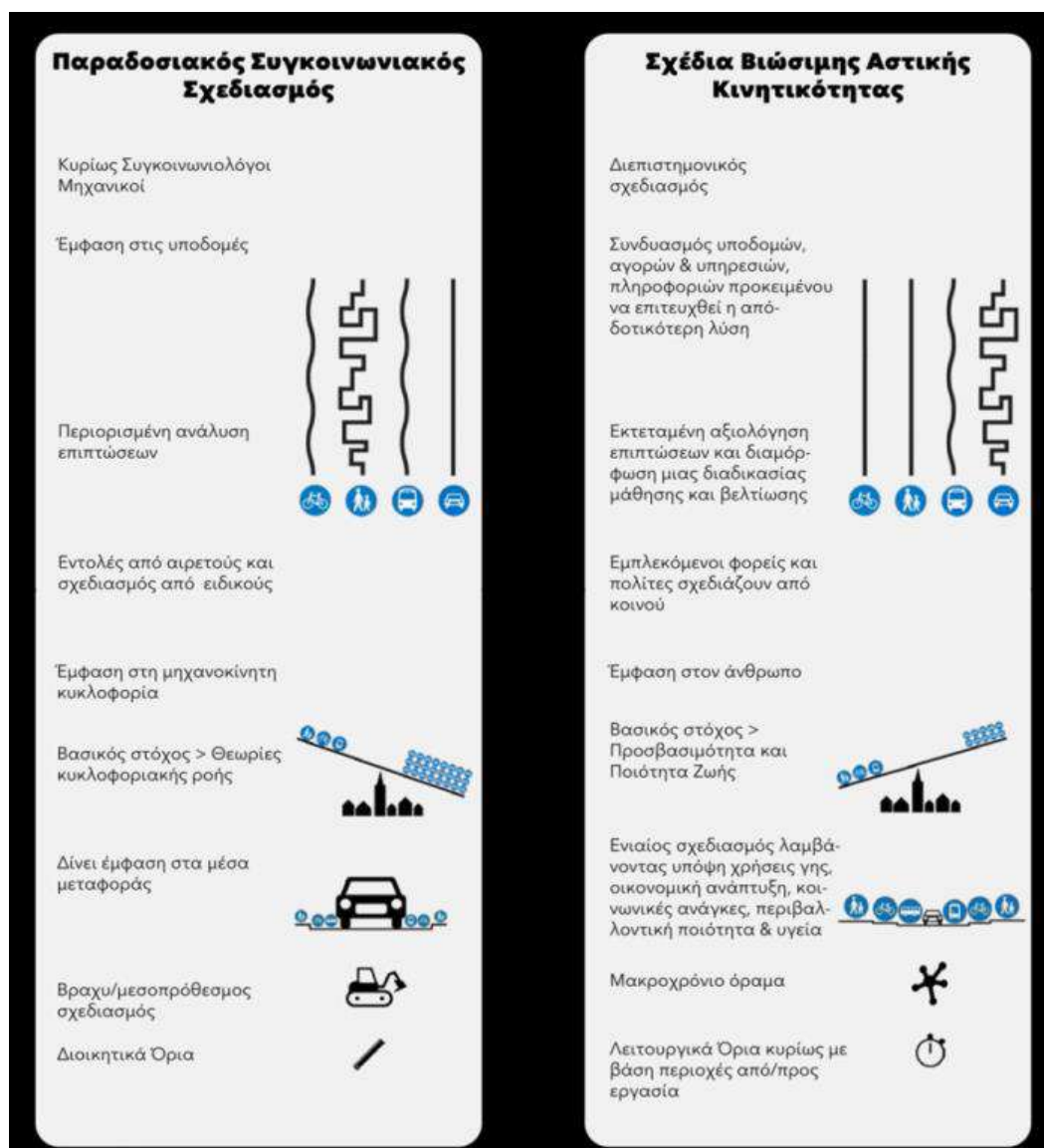
Στόχο έχει να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα μετακινήσεων λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω θεματικές κατηγορίες ενώ παράλληλα θα εξασφαλίζει τα παρακάτω:

- θα βεβαιώνει ότι το σύστημα μεταφορών είναι προσιτό σε όλους,
- θα βελτιώνει την οδική ασφάλεια και την προστασία από εγκληματικές ενέργειες,
- θα μειώνει το θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας,
- θα βελτιώνει την αποτελεσματικότητα και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας της μεταφοράς προσώπων και αγαθών και θα βελτιώνει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος

Σύμφωνα με το πρόγραμμα SUMP, προκειμένου να αναγνωριστεί ως ΣΒΑΚ ένα σχέδιο πρέπει να λάβει υπόψη τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Συμμετοχική προσέγγιση – με τη συμμετοχή πολιτών και ενδιαφερόμενων φορέων από την αρχή και σε όλη τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, στην εφαρμογή και την αξιολόγηση, στη δημιουργία τοπικών δράσεων για την αντιμετώπιση πολύπλοκων ζητημάτων σχεδιασμού και στη διασφάλιση της ισότητας των φύλων,
- Δέσμευση για βιωσιμότητα: εξισορροπώντας την κοινωνική δικαιοσύνη, την ποιότητα του περιβάλλοντος και την οικονομική ανάπτυξη,
- Ολοκληρωμένη προσέγγιση των πρακτικών και των πολιτικών μεταξύ των διαφόρων τομέων πολιτικής, μεταξύ των επιπέδων εξουσίας και μεταξύ των γειτονικών αρχών,
- Εστίαση στην επίτευξη μετρήσιμων στόχων, που προέρχονται από βραχυπρόθεσμους στόχους, ευθυγραμμισμένων με ένα όραμα για τις μεταφορές και ενσωματωμένων σε μια συνολική στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη,
- Ανασκόπηση του κόστους μεταφοράς και των οφελών

Εικόνα 4: Παραδοσιακός συγκοινωνιακός σχεδιασμός σε αντίθεση με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας



Στο πλαίσιο αυτό, λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση στον τομέα της κινητικότητας του Δήμου Πλατανιά καθώς και τα προβλήματα και τις παρατηρήσεις που προέκυψαν από τις διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν αλλά και τα αποτελέσματα των εργαστηρίων στα πλαίσια του προγράμματος του SUMP PLUS όπως και τα εναλλακτικά σενάρια, σε προηγούμενα στάδια, το **Όραμα του Δήμου Πλατανιά** αποτυπώνεται ως:

*Μεταμόρφωση του Πλατανιά σε έναν **ελκυστικό, ανθεκτικό, προσβάσιμο, ασφαλή και περιβαλλοντικά υγιή προορισμό** με επίκεντρο τον άνθρωπο και το περιβάλλον, εξασφαλίζοντας εύκολη και πλήρη προσβασιμότητα με **σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών** αλλά και την αξιοποίηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και της*

τοπικής αγροδιατροφικής εμπειρίας μέσω της διασύνδεσης του παραλιακού μετώπου με την ενδοχώρα.

Το όραμα του Δήμου στηρίζεται κυρίως στη μελλοντική εικόνα των μεταφορών του Δήμου Πλατανιά και στη μετάβασή του σε αυτήν. Πιο συγκεκριμένα, αποτελεί επιτακτική ανάγκη η επίλυση των υφιστάμενων κυκλοφοριακών προβλημάτων που υφίστανται σήμερα στο Δήμο. Επιπλέον, κρίνεται αναγκαίο να επανακαθοριστεί ο τομέας της κινητικότητας στο Δήμο Πλατανιά συνολικά και να λάβουν χώρα οι απαραίτητες προσαρμογές προκειμένου να καλύπτονται οι σύγχρονες ανάγκες που αφορούν στη μείωση των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου.

Με τις εν λόγω προσαρμογές, ο Δήμος Πλατανιά θα αποκτήσει νέα ταυτότητα και μια εικόνα που αφενός θα αντιμετωπίσει περισσότερο αποτελεσματικά τις προκλήσεις των σύγχρονων δήμων (πχ υψηλή προσβασιμότητα και προσπελασιμότητα για όλες τις κοινωνικές ομάδες, προστασία του περιβάλλοντος κτλ) και αφετέρου θα ωφελεί τους μόνιμους κατοίκους και τους επισκέπτες του. Η μετάβαση του Δήμου Πλατανιά σε ένα περισσότερο βιώσιμο Δήμο θα αλλάξει ριζικά την υφιστάμενη κατάσταση του, όσον αφορά στις μετακινήσεις / μεταφορές. Έως σήμερα, ο Δήμος Πλατανιά αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα στον τομέα της κινητικότητας ήτοι των μετακινήσεων / μεταφορών, κατά τη θερινή περίοδο, όπου υπάρχει ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση λόγω του τουρισμού. Χιλιάδες οχήματα διαπερνούν καθημερινά την κεντρική και μόνη οδό που διαπερνά το Δήμο, με αποτέλεσμα τη δημιουργία πολλαπλών κυκλοφοριακών προβλημάτων. Δεδομένου ότι ο Δήμος στηρίζεται σε σημαντικό ποσοστό στον τριτογενή τομέα (τουρισμός) είναι απαραίτητη η αναδιάρθρωση του συστήματος της κινητικότητας προκειμένου να προσφέρει τη βέλτιστη δυνατή εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών, υψηλή ποιότητα ζωής, αλλά και υψηλών προδιαγραφών υπηρεσίες διαμονής στους επισκέπτες του.

Σύμφωνα με τα παραπάνω προκύπτουν προτεραιότητες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψιν για την περαιτέρω ανάπτυξη των στόχων που τίθενται στο παρόν. Οι βασικές προτεραιότητες αναλύονται με βάση τρεις επιμέρους θεματικές, όπως φαίνεται στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 1: Προτεραιότητες βιώσιμης μετακίνησης

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας από τις μεταφορές	Η παραγόμενη ενέργεια είναι πολύτιμο αγαθό, επομένως πρέπει να δοθούν κίνητρα για την ελάττωση της άσκοπης κατανάλωσής της. Μέσω αυτού προτείνεται να αντικατασταθούν τα πετρελαιοκίνητα οχήματα σε αντίστοιχα με χρήση εναλλακτικής ενέργειας (π.χ. ηλεκτρική, υδρογόνο)
	2. Μείωση της ηχορύπανσης	Λόγω του ότι το αστικό κέντρο του Πλατανιά έχει αναπτυχθεί γραμμικά εκατέρωθεν της κεντρικής αρτηρίας ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου, προκύπτει το συμπέρασμα ότι στη γύρω περιοχή υπάρχουν υψηλά ποσοστά θορύβου, το οποίο δεν είναι καθόλου ελκυστικό ούτε για τους μόνιμους κατοίκους ούτε για τους επισκέπτες καθώς και συμβάλει στην υποβάθμιση του μικροκλίματος της περιοχής
	3. Χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς	Η χρήση εναλλακτικών και μαζικών μέσων μεταφοράς θα βοηθήσει την αποσυμφόρηση της κεντρικής οδού του Δήμου, τη μείωση του φαινομένου του θερμοκηπίου καθώς και θα βελτιώσει τη δημόσια υγεία των κατοίκων και των επισκεπτών
	4. Δημιουργία οικολογικών διαδρομών	Μέσω της δημιουργίας οικολογικών διαδρομών, δηλαδή ποδηλατικών διαδρομών ή πεζοδρομημένων οδών θα ενισχυθεί η εναλλακτική μετακίνηση των πεζών. Κατά αυτόν τον τρόπο θα ενισχυθεί η βιώσιμη μετακίνηση εντός της πόλης, θα δημιουργηθεί μία αισθητικά όμορφη εικόνα του Δήμου η οποία προκαλέσει ενδιαφέρον σε επισκέπτες και θα δώσει μία νέα διάσταση στην ταυτότητα του Δήμου
	5. Βελτίωση υποδομών και προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων	Η συντήρηση και ανάπλαση των υποδομών προσπελασιμότητας πεζών, δηλαδή πεζοδρομίων, ραμπών, διαβάσεων κ.λπ. είναι άκρως σημαντική για τη δημιουργία κινήτρων πεζής μετακίνησης από τους κατοίκους και επισκέπτες της περιοχής

Κοινωνικές	6. Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Προσθήκη σηματοδότησης και άλλων παρεμβάσεων που αφορούν τη μείωση της ταχύτητας, τη στάση των οχημάτων στις διαβάσεις, την επιτόπια στάση λεωφορείων, την απαγόρευση προσπεράσεων κ.λπ.
	7. Δημιουργία «πολεοδομικών γειτονιών»	Καθορισμός δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων με σκοπό τη μείωση της διέλευσης οχημάτων σε κάποιες περιοχές μόνιμης κατοικίας ή τουριστικές με σκοπό την ενίσχυση της πεζής μετακίνησης και την αίσθηση «ανάσας» από τη συνεχόμενη μεταφορά οχημάτων
	8. Περιμετρική κίνηση οχημάτων	Πρόταση δημιουργίας παρακαμπτήριας οδού με σκοπό την αποφυγή διέλευσης από την ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου κυρίως βαρέων οχημάτων αλλά και άλλων οχημάτων που δεν χρειάζεται να διέλθουν από την επαρχιακή οδό για να μεταβούν στον προορισμό τους
	9. Ρυθμίσεις και δημιουργία υποδομών στάθμευσης εκτός κέντρου	Οργάνωση δημόσιων χώρων στάθμευσης οχημάτων εκτός του κέντρου και ενίσχυση μαζικών μεταφορών μέσω λεωφορείων από τους χώρους αυτούς προς την ΠΕΟ
	10. Προσβασιμότητα για όλους	Ενίσχυση μέσων και υποδομών για την εξασφάλιση της μετακίνησης όλων των κοινωνικών ομάδων και των ατόμων με δυσκολίες στην κίνηση
	11. Συλλογική μετακίνηση με καινοτόμες τεχνολογίες	Προμήθεια συστημάτων μεταφοράς με εκσυγχρονισμένες τεχνολογίες για την αναβάθμιση της ποιότητας των μεταφορών και της ελκυστικότητάς τους από κατοίκους και επισκέπτες
Οικονομικές	12. Συνεργασία με ιδιώτες για τη διαχείριση της κινητικότητας ιδίως κατά τη θερινή περίοδο	Προτείνεται να συνεργαστεί ο δήμος με ξενοδόχους και άλλους ιδιώτες για να ενισχυθούν οι συλλογικές μετακινήσεις ιδίως τη θερινή περίοδο. Για παράδειγμα μπορούν αυτοί οι φορείς να μισθώσουν ηλεκτρικά ποδήλατα, ηλεκτρικά βαν και λεωφορεία για μεταφορές σε πόλους έλξης κ.λπ.
	13. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας	Δημιουργία θέσεων εργασίας σε φορείς οι οποίοι ασχολούνται στον τομέα της κινητικότητας και μπορούν να παρέμβουν στην ενίσχυση των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης

	14. Απορρόφηση ευρωπαϊκών κονδυλίων και χρηματοδοτικών προγραμμάτων για τον εκσυγχρονισμό των ΜΜΜ	Ένταξη Δήμο Πλατανιά σε Ευρωπαϊκά Προγράμματα που σχετίζονται με την κινητικότητα και τη βελτίωση των κοινόχρηστων υποδομών του δήμου
	15. Προσθήκη πόλης Πλατανιά σε ευρωπαϊκούς καταλόγους βιώσιμων πόλεων	Διαφήμιση Δήμου σε χώρες του εξωτερικού ως προς τη βιώσιμη μετακίνηση με σκοπό την προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών και την ενίσχυση του εναλλακτικού τουρισμού

Κατά συνέπεια των παραπάνω, προκύπτουν 15 προτεραιότητες ανά θεματικό τομέα (περιβαλλοντικό, κοινωνικό, οικονομικό). Με γνώμονα τις παραπάνω προτεραιότητες και λαμβάνοντας υπόψιν ότι η υλοποίηση του ΣΒΑΚ έχει άξονα 15ετίας, οραματίζεται ένα αστικό κέντρο το οποίο:

- ✓ Θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων του
- ✓ Θα συνδράμει στη βελτίωση της δημόσιας σωματικής και ψυχικής υγείας
- ✓ Θα αναβαθμίσει το τουριστικό του προφίλ
- ✓ Θα συμβάλλει στη μείωση του φαινομένου του θερμοκηπίου και της κλιματικής κρίσης
- ✓ Θα δώσει προτεραιότητα στον άνθρωπο
- ✓ Θα εξασφαλίσει την προσβασιμότητα για όλους ανεξαρτήτως κοινωνικών ομάδων και κινητικών δυσκολιών
- ✓ Θα προσαρμοστεί στις σύγχρονες ανάγκες των πόλεων
- ✓ Θα ενσωματώσει νέες τεχνολογίες
- ✓ Θα προάγει τη διαβίωση ενός εναλλακτικού και βιώσιμου τρόπου ζωής
- ✓ Θα μειώσει τα οδικά ατυχήματα
- ✓ Θα ενθαρρύνει τις συμμετοχικές διαδικασίες και τη γνώμη του πολίτη
- ✓ Θα δώσει παράδειγμα σε όμορους δήμους
- ✓ Θα εμφυσήσει τη συνειδητή μετακίνηση των πολιτών

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Πλατανιά πρόκειται να αποτελέσει **αρωγό για την μετεξέλιξη του Δήμου σε μία βιώσιμη πόλη με επίκεντρο τον άνθρωπο και το περιβάλλον**. Σε μία πόλη στην οποία οι πολίτες θα έχουν τον έλεγχο των μετακινήσεών τους και θα επιλέγουν συνειδητά το μέσο μετακίνησης, καθώς θα είναι πλήρως ενημερωμένοι για τις συνέπειες των επιλογών τους. Το πιο σημαντικό θα μπορούν να πάρουν εύκολα την απόφαση της χρήσης ενός περισσότερο βιώσιμου μέσου μετακίνησης, διότι πλέον θα μπορούν να έχουν την επιλογή. Η χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου δε θα είναι πλέον

μονόδρομος, ούτε για τους κάτοικους ούτε για τους επισκέπτες. Ο στόχος είναι η αλλαγή της πόλης σε ένα εκσυγχρονισμένο αστικό κέντρο στο οποίο το να χρησιμοποιήσεις την πεζή μετακίνηση, το ποδήλατο ή τα συλλογικά μέσα μετακίνησης είναι ελκυστικό και όχι αποκρουστικό και δύσκολο.

3.3.3 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων και προτεραιοτήτων

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζονται οι προτεραιότητες που προέκυψαν από την προγενέστερη ανάλυση των αναγκών της κινητικότητας του Δήμου Πλατανιά και αναλύονται οι επιμέρους στρατηγικοί στόχοι που τίθενται για την επίτευξη αυτών των προτεραιοτήτων. Δεδομένου ότι η εφαρμογή του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας έχει ορίζοντα 15ετίας, **οι στρατηγικοί στόχοι που καθορίζονται θεωρούνται λειτουργικοί και υλοποιήσιμοι.**

Παράλληλα, όπως είναι γνωστό, η ριζική αλλαγή της ταυτότητας μίας πόλης, καθώς και της νοοτροπίας των μόνιμων κατοίκων, δε δύναται να αλλάξει βραχυπρόθεσμα αλλά χρειάζεται αρκετός χρόνος και δράσεις προσαρμογής προς την νέα πραγματικότητα. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό και χρειάζεται να επισημανθεί, ότι εκτός τις δράσεις που προτείνει ο μελετητής για την ποιοτική αλλαγή της πόλης, **η αλλαγή έρχεται κυρίως από τον άνθρωπο που θέλει να γίνει μέρος αυτής.** Επομένως, κατά τη συνολική διάρκεια υλοποίησης και εφαρμογής του ΣΒΑΚ, και κατά κάθε εφαρμογή μέτρου/ στόχου που δύναται να πραγματοποιηθεί, είναι επιτακτική ανάγκη να γίνονται δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού προς αυτές. Είναι αναγκαίο, οι κάτοικοι και οι εν γένη μετακινούμενοι στο Δήμο Πλατανιά να έχουν τη γνώση και την ενημέρωση για τις νέες δυνατότητες μετακίνησης στην πόλη τους. Η διαδικασία αυτή δε θα γίνεται απρόσωπα και με μονομερή ανακοίνωση των νέων μέτρων μέσω της ιστοσελίδας του Δήμου ή του ΣΒΑΚ, αλλά θα τεθούν συγκεκριμένες δράσεις που θα εφαρμόζονται σε κάθε πληθυσμιακή μερίδα και κοινωνική ομάδα.

Σε συνέπεια των παραπάνω, τονίζεται ότι **η ορθή εκτέλεση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καθορίζεται από τη συμμετοχική διαδικασία και την πραγματική και μετρήσιμη αλλαγή από τους πολίτες.** Γνωρίζοντας ότι τα στρατηγικά σχέδια που εκπονούνται από εξωτερικούς συνεργάτες σε συνεργασία με τους Δήμους δεν γνωστοποιούνται στους πολίτες, έχοντας ως αποτέλεσμα την μη εφαρμογή και αξιοποίησή τους, το ΣΒΑΚ επιχειρεί να αλλάξει αυτό το φαινόμενο.

Συμπερασματικά, μέσω του ΣΒΑΚ προβλέπεται η πραγματική, ποσοτική και ποιοτική αλλαγή της υφιστάμενης εικόνας του Δήμου στον τομέα της κινητικότητας και όχι μόνο. Λαμβάνοντας υπόψιν ότι οι μετακινήσεις καταλαμβάνουν μεγάλο μέρος της καθημερινότητας, μέσω της εφαρμογής συγκεκριμένων και μετρήσιμων στόχων με προτεραιότητα τον άνθρωπο, θα διευκολυνθεί η καθημερινότητα των κατοίκων και όλων των μετακινουμένων, θα επεκτείνει το χρόνο για άλλες δραστηριότητες, θα βελτιώσει τη δημόσια υγεία και την κοινωνική ζωή αλλά και θα δημιουργήσει μία πόλη που επιλέγει συνειδητά κανείς για να ζήσει.

Πίνακας 2: Προτεραιότητες και στόχοι

Προτεραιότητες	Στρατηγικοί στόχοι
1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας από τις μεταφορές	– Προμήθεια δημοτικού στόλου με εναλλακτικές μορφές καυσίμων (υδρογόνο, ηλεκτρικά) – Εφαρμογή Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων – Προμήθεια ενοικιαζόμενων ηλεκτρικών ποδηλάτων – Αύξηση χρήσης συλλογικών μέσων μετακίνησης
2. Μείωση της ηχορύπανσης	– Αποσυμφόρηση της κεντρικής αρτηρίας ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου από τα υψηλά ποσοστά κυκλοφοριακών φόρτων – Δημιουργία παρακαμπτήριας οδού – Ενίσχυση υποδομών και μέσων βιώσιμης μετακίνησης – Κατάργηση του τουριστικού τρένου
3. Χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς	– Προμήθεια εκσυγχρονισμένων και αναβαθμισμένων δημόσιων μέσων μεταφοράς – Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός αστικού ιστού και μεταφορά ενδιαφερομένων με συλλογικά μέσα – Ενημέρωση για τη χρήση ποδηλάτων και βαδίσματος – Εσοχές για χώρους στάθμευσης λεωφορείων
4. Δημιουργία οικολογικών διαδρομών	– Δημιουργία ξύλινου διαδρόμου (deck) επί του παραλιακού μετώπου – Σύνδεση περιοχών/ γειτονιών με γραμμές ποδηλατοδρόμων – Ενίσχυση σημείων ενδιαφέροντος σε περιοχές πλησίον του αστικού ιστού με σκοπό τη διάχυση των χρήσεων – Προβολή/ανάδειξη/αποτύπωση φαραγγιού Πλατανιά σε διαδικτυακό και διαδραστικό
5. Βελτίωση υποδομών και προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων	– Συντήρηση υπαρχόντων πεζοδρομίων – Επέκταση δικτύου πεζοδρομίων – Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων – Καθορισμός ποδηλατοδρόμου – Απαγόρευση παρόδιας και επί της οδού στάθμευσης – Μειωτές ταχύτητας – Ηχητικό σύστημα σε διαβάσεις πεζών – Φωτιζόμενες διαβάσεις – Περισσότερα παγκάκια

6. Βελτίωση οδικής ασφάλειας	– Εκ νέου σηματοδότηση – Συντήρηση υφιστάμενων ραμπών και δημιουργία νέων – Καθορισμός ζωνών ήπιας κυκλοφορίας – Αστυνόμευση και επιβολή προστίμων – Απαγόρευση προσπεράσεων – Φωτεινοί σηματοδότες με σύστημα αντίστροφης μέτρησης – Πυροσβεστικούς σταθμούς στους δρόμους – Σημάνσεις για αδιέξοδα – Στα κατηφορικά στενά που αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες να μπουν μειωτές ταχύτητας
7. Περιμετρική κίνηση οχημάτων	– Δημιουργία παρακαμπτήριας οδού για την αποσυμφόρηση της ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου – Κάθετες οδοί διασύνδεσης δημοτικών/ τοπικών κοινοτήτων – Μείωση προσπελασιμότητας εντός του αστικού κέντρου Πλατανιά – Σημάνσεις κυκλοφοριακών ζωνών
8. Ρυθμίσεις και δημιουργία υποδομών στάθμευσης εκτός κέντρου	– Διερεύνηση αναξιοποίητων οικοπέδων δημοτικής υπηρεσίας – Διερεύνηση χώρων στάθμευσης για λεωφορεία ΚΤΕΛ ή λεωφορεία επιβίβασης/ αποβίβασης τουριστών σε ξενοδοχεία κ.λπ. – Δημιουργία δημοσίων χώρων στάθμευσης για τη στάθμευση οχημάτων και την πεζή ή συλλογική μετακίνηση των μετακινούμενων προς το αστικό κέντρο – Σημάνσεις που να οδηγούν σε χώρους στάθμευσης – Απαγόρευση στάθμευσης στην πλατεία – Έντονες πινακίδες που να υποδεικνύουν το όριο ταχύτητας
9. Προσβασιμότητα για όλους	– Συντήρηση/ επισκευή υφιστάμενων ραμπών – Δημιουργία νέων ραμπών όπου χρειάζεται – Δημιουργία όδευσης τυφλών επί των πεζοδρομίων – Προμήθεια δημόσιων μέσων με ράμπες επιβίβασης/ αποβίβασης ΑμεΑ και ειδικών καθισμάτων – Δημιουργία εφαρμογών στο τηλέφωνο για την ενημέρωση των δρομολογίων/ στάσεων κ.λπ. για άτομα με κινητικές δυσκολίες ή προβλήματα όρασης – Δημιουργία δικτύου πεζών για εύκολη μετακίνηση ηλικιωμένων
10. Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση πολιτών	– Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης πολιτών – Ημερίδες σε σχολεία

	– Ημερίδες σε συλλόγους (ΚΤΕΛ, ΑμΕΑ, ταξί, εμπορικούς, ξενοδοχειακούς κ.λπ.) – Ημερίδες και εργαστήρια στο κέντρο της πόλης – Ενημερωτικά φυλλάδια – Διαφημιστικά σποτ σε τοπικά μέσα δικτύωσης και κανάλια
11. Συλλογική μετακίνηση με καινοτόμες τεχνολογίες	– Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στον Δήμο με βελτίωση των υφιστάμενων και εφαρμογή real time πληροφόρησης – Τοποθέτηση πινάκων ένδειξης χρονοαπόστασης λεωφορείων στις στάσεις – Ηλεκτρικά λεωφορεία – Προσθήκη πίνακα εντός του λεωφορείου με ένδειξη πραγματικής διαδρομής και στάσεων
12. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας	– Ενίσχυση ήδη υπαρχόντων τοπικών επιχειρήσεων ή και δημιουργία νέων για τη δημιουργία δράσεων ως προς τη προτίμηση των ήπιων μέσων μετακίνησης των καταναλωτών και εργαζομένων – Τοπικές εταιρίες ενοικίασης ποδηλάτων – Λοιπές εταιρίες tour / ενημέρωση επί του αναπτυγμένου παραλιακού μετώπου
13. Προσθήκη της πόλης του Πλατανιά σε ευρωπαϊκούς καταλόγους βιώσιμων πόλεων	– Με την προσθήκη του Πλατανιά σε Ευρωπαϊκούς Καταλόγους βιώσιμων πόλεων θα διαφημιστεί η πόλη και όχι μόνο θα προσελκύσει υψηλότερα ποσοστά τουριστών αλλά και ανοίγει τον ορίζοντα για ενδεχόμενες συνεργασίες με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις

3.3.3 Ορισμός δεικτών και μετρήσιμων στόχων

Σύμφωνα με τη Νομοθεσία των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) καθώς και κατά των οδηγιών του ELTIS και άλλων πιο πρόσφατων εργαλείων, προτείνεται η ανάπτυξη «SMART-έξυπνων» στόχων μετά τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για την περιοχή παρέμβασης. Ο όρος SMART αποτελεί ακρωνύμιο και διαμορφώνεται από τα αρχικά των εξής όρων που οφείλουν να χαρακτηρίζουν έναν στόχο:

- **Specific** (Συγκεκριμένος),
- **Measurable** (Μετρήσιμος),
- **Achievable** (Επιτεύξιμος),
- **Relevant** (Σχετικός) και
- **Time-bound** (Χρονικά καθορισμένος)

Οι μετρήσιμοι στόχοι αντιπροσωπεύουν μια συγκεκριμένη μορφή δέσμευσης σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, δηλώνοντας τι θέλουμε να επιτύχουμε και έως πότε. Ο καθορισμός σαφών μετρήσιμων στόχων έχει δύο κύριους σκοπούς. Πρώτον, παρέχει διαφάνεια και σαφή καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα γίνει η αλλαγή της κατάστασης των μεταφορών και της κινητικότητας στην πόλη. Δεύτερον, επιτρέπει στις πόλεις να κατανοήσουν τον βαθμό στον οποίο επιτυγχάνονται οι προτεραιότητες που έχουν τεθεί. Εάν οι στρατηγικοί βασικοί δείκτες και οι μετρήσιμοι στόχοι είναι σαφώς καθορισμένοι, οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων και το κοινό θα μπορούν να τους κατανοήσουν εύκολα και να αποτελέσουν κίνητρο για την επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων. Ειδικότερα,

- **Συγκεκριμένοι** - περιγράφονται επακριβώς χρησιμοποιώντας ποσοτικούς και/ή ποιοτικούς όρους ώστε να γίνονται κατανοητοί από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.
- **Μετρήσιμοι** - η υφιστάμενη κατάσταση έχει μετρηθεί και είναι γνωστή. Διατίθενται επίσης πόροι για τη μέτρηση των αλλαγών (ποιοτικών και ποσοτικών) που συμβαίνουν.
- **Υλοποιήσιμοι** - βάσει των διαθέσιμων τεχνικών, επιχειρησιακών και οικονομικών ικανοτήτων και των συμφωνιών/δεσμεύσεων των εμπλεκόμενων φορέων.
- **Συναφείς** - υπογραμμίζει τη σημασία της επιλογής μετρήσιμων στόχων που έχουν ουσιαστική σημασία, προωθούν την αστική κινητικότητα και υποστηρίζουν ή ευθυγραμμίζονται με άλλους στόχους.
- **Χρονικά οριοθετημένοι** - οι ημερομηνίες ορόσημα για την επίτευξη του στόχου είναι σαφώς καθορισμένες.

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζονται συνολικά οι άξονες, οι προτεραιότητες, οι στόχοι, η ποσοτικοποίηση των στόχων και η εφικτότητα τους η οποία αξιολογείται ως

(*) καθόλου έως λίγο εφικτό

(**) σχετικά εφικτό

(***) εφικτό

Πίνακας 3: Μετρήσιμοι στόχοι

Άξονας	Προτεραιότητα	Στόχος	Ποσοτικοποίηση	Εφικτότητα
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας από τις μεταφορές	– Προμήθεια δημοτικού στόλου με εναλλακτικές μορφές καυσίμων (υδρογόνο, ηλεκτρικά) – Εφαρμογή Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων – Προμήθεια ενοικιαζόμενων ηλεκτρικών ποδηλάτων – Αύξηση χρήσης συλλογικών μέσων μετακίνησης	– Αναδιάρθρωση δημοτικού στόλου – Απόσυρση παλαιών, βλαβερών πετρελαιοκίνητων μέσων – Αγορά νέου εκσυγχρονισμένου δημοτικού στόλου – Αγορά σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων – Ανακατανομή συσχέτισης ποσοστού χρήσης ιδιωτικών Ι.Χ. με ποσοστό χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας	**
	Μείωση της ηχορύπανσης	– Αποσυμφόρηση της κεντρικής αρτηρίας ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου από τα υψηλά ποσοστά κυκλοφοριακών φόρτων – Δημιουργία παρακαμπτήριας οδού – Ενίσχυση υποδομών και μέσων βιώσιμης μετακίνησης	– Ελάττωση ποσοστού εκπεμπόμενων αερίων θερμοκηπίου – Μείωση θορύβου – Διαμπερής κυκλοφορία – Ανακατανομή ημερήσιου ποσοστού προσπελασιμότητας επί της ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου – Μείωση χρήσης ιδιωτικών μέσων	**
	Χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς	– Προμήθεια εκσυγχρονισμένων και αναβαθμισμένων δημόσιων μέσων μεταφοράς – Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός αστικού ιστού και μεταφορά ενδιαφερομένων με συλλογικά μέσα	– Ελάττωση ποσοστού καθυστέρησης σε κύριους διαδρόμους κίνησης – Μείωσης μέσου χρόνου ταξιδιού – Αναδιοργάνωση λεωφορειακών γραμμών και δρομολογίων ΚΤΕΛ	***

		Χρήση ποδηλάτων και βαδίσματος	- Εποχιακή αύξηση δρομολογίων αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας - Αύξηση στάσεων - Κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους - Αύξηση ποδηλάτων (ηλεκτρικών ή μη) - Εργασίες για οριοθέτηση / δημιουργία χώρων στάθμευσης - Μίσθωση λεωφορείων για τη μεταφορά πολιτών από χώρους στάθμευσης - Μήκος ποδηλατοδρόμου - Εργασίες συντήρησης/ αναβάθμισης πεζοδρομίων - Δημιουργία πεζόδρομου	
	Δημιουργία οικολογικών διαδρομών	- Δημιουργία ξύλινου διαδρόμου (deck) επί του παραλιακού μετώπου - Σύνδεση περιοχών/ γειτονιών με γραμμές ποδηλατοδρόμων - Ενίσχυση σημείων ενδιαφέροντος σε περιοχές πλησίον του αστικού ιστού με σκοπό τη διάχυση των χρήσεων	- Μελέτη για χάραξη ποδηλατοδρόμου επί του παραλιακού μετώπου - Μήκος παράκτιας διαδρομής αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων & πεζών - Ελκυστικότητας & ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος - Προμήθεια υλικών - Διάνοιξη διαγωνισμού - Δημιουργία πολεοδομικών γειτονιών - Ανάπτυξη περιοχών των σημείων όπου βρίσκονται τα σημεία ενδιαφέροντος	**

			– Εκπόνηση Επιχειρησιακού Σχεδίου Κοινόχρηστων και Κοινοφελών Χώρων – Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς	
ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ	Βελτίωση υποδομών και προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων	– Συντήρηση υπαρχόντων πεζοδρομίων – Επέκταση δικτύου πεζοδρομίων – Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων – Καθορισμός ποδηλατοδρόμου – Απαγόρευση παρόδιας και επί της οδού στάθμευσης	– Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης επί των οδών – Εργασίες επιτόπιας έρευνας για τη συντήρηση πεζοδρομίων όπου χρειάζεται – Προμήθεια εργαλείων και μέσων για την αναβάθμιση πεζοδρομίων (π.χ. νέα πλακάκια, σήμανση, ράμπες, όδευση τυφλών) – Νέα διασύνδεση και επέκταση μήκους πεζοδρομίων – Εργασίες επαναδιαγράμμισης διαβάσεων καθώς και διαγράμμισης νέων όπου χρειάζεται (ανά 100μ.) – Σήμανση και μικρές παρεμβάσεις για την απαγόρευση της παρόδιας και επί της οδού στάθμευσης – Αστυνόμευση – Χρήση ειδικών χώρων για στάθμευση με επιβολή αντιτίμου ή όχι	***

			– Χάραξη λωρίδων ποδηλάτου στους αστικούς δρόμους – Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες – Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου	
	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	– Εκ νέου σηματοδότηση – Συντήρηση υφιστάμενων ραμπών και δημιουργία νέων – Καθορισμός ζωνών ήπιας κυκλοφορίας – Αστυνόμευση και επιβολή προστίμων – Απαγόρευση προσπεράσεων	– Μελέτη σήμανσης – Εργασίες συντήρησης και αναβάθμισης υφιστάμενων ραμπών και μελέτη για δημιουργία νέων – Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον – Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων και απαγόρευση στάθμευσης επί της οδού – Αφαίρεση εξοπλισμού, σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα (οδηγών και πεζών) – Μείωση ορίων ταχύτητας	***
	Περιμετρική κίνηση οχημάτων	– Δημιουργία παρακαμπτήριας οδού για την αποσυμφόρηση της ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου – Κάθετες οδοί διασύνδεσης δημοτικών/ τοπικών κοινοτήτων	– Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου – Μελέτη χάραξης και διάνοιξης νέας οδού και συνδετήριων με αυτήν – Επανακαθορισμός ορίων ταχύτητας – Τοποθέτηση / δημιουργία κυκλικού κόμβου	*

			– Διαγωνισμός ανάθεσης – Μείωση προσπελασιμότητας εντός του αστικού κέντρου Πλατανιά – Απομάκρυνση βαρέων οχημάτων από τη διέλευση επί της ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου – Απομάκρυνση μεγάλου ποσοστού οχημάτων από την επαρχιακή οδό – Αποσυμφόρηση της ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου – Ασφαλής και αδιάκοπη μετακίνηση – Δημιουργία περιοχών – ήπιας κυκλοφορίας	
	Ρυθμίσεις και δημιουργία υποδομών στάθμευσης εκτός κέντρου	– Διερεύνηση αναξιοποίητων οικοπέδων δημοτικής υπηρεσίας – Διερεύνηση χώρων στάθμευσης για λεωφορεία ΚΤΕΛ ή λεωφορεία επιβίβασης/ αποβίβασης τουριστών σε ξενοδοχεία κ.λπ. – Δημιουργία δημοσίων χώρων στάθμευσης για τη στάθμευση οχημάτων και την πεζή ή συλλογική μετακίνηση των μετακινούμενων προς το αστικό κέντρο	– Δημιουργία χώρων στάθμευσης για οχήματα – Δημιουργία χώρων στάθμευσης για ΚΤΕΛ και ξενοδοχεία – Δημιουργία χώρου στάθμευσης για οχήματα τροφοδοσίας – Παροχή κινήτρων για πολίτες που δεν σταθμεύουν επί της οδού	***
	Προσβασιμότητα για όλους	– Συντήρηση/ επισκευή υφιστάμενων ραμπών	– Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας	***

		– Δημιουργία νέων ραμπών όπου χρειάζεται – Δημιουργία όδευσης τυφλών επί των πεζοδρομίων – Προμήθεια δημόσιων μέσων με ράμπες επιβίβασης/ αποβίβασης ΑμΕΑ και ειδικών καθισμάτων – Δημιουργία εφαρμογών στο τηλέφωνο για την ενημέρωση των δρομολογίων/ στάσεων κ.λπ. για άτομα με κινητικές δυσκολίες ή προβλήματα όρασης – Δημιουργία δικτύου πεζών για εύκολη μετακίνηση ηλικιωμένων	– Εργασίες επισκευής ραμπών και δημιουργίας νέων, ειδικά επί των κοινοχρήστων χώρων – Μελέτη πεζοδρομίων για την χάραξη όδευσης τυφλών – Ενίσχυση μετακίνησης ατόμων με δυσκολίες στη μετακίνηση – Ευκολία στη μετακίνηση ατόμων με δυσκολίες – Ανεμπόδιστη μετακίνηση – Πεζοδρομήσεις πέριξ κοινόχρηστων χώρων – Προμήθεια και τοποθέτηση ειδικού εξοπλισμού υποβοήθησης κίνησης εμποδιζόμενων ατόμων προς/από δημόσια και δημοτικά κτίρια (συστήματα καθοδήγησης)	
	Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση πολιτών	– Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης πολιτών – Ημερίδες σε σχολεία – Ημερίδες σε συλλόγους (ΚΤΕΛ, ΑμΕΑ, ταξί, εμπορικούς, ξενοδοχειακούς κ.λπ.) – Ημερίδες και εργαστήρια στο κέντρο της πόλης – Ενημερωτικά φυλλάδια – Διαφημιστικά σποτ σε τοπικά μέσα δικτύωσης και κανάλια	– Ποσοστό μεταβολής των συμμετεχόντων πολιτών σε δράσεις – Απασχόληση εργαζομένων για τις δράσεις ενημέρωσης του κοινού – Εκπαίδευση εργαζομένων – Προμήθεια υλικών για τις δράσεις ενημέρωσης – Οργάνωση διάφορων συλλόγων και εμπλεκόμενων για τη δημιουργία των δράσεων	***

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚ ΟΣ			– Συνεργασία με τοπικά μέσα και κανάλια για τη δημοσιοποίηση των δράσεων	
	Συλλογική μετακίνηση με καινοτόμες τεχνολογίες	– Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στον Δήμο με βελτίωση των υφιστάμενων και εφαρμογή real time πληροφόρησης – Τοποθέτηση πινάκων ένδειξης χρονοαπόστασης λεωφορείων στις στάσεις – Ηλεκτρικά λεωφορεία – Προσθήκη πίνακα εντός του λεωφορείου με ένδειξη πραγματικής διαδρομής και στάσεων	– Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής – για την βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας - Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ – Εγκατάσταση έξυπνων διαβάσεων – Ανάπτυξη συστήματος car pooling και car sharing – Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) – Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	**
	Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας	– Ενίσχυση ήδη υπαρχόντων τοπικών επιχειρήσεων ή και δημιουργία νέων για τη δημιουργία δράσεων ως προς τη προτίμηση των ήπιων μέσων μετακίνησης των καταναλωτών και εργαζομένων	– Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις – Δημιουργία οικονομιών κλίμακας – Ενίσχυση συνεργασίας μεταξύ δημοσίου και τοπικών επιχειρήσεων	**

		– Τοπικές εταιρίες ενοικίασης ποδηλάτων – Λοιπές εταιρίες tour / ενημέρωση επί του αναπτυγμένου παραλιακού μετώπου		
	Προσθήκη πόλης Πλατανιά σε ευρωπαϊκούς καταλόγους βιώσιμων πόλεων	– Με την προσθήκη του Πλατανιά σε Ευρωπαϊκούς Καταλόγους βιώσιμων πόλεων θα διαφημιστεί η πόλη και όχι μόνο θα προσελκύσει υψηλότερα ποσοστά τουριστών αλλά και ανοίγει τον ορίζοντα για ενδεχόμενες συνεργασίες με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις	– Διασύνδεση Πλατανιά με αντίστοιχες μικρές ευρωπαϊκές πόλεις – Ανταλλαγή απόψεων και ιδεών	**

3.3.5 Οριστική διαμόρφωση σεναρίου κινητικότητας

Στο προηγούμενο Στάδιο της Φάσης Ανάπτυξης (Φάση Β) του ΣΒΑΚ, ήτοι στο Στάδιο 2: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων, προτάθηκαν τρία (3) εναλλακτικά σενάρια για τη βελτίωση της κινητικότητας. Ανακεφαλαιωτικά, αναφέρεται ότι το **1^ο εναλλακτικό στάδιο** αφορά τη συνέχιση της υφιστάμενης κατάστασης «Business as Usual», χωρίς κάποια εξωτερική παρέμβαση αλλά μόνο με την εκπόνηση των ήδη προγραμματισμένων μελετών του Δήμου στον τομέα της κινητικότητας και του περιβάλλον χώρου. Το σενάριο αυτό σε βάθος χρόνου και με την περαιτέρω αύξηση του ήδη ανεπτυγμένου τουρισμού, θα δημιουργήσει τρομερά προβλήματα για τους κατοίκους και για τους επισκέπτες. Η κυκλοφοριακή σύγχυση, οι υψηλές καθυστερήσεις των μετακινήσεων, τα οδικά ατυχήματα είναι πλέον δεδομένα, καθώς η χωρητικότητα του αστικού ιστού του Πλατανιά και της μοναδικής διερχόμενης οδού της ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου έχει κατά πολύ ξεπεραστεί.

Το **2^ο εναλλακτικό σενάριο**, είναι ένα σενάριο το οποίο προωθεί κατευθύνσεις και προτεραιότητες αλλαγής της υφιστάμενης εικόνας της κινητικότητας με έμφαση τον άνθρωπο. Στο σενάριο αυτό προτείνονται, αρχικά, ήπιες παρεμβάσεις που αφορούν την εφαρμογή του ήδη εκπονημένου και εγκεκριμένου ΣΧΟΟΑΠ, την εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης και μελέτης στάθμευσης οι οποίες θα επαναπροσδιορίσουν την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, θα καθορίσουν περιοχές και οδούς ήπιας κυκλοφορίας, θα ελέγξουν τη διαγράμμιση των διαβάσεων, θα προσθέσουν σηματοδότηση και θα δημιουργήσουν μέτρα για την αποφυγή και απαγόρευση της παρόδιας ή/και επί της οδού στάθμευσης. Παράλληλα, μέσω του 2^{ου} εναλλακτικού σεναρίου ενισχύεται η χρήση εναλλακτικών και συλλογικών μέσων μεταφοράς, λαμβάνοντας μία σειρά μέτρων που θα συντηρήσουν και θα αναβαθμίσουν τη δημόσια αστική και υπεραστική συγκοινωνία. Έπειτα, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να επισημανθεί ότι στο 2^ο εναλλακτικό σενάριο γίνεται ωδή στην προσβασιμότητα για όλους, με μέριμνα για την εύκολη μετακίνηση όλων των κοινωνικών ομάδων (γονέων με καρότσι μωρού, ηλικιωμένων, κ.λπ.), ατόμων με κινητικές δυσκολίες, τυφλών κ.λπ. Συμπληρωματικά, γίνεται αναφορά στην εξοικονόμηση ενέργειας από το δημοτικό στόλο καθώς και την ενίσχυση της χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων και ποδηλάτων. Αρκετά σημαντική και ίσως η πιο παρεμβατική προσθήκη του 2^{ου} σεναρίου, είναι η δημιουργία ενός ξύλινου διαδρόμου (deck) επί του παραλιακού μετώπου, ο οποίος θα ενισχύσει τη χρήση ποδηλάτου ή βαδίσματος για την προσπέλαση του παραλιακού μετώπου.

Στο 3^ο εναλλακτικό σενάριο, το οποίο αποτελεί και το ριζοσπαστικό σενάριο, με δραστικές παρεμβάσεις, προτείνεται η δημιουργία και χάραξη μίας παρακαμπτήριας οδού, καθώς και οδών διασύνδεσης αυτής. Εκμαιεύοντας την υφιστάμενη κατάσταση της κινητικότητας στο Δήμο από την έρευνα πεδίου και τις κυκλοφοριακές μετρήσεις, διαπιστώθηκε ότι τα ποσοστά διέλευσης των

οχημάτων από την ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου είναι υπέρογκα. Το φαινόμενο εντείνεται τη θερινή περίοδο με την προσέλευση των τουριστών στην πόλη του Πλατανιά, κατά την οποία απαριθμούνται από 2.500 έως 4.000 οχήματα. Ο αριθμός αυτός είναι αδιαμφισβήτητα υπερβολικός για μία πόλη που αναπτύσσεται γραμμικά και διατηρεί την πλειονότητα των χρήσεων της εκατέρωθεν της επαρχιακής οδού. Το φαινόμενο αυτό χρήζει άμεσης λήψης μέτρων, καθώς δυσχεραίνει την ποιότητα ζωής και των μόνιμων κατοίκων οι οποίοι την καλοκαιρινή περίοδο καταναλώνουν μεγάλο χρονικό διάστημα στην κίνηση, αλλά και υποβαθμίζει τις δυνατότητες του τουριστικού προφίλ του Δήμου. Οι προτάσεις και τα μέτρα που τέθηκαν στο 2^ο εναλλακτικό σενάριο δεν είναι απόλυτα επαρκής εάν δε διερευνηθεί τρόπος αποσυμφόρησης της κεντρικής αρτηρίας. Γι' αυτό το λόγο, προτείνεται η διάνοιξη νέας οδού η οποία θα λειτουργήσει ως παρακαμπτήριο οδός και θα χρησιμοποιείται κυρίως από βαρέα οχήματα ή άλλα οχήματα τα οποία δε χρειάζεται να διέλθουν εντός του αστικού κέντρου του Πλατανιά για να μεταβούν στον προορισμό τους. Κατά αυτόν τον τρόπο η ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου θα απαλλαχθεί από τεράστια ποσοστά κυκλοφοριακής κίνησης.

Πιο αναλυτικά, η **πρόταση νέας διοικούσας οδού για την παράκαμψη της παλιάς εθνικής οδού αποτελείται από παρακαμπτήριο άξονα μήκους 4500 μέτρων που ξεκινά από την Αγία Μαρίνα και καταλήγει στο κάθετο άξονα Πλατανιά – Πατελλάρη**. Η κλίση της μηκοτομής του άξονα δεν ξεπερνά το 10% ενώ σε αρκετά σημεία θα πρέπει να γίνει προσαρμογή της ερυθράς για την ομαλοποίηση της χάραξης. Σκοπός της παρακαμπτήριου είναι η απορρόφηση της διαμπερούς κυκλοφορίας, ώστε να αφαιρεθεί από την υφιστάμενη παλαιά εθνική οδό που σήμερα εξυπηρετεί όλες τις ανάγκες εξυπηρέτησης, απορρόφησης και διέλευσης των οχημάτων της περιοχής. Με άλλα λόγια, σήμερα η ΠΕΟ λειτουργεί ως αρτηρία και τοπική συλλέκτρια ταυτόχρονα με σημαντικά προβλήματα παρόδιας στάθμευσης και διαμπερούς διέλευσης οχημάτων. **Τον ρόλο της “διοικούσας” οδού καλείται να διαδραματίσει η νέα χάραξη, αφήνοντας στην ΠΕΟ ρόλο τοπικής συλλεκτήριου για την εξυπηρέτηση των αναγκών τουρισμού και κατοικιών**. Παράλληλα με την δημιουργία της παρακαμπτήριου είναι αναγκαία και η δημιουργία κάθετων συλλεκτριών οδών που θα συνδέσουν την ΠΕΟ με την νέα οδό, απορροφώντας αποτελεσματικά τον κυκλοφοριακό φόρτο σε τμήματα της ΠΕΟ με υψηλά ποσοστά πυκνοτήτων τουριστικών καταλυμάτων. Το μέτρο αυτό σε συνδυασμό με τις κατευθύνσεις του 2^{ου} εναλλακτικού σεναρίου θα διαφοροποιήσουν ριζικά και οριστικά την έως σήμερα εικόνα των μεταφορών στο αστικό κέντρο του Πλατανιά.

Παρακάτω, παρατίθεται μία σειρά χαρτών αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα των μεταφορών της πόλης του Πλατανιά τα οποία οδηγούν στο προτεινόμενο σενάριο παρέμβασης.

Στην **Εικόνα 2** απεικονίζονται οι ελεύθεροι/ αναξιοποίητοι χώροι και οικόπεδα που ανήκουν στην ιδιοκτησία του Δήμου Πλατανιά και δύναται να αξιοποιηθούν για μελλοντικούς δημόσιους χώρους στάθμευσης.

Στην **Εικόνα 3** διακρίνονται οι υφιστάμενες διαβάσεις των πεζών επί της ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου, οι οποίες κρίνονται μη επαρκής δεδομένου της κυκλοφοριακής κατάστασης του Δήμου. Επίσης, σύμφωνα τη Νομοθεσία και το Σχεδιασμό για Όλους, απαιτείται η διαγράμμιση διαβάσεων ανά 100μ. σε κεντρικές και πολυσύχναστες αρτηρίες, το οποίο δεν τηρείται επί της επαρχιακής οδού.

Στην **Εικόνα 4** αποτυπώνεται η λειτουργική κατάταξη του οδικού δικτύου σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ), επί της οποίας, λόγω της κλίμακας, δεν διακρίνεται ο χαρακτηρισμός της οδού ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου, όμως στην **Εικόνα 5** διαπιστώνεται η κατάταξη της οδού ως συλλεκτήρια.

Στην **Εικόνα 6** γίνεται μία προσέγγιση της αποτύπωσης του πλάτους των οδών. Συγκεκριμένα για την οδό ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου το πλάτος της οδού έγκειται από 9,9-12,1μ.

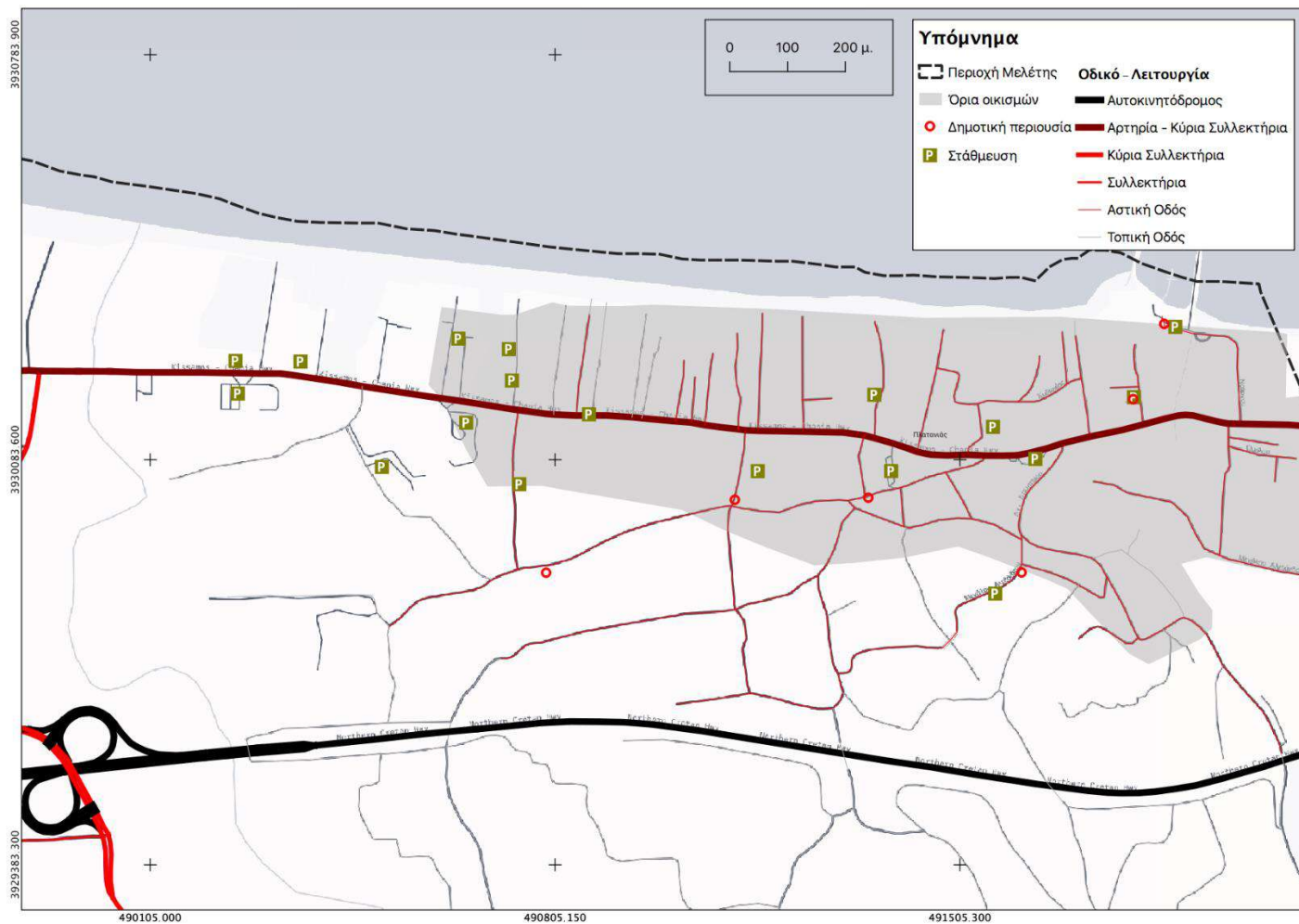
Στην **Εικόνα 7** αποτυπώνονται τα πλάτη των πεζοδρομίων, τα οποία στην ευρύτερη περιοχή του αστικού κέντρου του Πλατανιά είναι από 1,5-2,0μ. Το πόρισμα αυτό δε βοηθά την ασφαλή διέλευση των πεζών και την προσθήκη όδευσης τυφλών, φύτευσης, σηματοδότησης ή άλλων ενεργειών υποβοήθησης της ασφαλής και προσιτής μετακίνησης. Γι' αυτό το λόγο είναι αναγκαίο να γίνει τοπική έρευνα για την προσθήκη συγκεκριμένων αλλαγών ανάλογα τις ανάγκες.

Στην **Εικόνα 8** εμφανίζονται οι χρήσεις γης του αστικού και πολεοδομικού κέντρου του Πλατανιά. Ειδικότερα, παρατηρείται η υπερμεγέθη χωροθέτηση τουριστικών υποδομών επί του παραλιακού μετώπου, η εγκαθίδρυση βιομηχανικών υποδοχών στο βόρειο τμήμα των διοικητικών ορίων του δήμου και η ύπαρξη μεγάλων χώρων πρασίνου νοτιοδυτικά και ανατολικά του αστικού κέντρου.

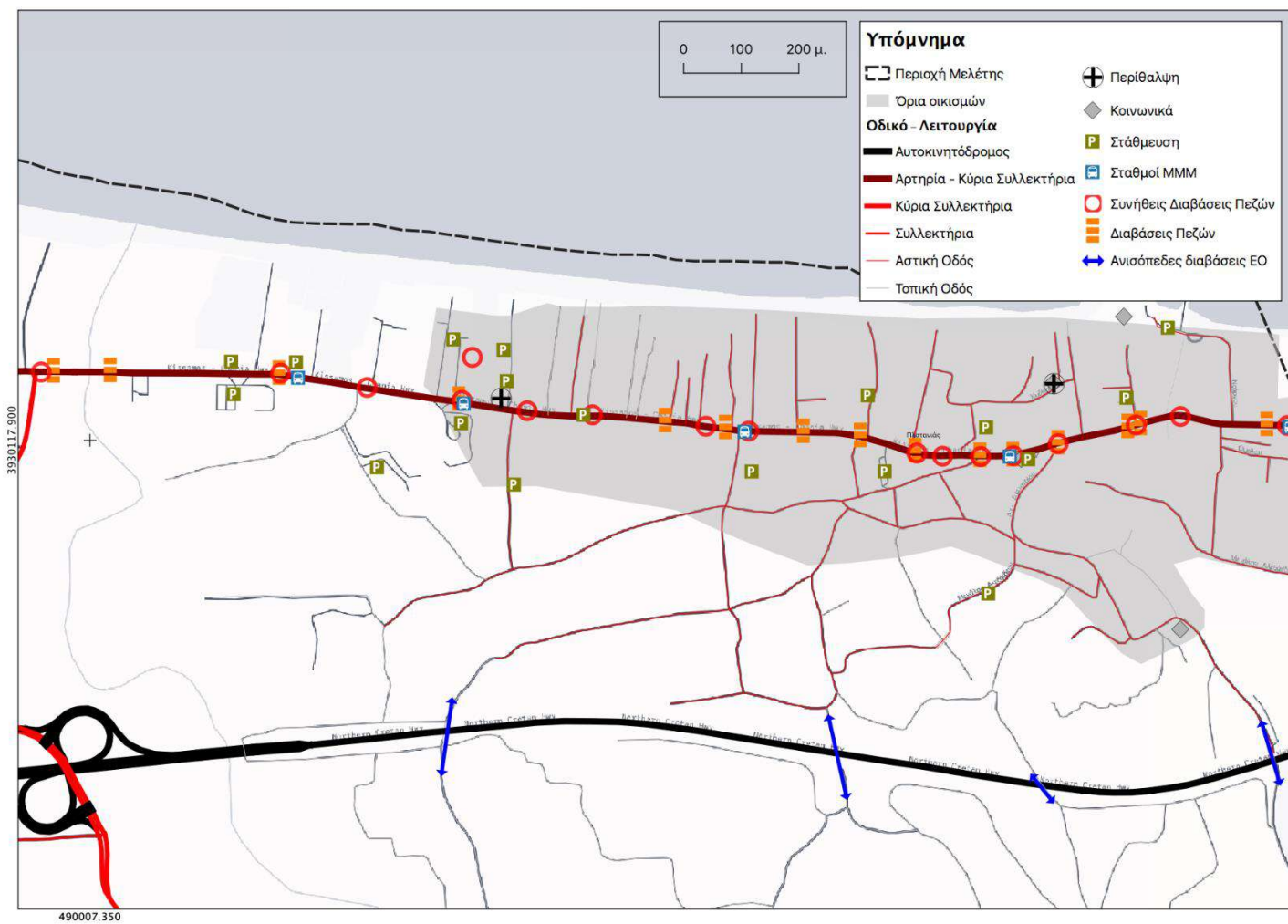
Στην **Εικόνα 9** αποτυπώνεται το προτεινόμενο σενάριο παρέμβασης με την διάνοιξη νέας παρακαμπτήριας οδού, τους κάθετους δρόμους σύνδεσης αυτής, τον νέο κυκλικό κόμβο που προτείνεται σύμφωνα με το ΣΧΟΟΑΠ Πλατανιά και το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Στην **Εικόνα 10** φαίνεται το προτεινόμενο σενάριο με υπόβαθρο Google Satellite για να γίνει πλήρως κατανοητή η νέα χάραξη της οδού.

Στις **Εικόνες 11 και 12** φαίνεται η μηκοτομή και η κλίση της παρακαμπτήριας οδού αντίστοιχα.

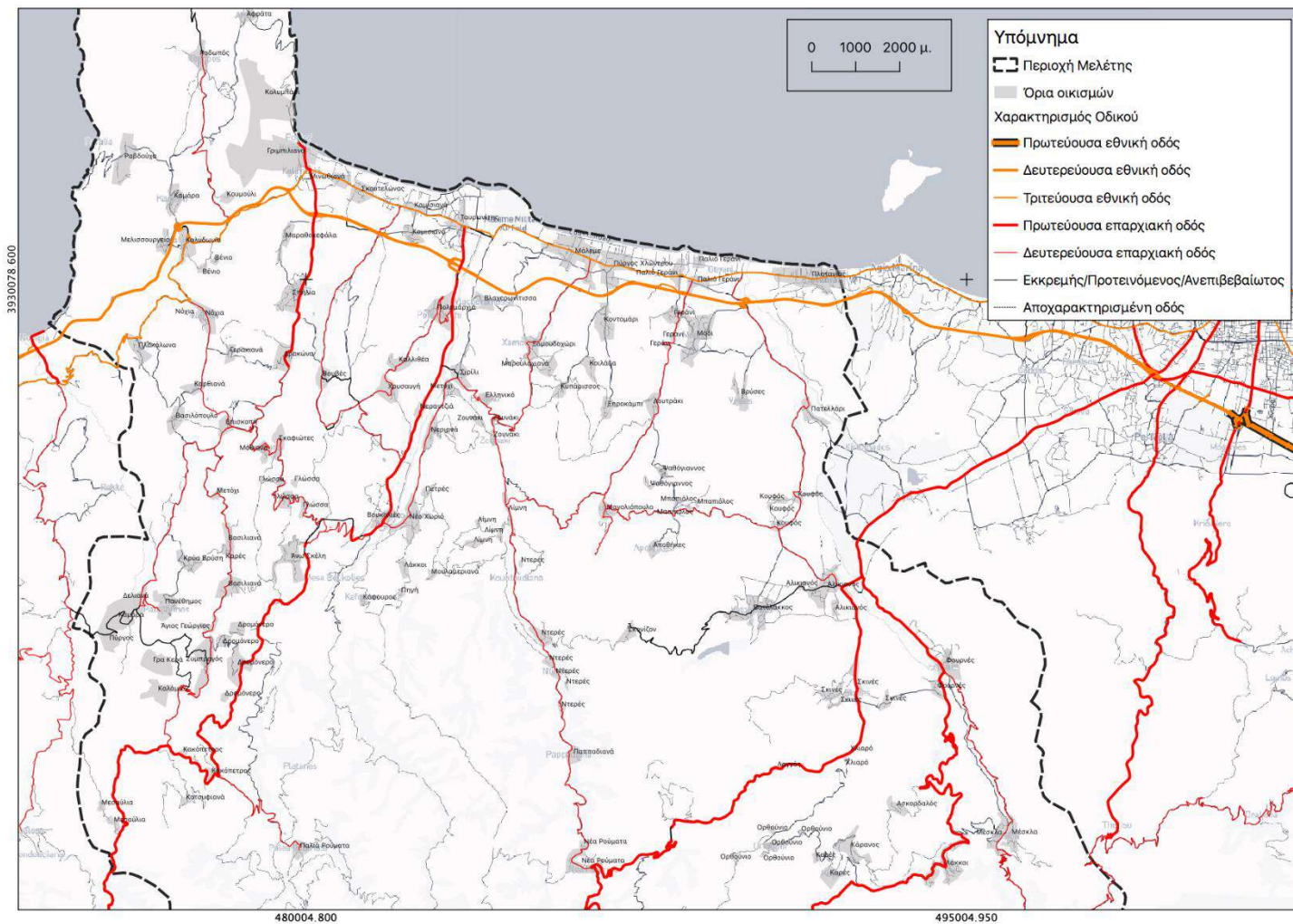
Εικόνα 5: Δημοτική περιουσία – εν δυνάμει χώροι στάθμευσης



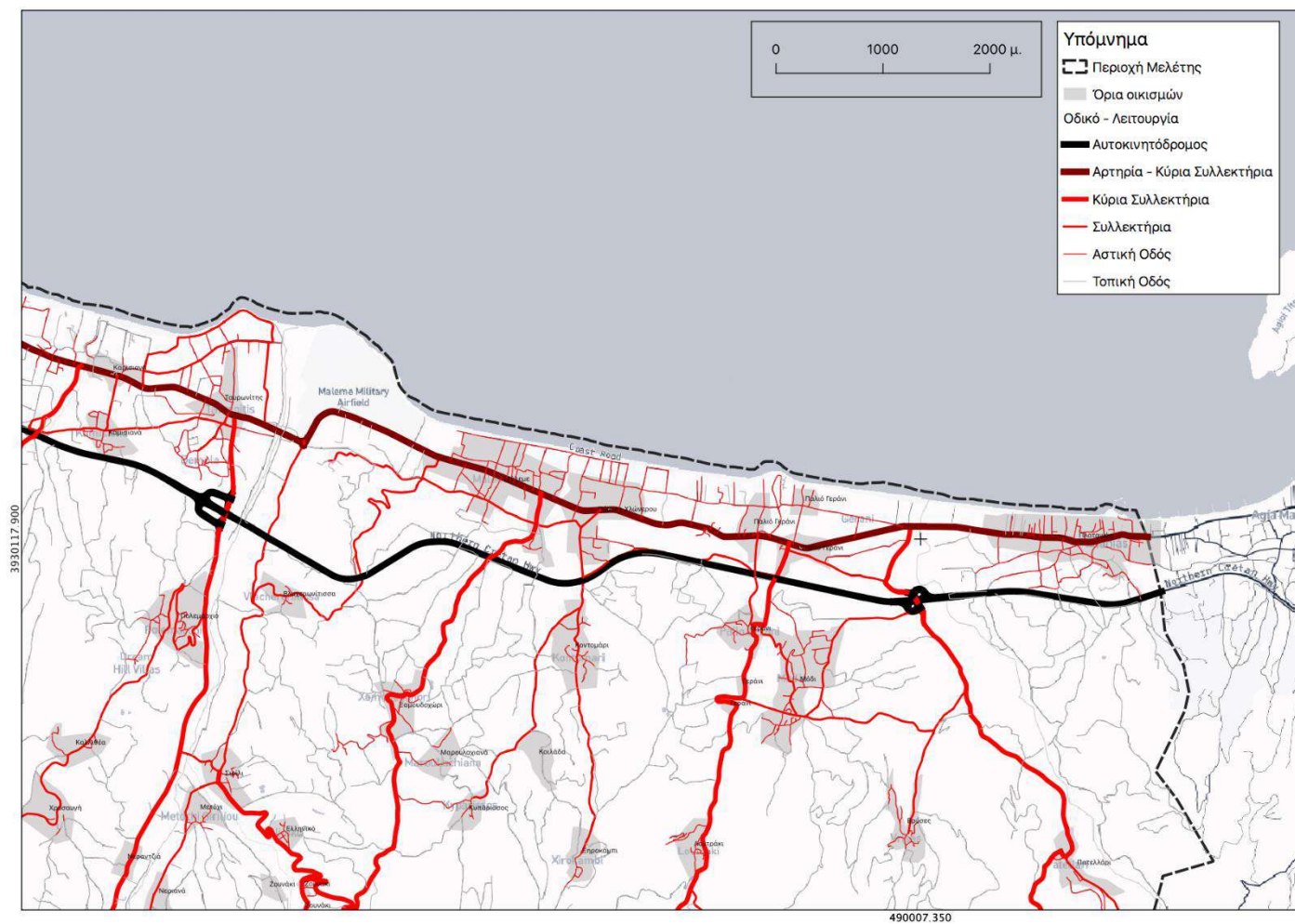
Εικόνα 6: Υφιστάμενες διαβάσεις πεζών



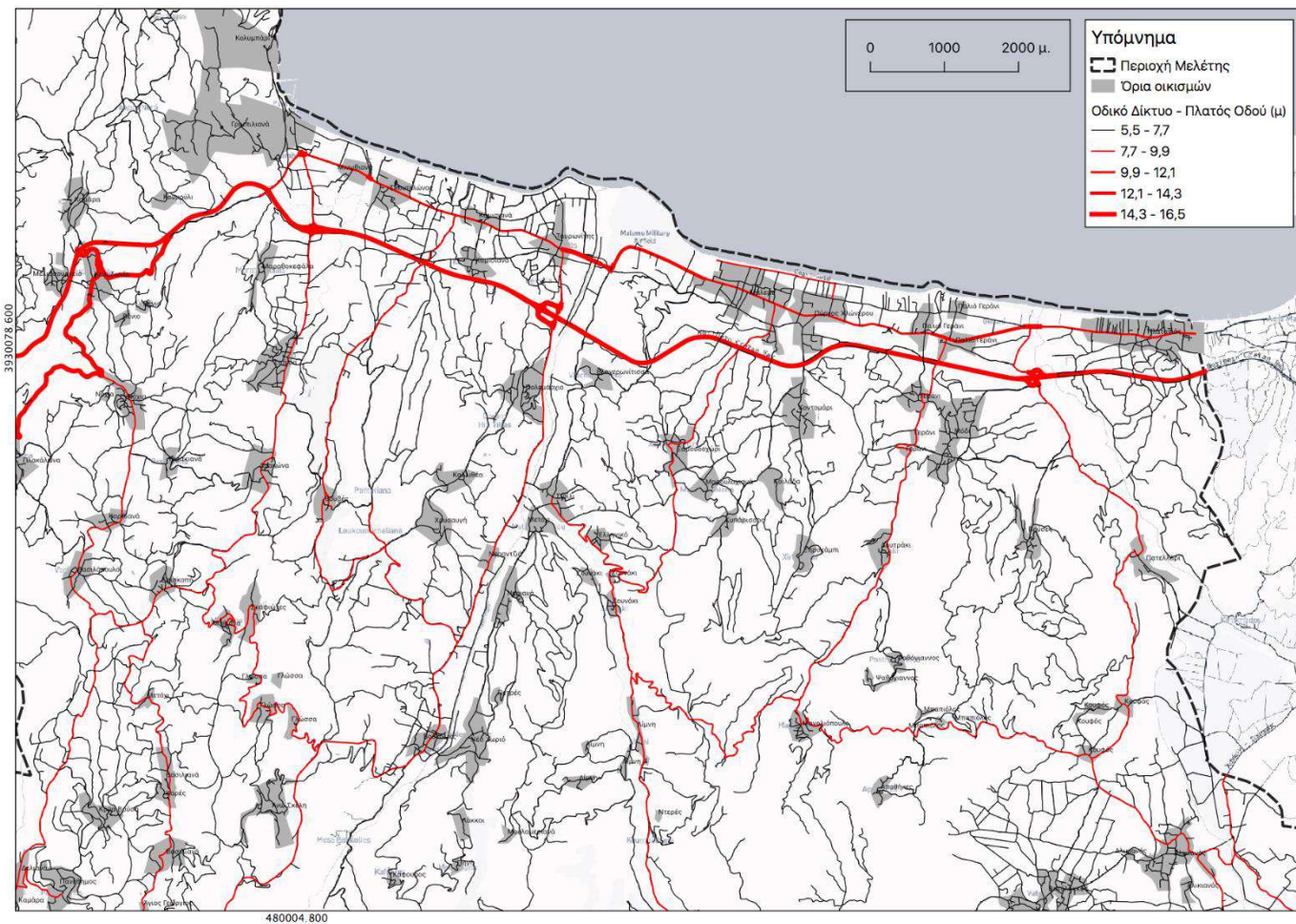
Εικόνα 7: Κατηγορία οδού



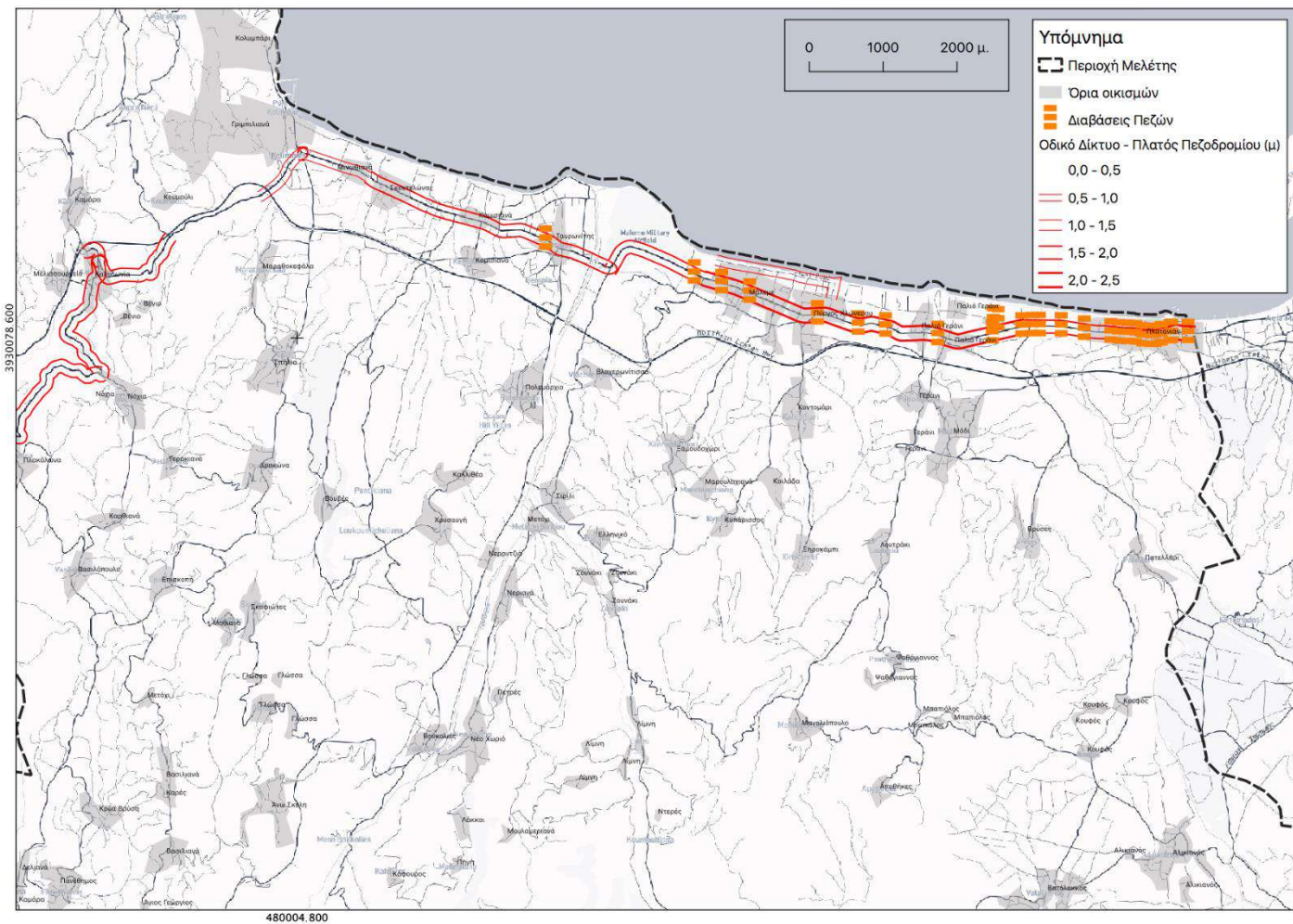
Εικόνα 8: Λειτουργική κατάταξη οδικού δικτύου



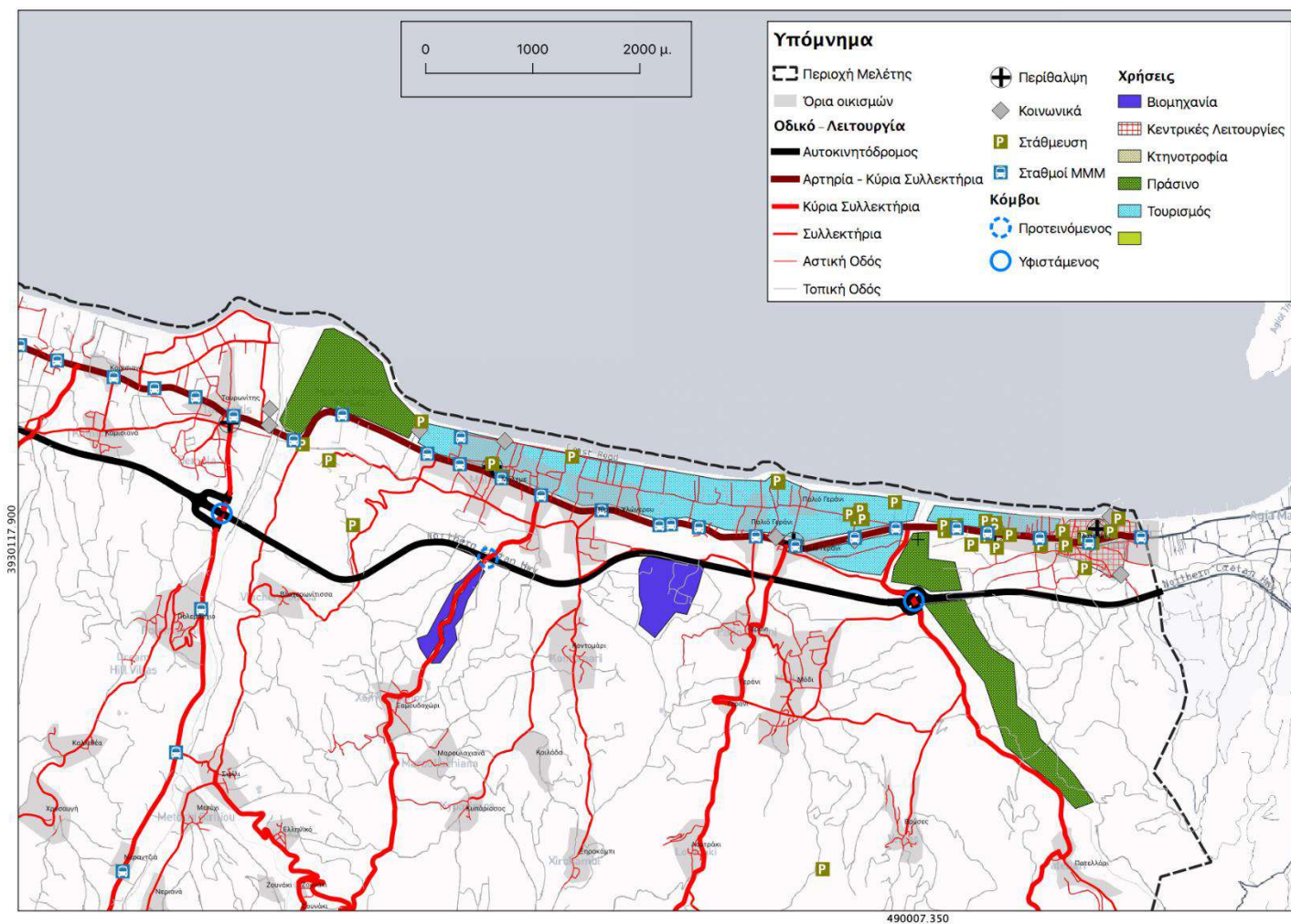
Εικόνα 9: Πλάτος οδού



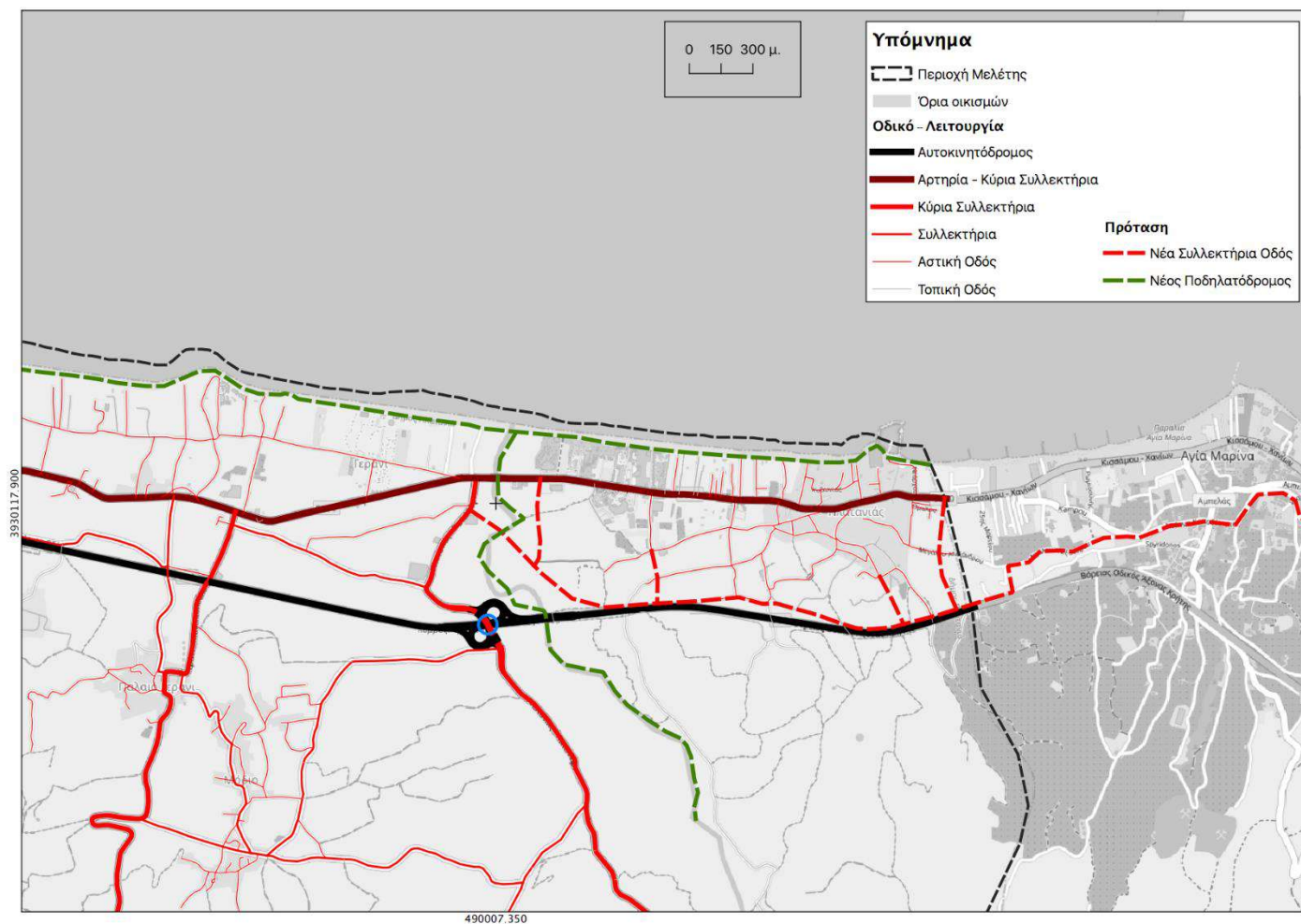
Εικόνα 10: Πλάτος πεζοδρομίου



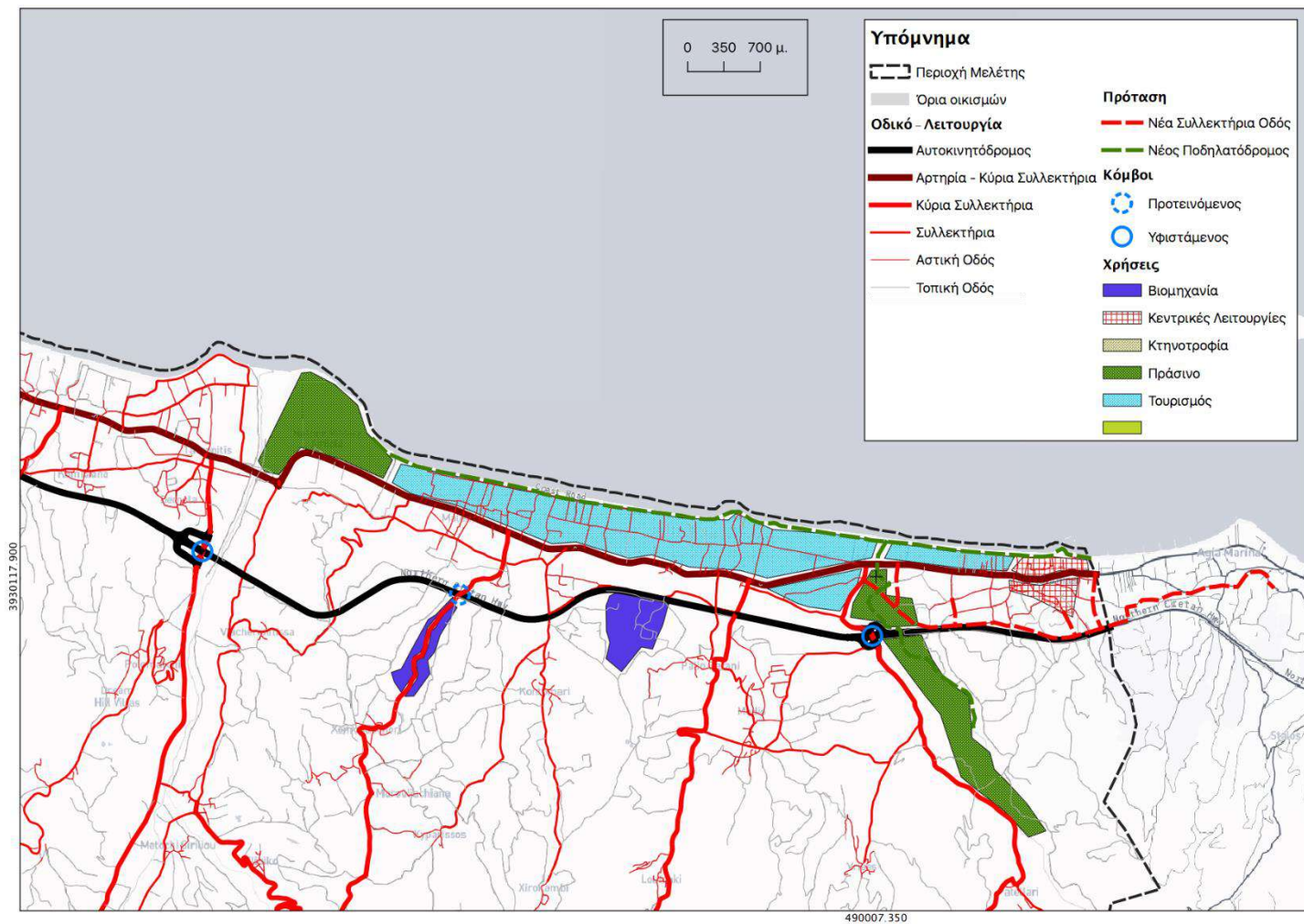
Εικόνα 11: Χρήσεις γης



Εικόνα 12: Προτεινόμενο σενάριο παρέμβασης (από Αγ. Μαρίνα προς αστικό κέντρο Πλατανιάς)



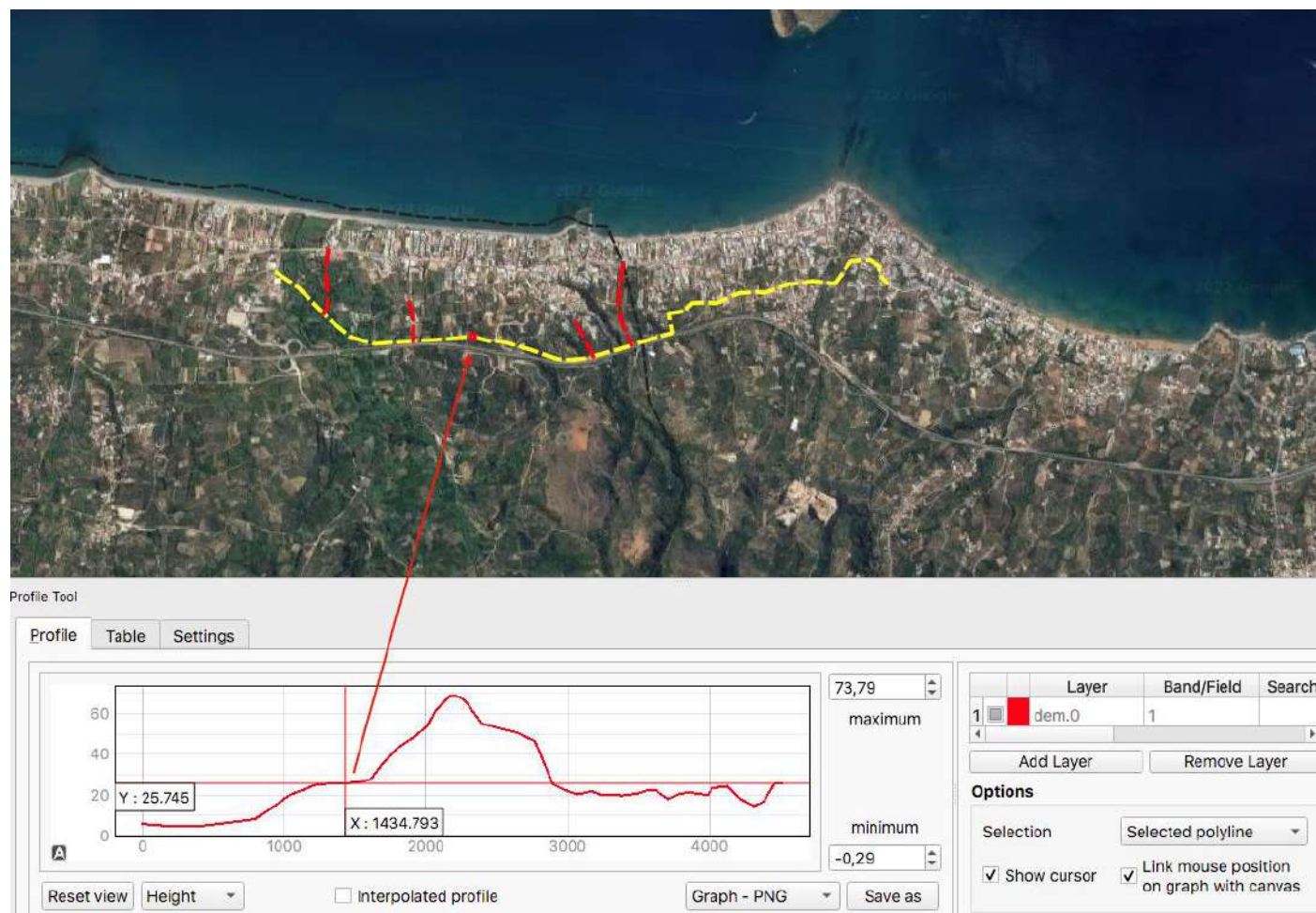
Εικόνα 13: Προτεινόμενο σενάριο παρέμβασης (αστικό κέντρο Πλατανιά)



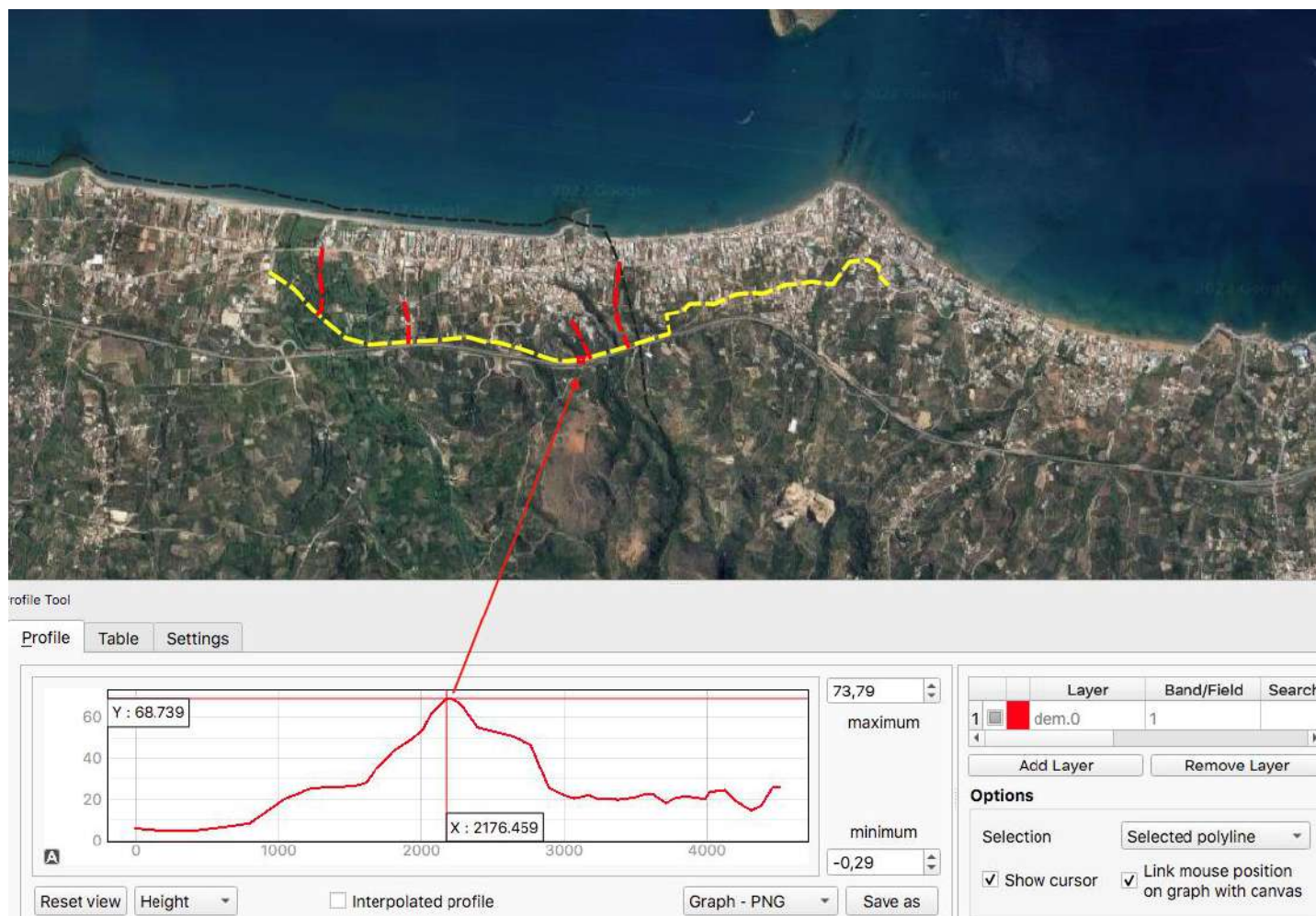
Εικόνα 15: Προτεινόμενο σενάριο παρέμβασης με υπόβαθρο Google Satellite



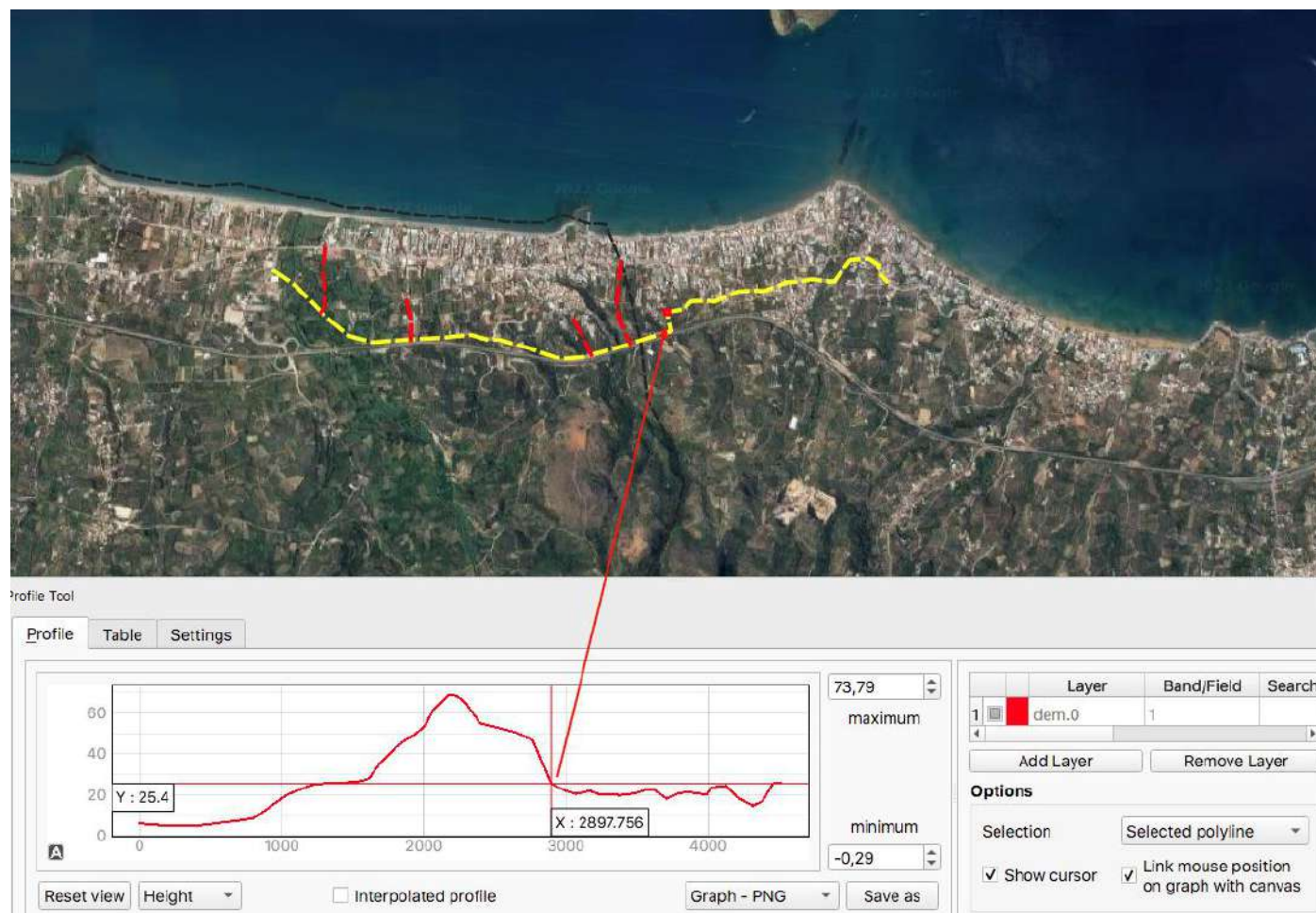
Εικόνα 16: Μηκοτομή παρακαμπτήριας οδού (Σημείο 1)



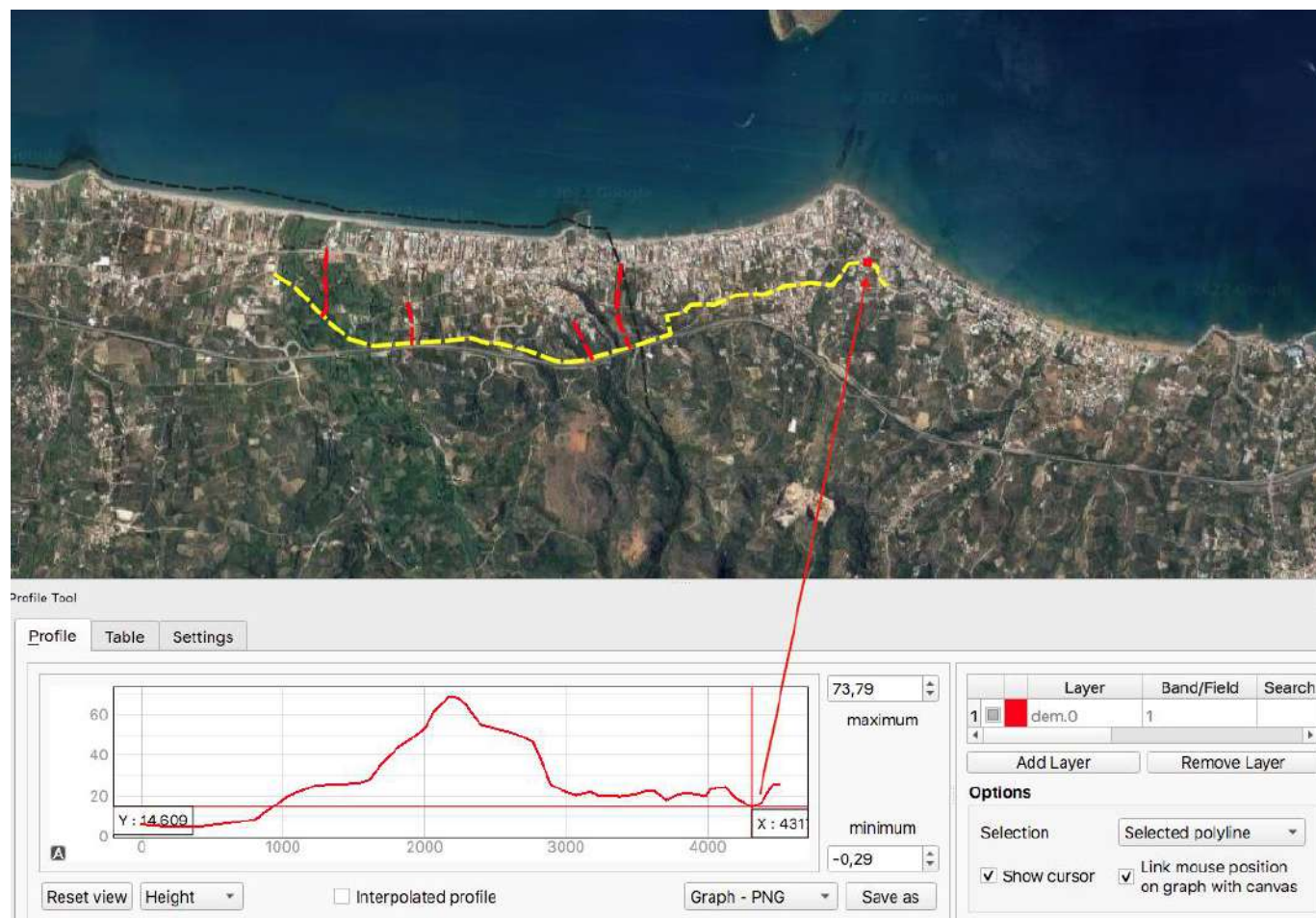
Εικόνα 17: Μηκοτομή παρακαμπτήριας οδού (Σημείο 2)



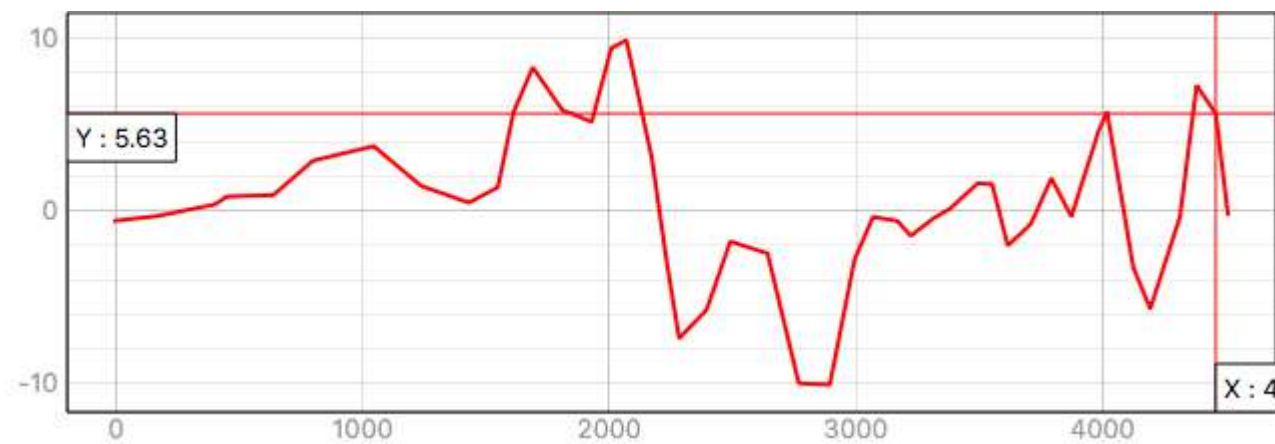
Εικόνα 18: Μηκοτομή παρακαμπτήριας οδού (Σημείο 3)



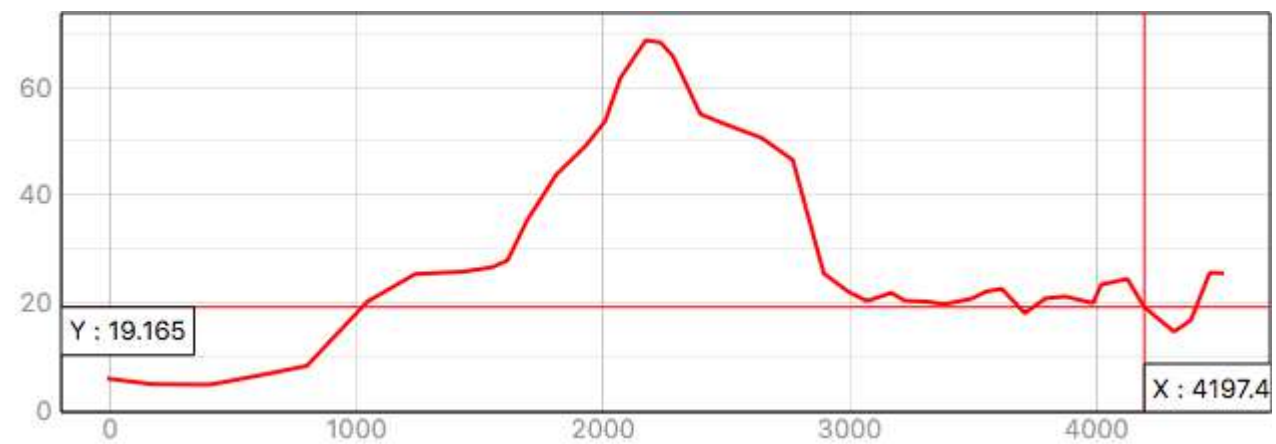
Εικόνα 19: Μηκοτομή παρακαμπτήριας οδού (Σημείο 4)



Εικόνα 20: Μηκοτομή παρακαμπτήριας οδού (υψηλότερο σημείο)



Εικόνα 21: Μηκοτομή παρακαμπτήριας οδού (χαμηλότερο σημείο)



Εικόνα 22: Κλίση παρακαμπτήριας οδού

