

«Τι είναι το ΣΒΑΚ;

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Ρόδου

**Προς μια ολοκληρωμένη στρατηγική Βιώσιμης
Κινητικότητας στον Δήμο Ρόδου»**

ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ

Θοδωρής Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng),
Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)

Ρόδος, Δευτέρα 9 Μαρτίου 2026

Γραφείο Μελετών & Παροχής Υπηρεσιών Συμβούλου: Κυκλοφοριακά/ Συγκοινωνιακά, Περιβαλλοντικά, Οικονομοτεχνικά, Διαχείριση Έργων (Project Management), Ερευνητικά και Ευρωπαϊκά Προγράμματα

- Ανάδοχος/ Μέλος της Ανάδοξης Σύμπραξης σε **(22) ΣΒΑΚ** Δήμων: Αθηναίων, Πειραιά, Ηρακλείου Κρήτης, Αμαρουσίου, Χαλανδρίου, Ελληνικού-Αργυρούπολης, Κηφισιάς, Δάφνης-Υμηττού, Πεντέλης, Χαλκίδας, Ζωγράφου, Καρδίτσας, Θηβαίων, Νίκαιας-Αγ. Ι. Ρέντη, Χίου, Βύρωνα, Θήρας, Αγ. Δημητρίου, Μυτιλήνης, Π. Φαλήρου, Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Δελφών
- Ανάδοχος/ Μέλος της Ανάδοξης Σύμπραξης σε **ΕΠΣ/ ΤΠΣ** Δήμων: Μινώα Πεδιάδας, Θήρας, Μυκόνου, Ελαφονήσου, Ελληνικού-Αργυρούπολης, Πεντέλης, Πηνιού, **Ρόδου**, Σύμης, Τήλου, Χάλκης, Ηρακλείου Αττικής, Αγίας Παρασκευής, Αμαρουσίου, Γαλασίου, Λευκάδας, κλπ
- Εκπόνηση Μελέτης Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων για τα Νέα Έργα του Masterplan του **ΟΛΠ**, για τη δημιουργία Κυβερνητικού Πάρκου, στην **ΠΥΡΚΑΛ**, για την ανέγερση κτηριακών εγκαταστάσεων για τη στέγαση των υπηρεσιών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών (**Γ.Γ.Υ.**)
- Εκπόνηση **Μελέτης Κυκλοφορίας και Στάθμευσης Δήμων Πειραιά, Νίκαιας-Αγ. Ι. Ρέντη, Κηφισιάς, Χαλανδρίου, Ελληνικού – Αργυρούπολης**, κλπ.
- Εκπόνηση κυκλοφοριακής/ συγκοινωνιακής μελέτης για τη σύνταξη του Α' Σταδίου του Ρυμοτομικού Σχεδίου Εφαρμογής (Ρ.Σ.Ε.) (Δεύτερο Στάδιο Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου) στην περιοχή "**Μάτι**" Αττικής.
- **Εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης για την υποθαλάσσια οδική Ζεύξη νήσου Σαλαμίνας – Περάματος.**
- Παροχή υπηρεσιών συμβούλου συγκοινωνιακών έργων σε Στρατηγικές Επενδύσεις του Ν. 3894/2010
- Σχεδιασμός δικτύων & εφαρμογών βιώσιμης κινητικότητας: **Ποδηλατοδρόμων** και «Πράσινων» Διαδρομών, **Δημοτικής Συγκοινωνίας & ΜΜΜ, Συστημάτων Ελεγχόμενης Στάθμευσης**, κλπ.
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών, μελετών οδοποιίας και περιβαλλοντικής μελέτης για τον **Νέο Κεντρικό Σταθμό Αθηνών Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα** (2016 - 2019)
- Σύμβουλος επί των κυκλοφοριακών θεμάτων για τους Δήμους Κηφισιάς (14 χρόνια, 2000-2014), Υμηττού (2009-2010), Χαλανδρίου (2013-σήμερα), Ελληνικού-Αργυρούπολης (2015 - σήμερα)

ΤΙ ΕΙΝΑΙ το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)

- ΣΒΑΚ: Στρατηγικό Σχέδιο για το Σύστημα των Μεταφορών στην Πόλη και στον οικισμό
- **Κινητικότητα** = Μεταφορά – Μετακίνηση - Προσβασιμότητα
- **Βιώσιμη** = Περπάτημα, Ποδήλατο, Δημόσια Συγκοινωνία (βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης)
- Η Βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί θεμέλιο της ανθρώπινης και πολιτισμένης κοινότητας
- Το Σύστημα των Μεταφορών σχεδιάζεται με βάση τις ανάγκες του ανθρώπου και όχι του οχήματος
- Ο άνθρωπος δεν αντιμετωπίζεται ως εμπόρευμα και οι μεταφορές δεν σχεδιάζονται ως μαζικές, αλλά ξεχωριστών ατόμων με ανάγκες και επιθυμίες

Γιατί Σ.Β.Α.Κ.

Κλιματική Αλλαγή:

- ❖ αλλαγή των καιρικών συνθηκών
- ❖ άνοδος της στάθμης της θάλασσας
- ❖ και άλλα ακόμα πιο ακραία καιρικά φαινόμενα

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, οι οποίες οφείλονται στην ανθρώπινη δραστηριότητα και οι οποίες συνεχίζουν να αυξάνονται, είναι αυτές που οδηγούν στην κλιματική αλλαγή.

Μεταφορές και Κλιματική Αλλαγή

1. Τέσσερεις στους πέντε Ευρωπαίους ζουν σε αστικές περιοχές
2. Στις πόλεις: πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα, όμως και οικονομικοί μοχλοί και ο τόπος για επιχειρηματικότητα και επενδύσεις
3. Οι αστικές μεταφορές: άμεσο αντίκτυπο στη ρύπανση του αέρα και το θόρυβο, όμως θεμελιώδους σημασίας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις
4. Από το 2020 ως το 2030: 50% ↑ ετήσιας επιβατικής κίνησης & 70% ↑ ετήσιας εμπορευματικής κίνησης
5. Από το 2020 ως το 2050, ~ 1,2 δις περισσότερα αυτοκίνητα θα κινούνται στους δρόμους
6. Το 1/2 του παγκόσμιου πληθυσμού ανήκει σήμερα στη μεσαία τάξη, αλλάζοντας ριζικά τον τρόπο ζωής & τις προσδοκίες για κινητικότητα

Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής

- ❖ Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (αύξηση)
- ❖ Αύξηση θερμοκρασίας στην επιφάνεια της γης: φλεγόμενος πλανήτης!
- ❖ Θέρμανση των ωκεανών
- ❖ Οξύτητα των ωκεανών (μείωση του pH από την παρουσία CO₂)
- ❖ Αύξηση της στάθμης της θάλασσας
- ❖ Καιόμενα δάση στην Αμερικάνικη Ήπειρο
- ❖ Ακραία καιρικά φαινόμενα

Φυσικό Οικοσύστημα + τύχη της ανθρωπότητας : ΥΠΟ ΑΜΕΣΟ ΚΙΝΔΥΝΟ

Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής

Η αέρια ρύπανση είναι ο μεγαλύτερος περιβαλλοντικός **κίνδυνος** για την ανθρώπινη υγεία, προκαλώντας κατά μέσο όρο **400.000** πρόωρους θανάτους ετησίως, στην Ευρώπη μόνο.

Η ηχορύπανση, που προκαλείται από την οδική κυκλοφορία των μηχανοκίνητων μέσων, αποτελεί την αιτία για **περίπου 8.900** πρόωρους θανάτους στην Ευρώπη **κάθε χρόνο**.

Το **συνολικό κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης** για την οικονομία των χωρών της Ε.Ε. εκτιμάται σε περισσότερο από **240 δισεκατομ. € ετησίως** ή περίπου στο **2% του ΑΕΠ της Ε.Ε.**

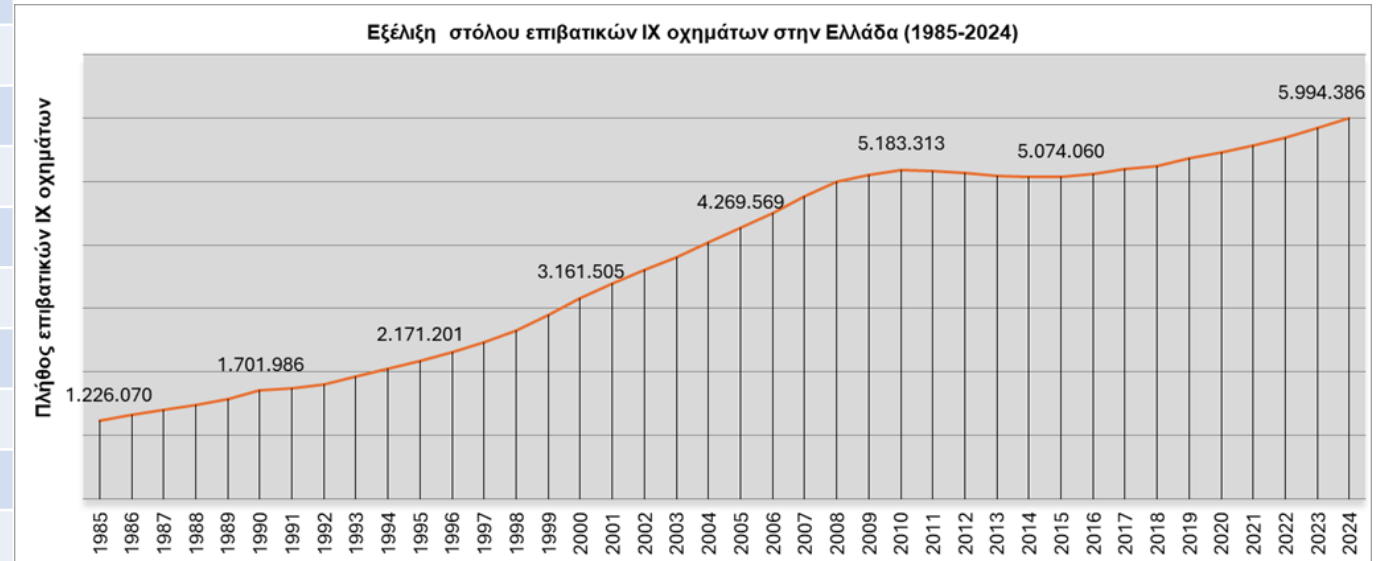
Βιώσιμη Κινητικότητα και Ποδήλατο

- ❖ Η χρήση του ποδηλάτου ισοδυναμεί με **μείωση κατά 16 εκ. τόνους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) ανά έτος, μόνο στην Ευρώπη**. Αυτή η μείωση αντιστοιχεί στις **ετήσιες εκπομπές CO₂ μίας ολόκληρης χώρας** (όπως η Κροατία). Από τη μείωση αυτή εξοικονομούνται **έως 5,6 δισεκατομ. € ετησίως**.
- ❖ Σύμφωνα με τα υφιστάμενα επίπεδα χρήσης του ποδηλάτου στην Ε.Ε., η εξοικονόμηση καυσίμου φτάνει τα **3 δισεκατομμύρια λίτρα ανά έτος, ποσό το οποίο αντιστοιχεί στην κατανάλωση καυσίμων για το σύνολο των οδικών μεταφορών μίας ολόκληρης χώρας**, όπως η Ιρλανδία. Η αξία από αυτήν την εξοικονόμηση καυσίμων ανέρχεται σχεδόν σε **4 δισεκατομ. €**.

- η παράνομη στάθμευση επιβαρύνει κατά 30% την κυκλοφορία,
- η στάθμευση «για πέντε λεπτά» μπορεί να πενταπλασιάσει την κατανάλωση των ΙΧ που ακολουθούν, ενώ εκτοξεύονται και οι εκπομπές ρύπων (έως και 79% αύξηση του μονοξειδίου του άνθρακα)
- **Το αυτοκίνητο καταλαμβάνει το 80% του Δημόσιου Χώρου, ενώ είναι ακίνητο τις 22 από τις 24 ώρες την ημέρα**

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα;

Έτος	Στόλος οχημάτων στην Ελλάδα
1914	266
Πριν το 1940	~8.500-9.000
1954	14.000
1961	41.000
1965	96.149
1970	210.000
1977	427.000
1985	1.226.070
1995	2.171.201
2005	4.269.569
2015	5.074.060
2024	5.994.386



Σημείωση: Κυκλοφοριακό πρόβλημα π.χ. στην Αθήνα αναφέρεται ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1970.

Γιατί Σ.Β.Α.Κ.

Χρηματοδοτικό Εργαλείο: Ως Στρατηγικά Σχέδια, τα ΣΒΑΚ αποτελούν χρηματοδοτικά εργαλεία για την υλοποίηση έργων και εκπόνησης μελετών που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα.

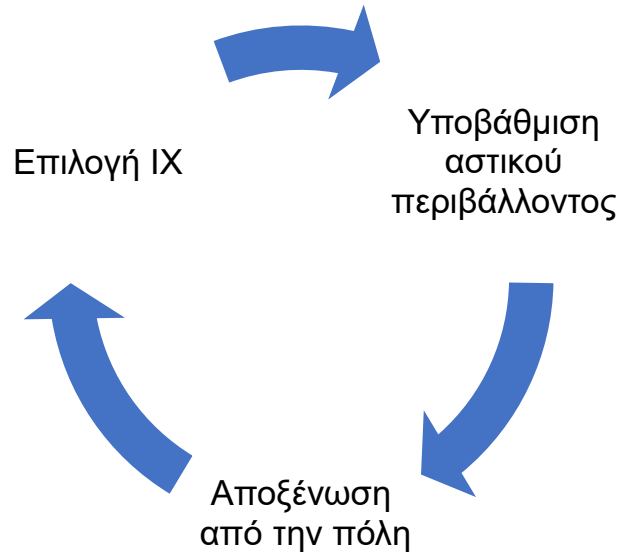
Τα επόμενα χρηματοδοτικά προγράμματα τύπου ΕΣΠΑ θα χρηματοδοτούν υποδομές, έργα και δράσεις που σχετίζονται με την κινητικότητα και τις μεταφορές, **μόνον αν ο Δήμος διαθέτει ΣΒΑΚ.**

Συνεπώς, δίνεται η δυνατότητα στον Δήμο να απορροφήσει ευρωπαϊκούς/ κοινοτικούς πόρους και να τους αξιοποιήσει στην πόλη για έργα υποδομών, αναπλάσεων, κλπ.

Τα χαρακτηριστικά του Σ.Β.Α.Κ.

- **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ** Εργαλείο Σχεδιασμού
- Μακρόπνοος ορίζοντας εφαρμογής: 5ετία, 10ετία, 15+ετία
- Επιδιώκει την αύξηση (και όχι τη μείωση) των μετακινήσεων αλλά ... για ΟΛΟΥΣ ... και με ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΣΑ
- Είναι υπέρ του πεζού, του ποδηλάτη και του επιβάτη των ΜΜΜ και όχι εναντίον του ΙΧ

Ο κύκλος του ΣΒΑΚ (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)



Αντικείμενα της Βιώσιμης Κινητικότητας (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)



Συλλογικά μέσα μεταφοράς



Μη- μηχανοκίνητα μέσα

Συνδυασμένες μεταφορές



Οδική ασφάλεια



Διαχείριση κυκλοφορίας στάθμευσης /
κινητικότητας



Ευφυή συστήματα μεταφορών



Κίνητρα / Αντικίνητρα



Πρόσβαση λιμένων / αεροδρομίων

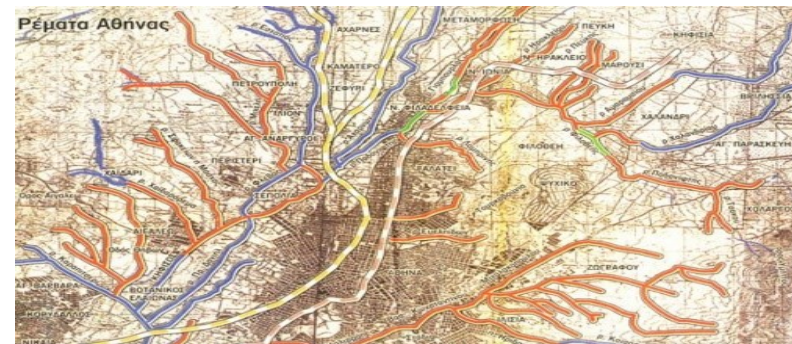


Ηλεκτροκίνηση

Βιοκλιματικός σχεδιασμός δημόσιου
χώρου



Δίκτυο ελεύθερων, κοινόχρηστων χώρων
Δίκτυα πράσινων υποδομών / νερού



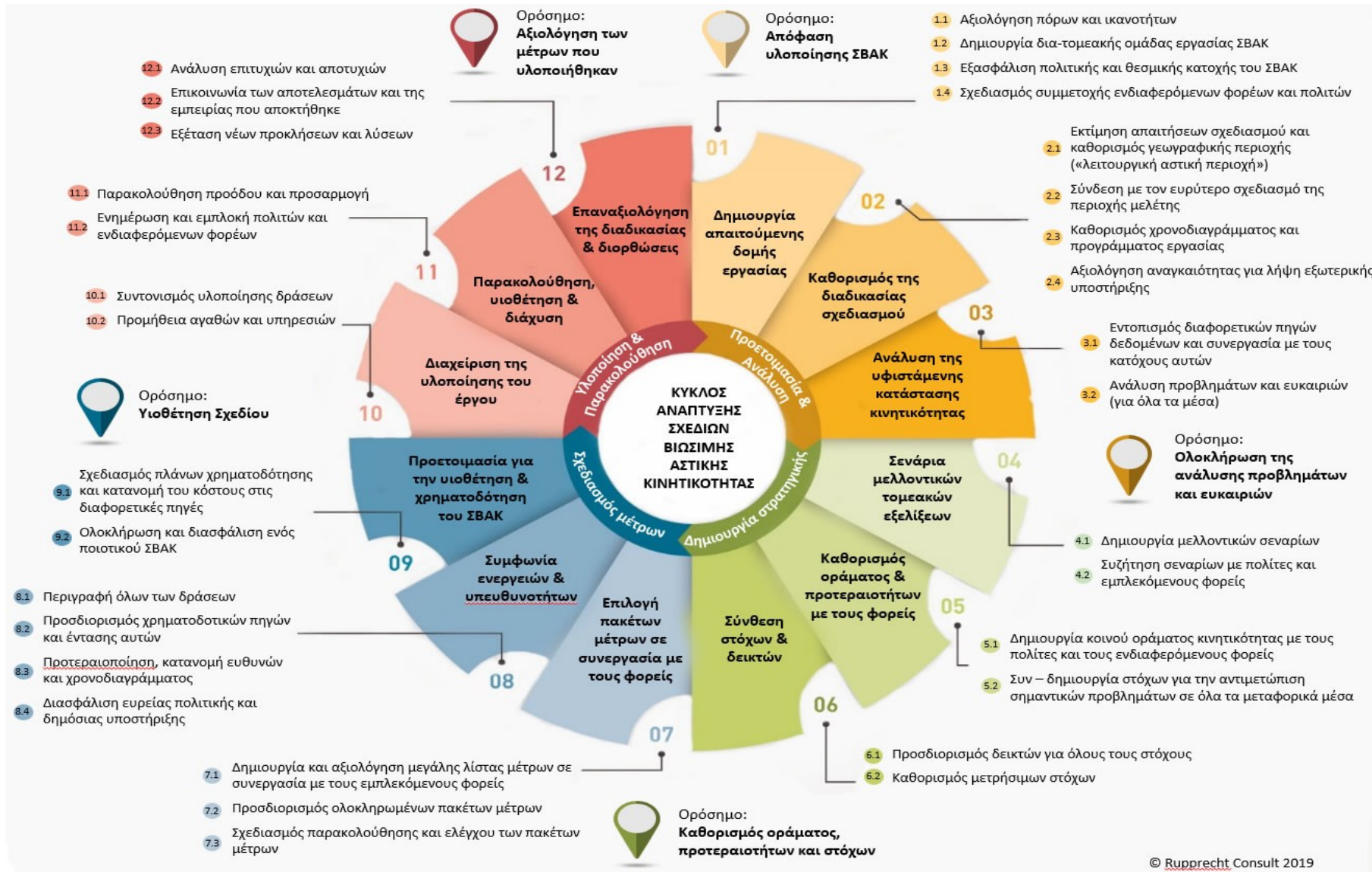
Τι πόλη/ δημόσιο χώρο θέλουμε ;;;



17 Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. (Sustainable Development Goals – SDGs)



Κύκλος του ELTIS



- Οι Leslie et al (2006): η βαδισιμότητα αναφέρεται ως:

«ο βαθμός στον οποίο τα χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος και των χρήσεων γης ευνοούν τους κατοίκους της περιοχής να περπατούν με σκοπό την σωματική άσκηση, την αναψυχή, την πρόσβαση σε υπηρεσίες ή την εργασία.»

- Ο Litman (2003) αναφέρεται στη βαδισιμότητα ως:

«η ποιότητα των συνθηκών περπατήματος, συμπεριλαμβανομένων βασικών παραγόντων που επηρεάζουν την πεζή μετακίνηση όπως η ύπαρξη πεζοδρομίων, η ασφάλεια, η άνεση και η εξυπηρετικότητα»

Οι πέντε (5) βασικοί πυλώνες που χαρακτηρίζουν τη βαδισιμότητα μια περιοχής είναι:

- Η **συνδεσιμότητα** (connectivity) του δικτύου πεζών με μέσα μαζικής μεταφοράς, την κατοικία, με τους χώρους εργασίας και αναψυχής και με άλλους προορισμούς.
- Η **φιλική ατμόσφαιρα** (convivialness ή convivial atmosphere) που δημιουργεί στον πεζό το φυσικό και δομημένο περιβάλλον του δικτύου.
- Η ύπαρξη **ασφαλών, με επαρκή φωτισμό και ορατότητα δημόσιων χώρων** που ευνοούν την πεζή μετακίνηση (conspicuous). Συμπεριλαμβάνει την ύπαρξη χαρτών και κατάλληλης σήμανσης.
- Η ύπαρξη **υψηλής ποιότητας πεζοδρομίων, ελκυστικών τοπίων και αρχιτεκτονικής** και η **αποτελεσματική διαχείριση του οδικού χώρου και της κυκλοφορίας**, που κάνουν το περπάτημα άνετο και ευχάριστο (comfort).
- Η **ευκολία χρήσης** (convenience) του δικτύου των πεζών, ώστε να μπορεί να ανταγωνιστεί άλλα μέσα μεταφοράς από άποψη αποτελεσματικότητας.

Τα χαρακτηριστικά μια βατής γειτονιάς είναι (walkscore.com):

- Το **κέντρο**, λειτουργεί ως ένας ενιαίος δημόσιος χώρος με πεζοδρομήσεις και δρόμους ήπιας κυκλοφορίας
- Υψηλή συγκέντρωση ανθρώπων, έτσι ώστε να υπάρχει έντονη εμπορική δραστηριότητα και συχνή δημόσια συγκοινωνία
- Μεικτά εισοδήματα και μεικτές χρήσεις γης, για να είναι προσιτή η στέγαση κοντά στις εμπορικές χρήσεις γης
- Δημόσιοι χώροι πρασίνου, που ευνοούν τη συνάθροιση και το παιχνίδι
- Σχεδιασμός με επίκεντρο τον πεζό
- Ύπαρξη σχολείων και χώρων εργασίας σε κοντινή απόσταση από τις κατοικίες
- Σχεδιασμός των δρόμων με βάση τις ανάγκες των πεζών, των ποδηλατών και της δημόσιας συγκοινωνίας

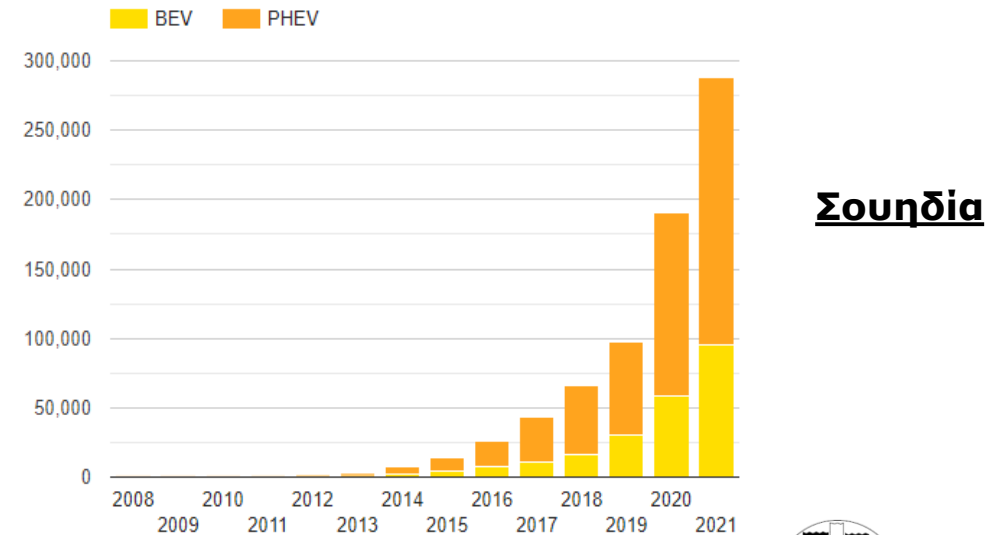
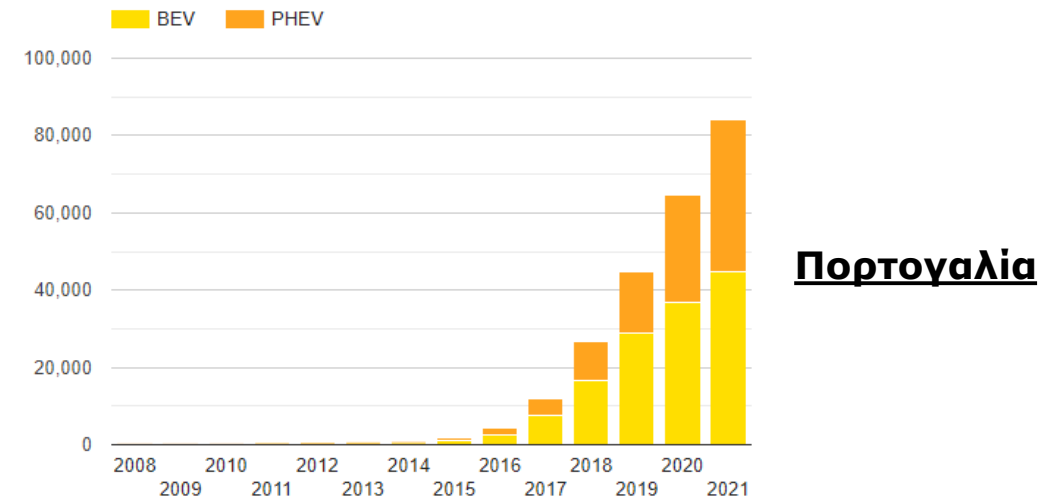
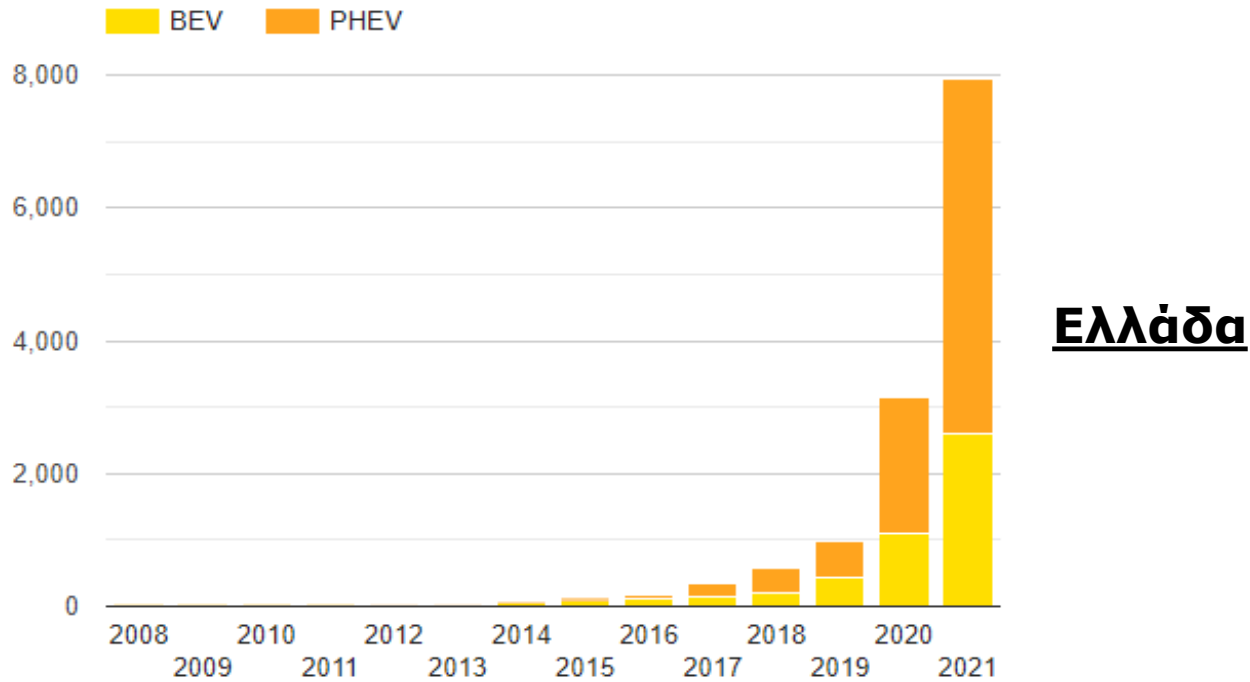
Θεσμικό Πλαίσιο

- Ψηφίστηκε ο Νόμος 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16.03.2021) «Η Ελλάδα σε κίνηση: **Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα** - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις.».

«Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) α' βαθμού με μόνιμο πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων (30.000) κατοίκων, σύμφωνα με την πιο πρόσφατη γενική απογραφή πληθυσμού, οι ΟΤΑ α' βαθμού, ανεξαρτήτως πληθυσμού κατοίκων εφόσον εμπίπτουν στις περιοχές αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) και το σύνολο των ΟΤΑ β' βαθμού υποχρεούνται στην έναρξη κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ. εντός ενός (1) έτους από τη δημοσίευση του παρόντος.»

- Το ΣΒΑΚ συντάσσεται με βάση τον Ν. 4784/2021 και τις ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS.

Σύγκριση Στόλου Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



BEV = Αμιγώς ηλεκτρικά
PHEV = Plug-in υβριδικά

Πηγή: <https://www.eafo.eu/>

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Ρόδου, χρηματοδοτείται από Δημοτικούς Πόρους και το Πράσινο Ταμείο.

Χρονοδιάγραμμα Σ.Β.Α.Κ.

Στις 29/09/2025 υπογράφηκε η Σύμβαση για το ΣΒΑΚ.

Ο συνολικός χρόνος εκπόνησης είναι 24 μήνες.

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ Σ.Β.Α.Κ.

- **1° Παραδοτέο** (Φάση Προετοιμασίας ΣΒΑΚ, Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ)
➔ Υποβλήθηκε στις 28/1/2026
- **2° Παραδοτέο** (Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Κατάρτιση Σεναρίων) ➔ **Υπό εκπόνηση**
29/07/2026 (εκτιμώμενη ημερομηνία, η οποία θα αναθεωρηθεί κατόπιν σχετικής εντολής)
- **3° Παραδοτέο** (Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Στόχων)
29/11/2026 (εκτιμώμενη ημερομηνία, η οποία θα αναθεωρηθεί κατόπιν σχετικής εντολής) ➔
- **4° Παραδοτέο** (Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων) ➔ 29/04/2027 (εκτιμώμενη ημερομηνία, η οποία θα αναθεωρηθεί κατόπιν σχετικής εντολής)
- **5° Παραδοτέο** (Κατάρτιση και Υποβολή Σχεδίου Δράσης) ➔ 29/06/2027 (εκτιμώμενη ημερομηνία, η οποία θα αναθεωρηθεί κατόπιν σχετικής εντολής)

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ Σ.Β.Α.Κ.

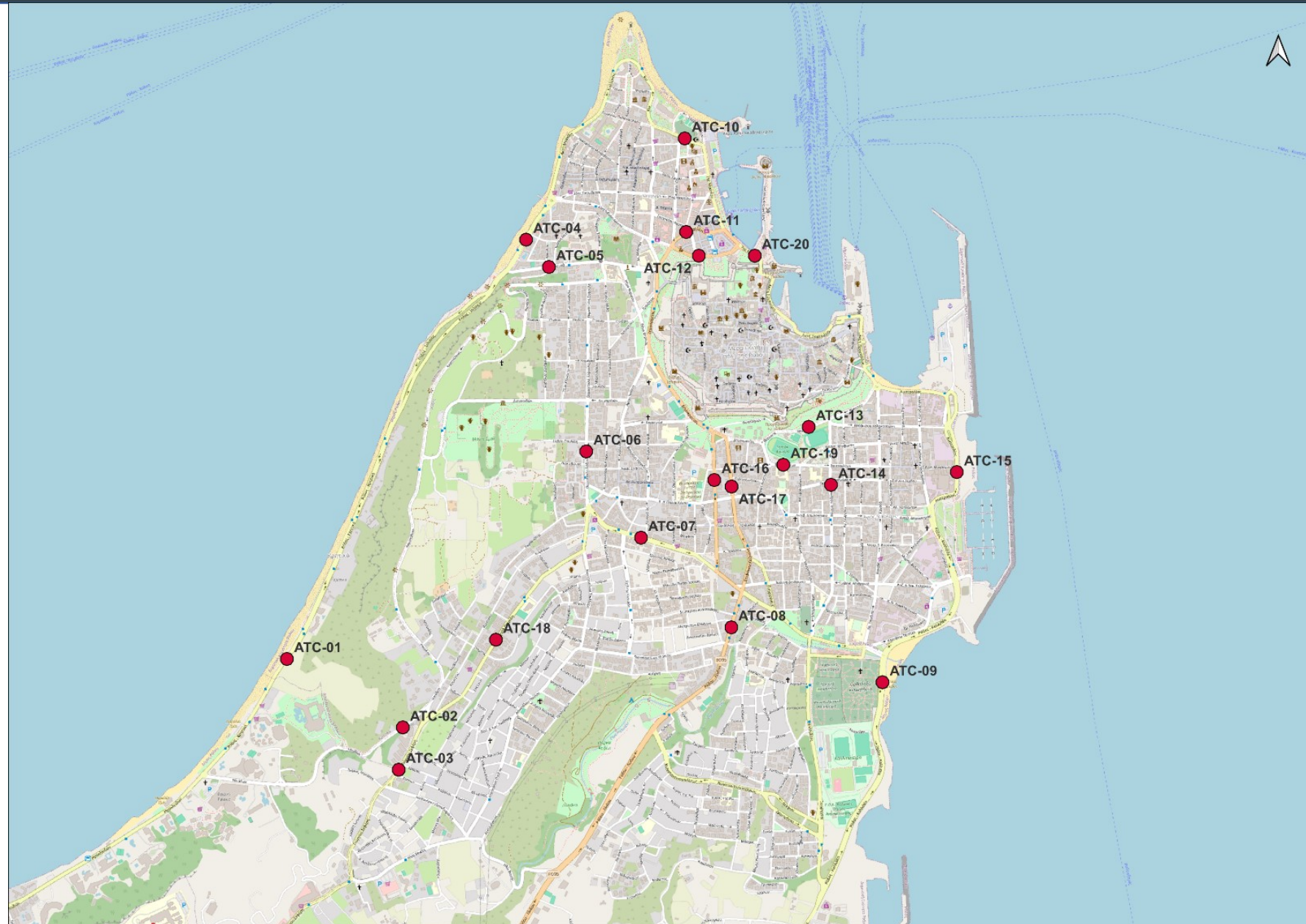
- **1^η Ενημέρωση** → Στις 20/10/2025 πραγματοποιήθηκε η πρώτη ενημέρωση της Διοίκησης και της Τεχνικής Υπηρεσίας
- **1^η Δημόσια Διαβούλευση** → 9/3/2026
- **2^η Δημόσια Διαβούλευση** → Η 2^η Δημόσια Διαβούλευση θα πραγματοποιηθεί σε επόμενο χρόνο, για την παρουσίαση των επιλεγέντων μέτρων του Σ.Β.Α.Κ.

Μεταξύ άλλων:

- Συλλογή και αξιολόγηση παλαιότερων σχετικών μελετών
- Ενδεικτικές Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων
- Ενδεικτικές Απογραφές στάθμευσης
- Συμμετοχικός Σχεδιασμός/ Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ/ Ερωτηματολόγια/ Διαβουλεύσεις
- Διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων σε επίπεδο 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας
- Επιλογή του βέλτιστου σεναρίου
- Σύνταξη του Σχεδίου Δράσης
- Σχέδιο Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ

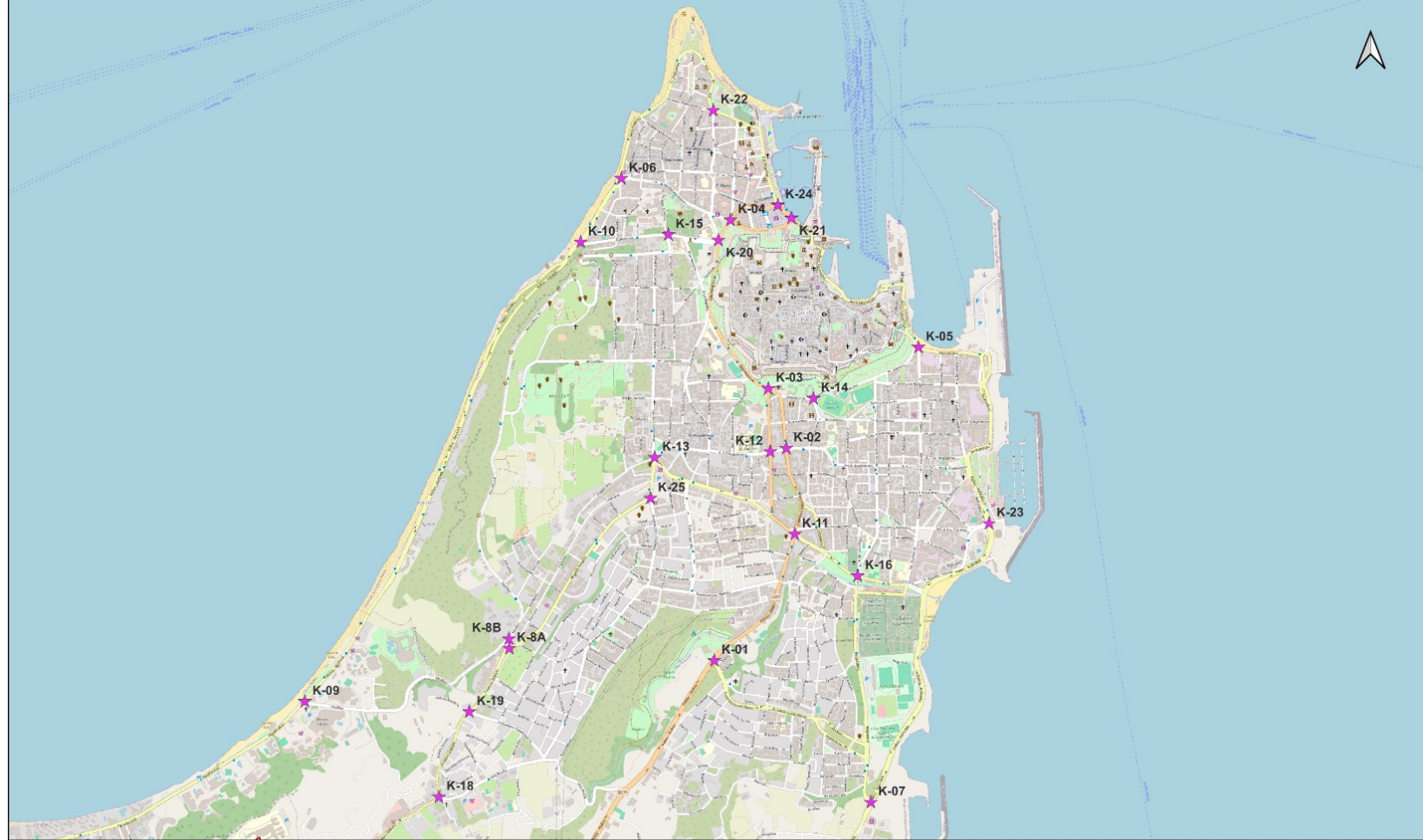
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

**Αυτόματοι Μετρητές (σε 20
θέσεις του οδικού δικτύου):
Πέμπτη 3.7.2025 έως Σάββατο
5.7.2025**



ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

Μετρήσεις Στρεφουσών Κινήσεων:
Πέμπτη 03/7/2025 και Παρασκευή
04/7/2025



Θέσεις στρεφουσών κινήσεων

- | | | |
|--|--|--|
| ★ K-01: ΕΟ95 & Κωνσταντινουπόλεως | ★ K-08B: Σεφέρη-Ηλιάδων | ★ K-18: Σεφέρη-ΗΛ. Βενέζη |
| ★ K-02: Καζούλη - Π.Π. Γερμανού | ★ K-09: Ηρακλειδών-Ηλιάδων | ★ K-19: Σεφέρη, Παπαδιαμάντη |
| ★ K-03: Δημοκρατίας & Μεγ. Κωνσταντίνου | ★ K-10: Ακτή Κανάρη-Παπαλουκά | ★ K-20: Εθν. Μακαρίου-ΕΛ. Βενιζέλου |
| ★ K-04: Αθ. Διάκου-Παπάγου-Εθν. Μακαρίου | ★ K-11: Κανελλοπούλου-Εθν. Αντίστασης-Καζούλη | ★ K-21: 7ης Μάρτη-Παπάγου |
| ★ K-05: Αυστραλίας-Καναδά-Βύρωνος | ★ K-12: Μεγ. Κων/νου-Κ. Παλαιολόγου | ★ K-22: Γ. Παπανικολάου-Ηρ. Πολυτεχνείου, Κω |
| ★ K-06: Ακτή Κανάρη-Αθ. Διάκου-28ης Οκτωβρίου-Ακτή Μιαούλη | ★ K-13: Εθν. Αντίστασης-Σοφούλη, Τσαλδάρη-Αμφιπρίτης | ★ K-23: Ρόδου Καλλιθέας-Γ. Μαύρου |
| ★ K-07: Λ. Καλλιθέας-Λ. Καλλιθέας | ★ K-14: Βύρωνος-Δημοκρατίας | ★ K-24: 7ης Μάρτη-Γαλλίας |
| ★ K-08A: Σεφέρη-Πετριδίη | ★ K-15: Κόδικτων-Μπέβιν | ★ K-25: Τσαλδάρη-Πετριδίη |
| | ★ K-16: Γρηγορίου Ε', Πέππερ-Καλλιθέας, Μητροπόλεως | |

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ (Μέσος Ημερήσιος Φόρτος Οχημάτων)

Επαρχιακή Οδός 2 «Ρόδος – Ιαλυσός» (βορειότερα της διασταύρωσης με την οδό Ηλιάδων):

- Ρεύμα προς βορρά (προς πόλη της Ρόδου): 9.958 οχήματα
- Ρεύμα προς νότο (προς Αεροδρόμιο): 9.216 οχήματα

Γ. Σεφέρη (τμήμα της Επ.Ο. 3, νοτιότερα της διασταύρωσης με Ηλιάδων και Μ. Πετρίδη):

- Ρεύμα προς βορρά (προς πόλη της Ρόδου): 11.510 οχήματα
- Ρεύμα προς νότο (προς Νοσοκομείο): 11.826 οχήματα

Μ. Πετρίδη (τμήμα της Επ.Ο. 3, βορειότερα της διασταύρωσης με Ηλιάδων και Γ. Σεφέρη):

- Ρεύμα προς βορρά (προς πόλη της Ρόδου): 9.256 οχήματα
- Ρεύμα προς νότο (προς Νοσοκομείο): 4.555 οχήματα

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ (Μέσος Ημερήσιος Φόρτος Οχημάτων)

Εθνική Οδός 95 «Ρόδος - Λίνδος» (νοτιότερα της διασταύρωσης με την Εθν. Αντίστασης):

- Ρεύμα προς βορρά (προς πόλη της Ρόδου): 10.748 οχήματα
- Ρεύμα προς νότο: 13.373 οχήματα

Επαρχιακή Οδός 4 «Ρόδος - Θέρμες (Καλλιθέα) - Φαληράκι» (στο ύψος του κοιμητηρίου):

- Ρεύμα προς βορρά (προς πόλη της Ρόδου): 7.643 οχήματα
- Ρεύμα προς νότο: 6.445 οχήματα

Εθν. Αντίστασης (μεταξύ των οδών Διγ. Ακρίτα και Λευκωσίας):

- Ρεύμα προς ανατολή: 11.651 οχήματα
- Ρεύμα προς δυτικά: 8.883 οχήματα

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ (Μέσος Ημερήσιος Φόρτος Οχημάτων)

Θ. Σοφούλη (βορειότερα της διασταύρωσης με Μ. Πετρίδη και Εθν. Αντίστασης):

- Ρεύμα προς βορρά: 7.638 οχήματα
- Ρεύμα προς νότο: 7.248 οχήματα

Μεγ. Κωνσταντίνου (μονόδρομος, προς νότο): 12.079 οχήματα

Σ. Καζούλη (μονόδρομος, προς βορρά): 16.894 οχήματα

Αυστραλίας (στο ύψος της Μαρίνας):

- Ρεύμα προς βορρά: 7.467 οχήματα
- Ρεύμα προς νότο: 5.495 οχήματα

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ (Μέσος Ημερήσιος Φόρτος Οχημάτων)

Αλ. Παπάγου (μονόδρομος προς ανατολή): 13.248 οχήματα

7^{ης} Μάρτη (νοτιοανατολικότερα της διασταύρωσης με Αλ. Παπάγου):

- Ρεύμα προς Παλιά Πόλη: 11.648 οχήματα
- Ρεύμα προς βορρά: 10.070 οχήματα

Συμπέρασμα: Εμφανίζονται μεγαλύτεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι σε οδικά τμήματα του εσωτερικού οδικού δικτύου της πόλης της Ρόδου (π.χ. Στεφ. Καζούλη, Μεγ. Κωνσταντίνου, Αλ. Παπάγου, 7^{ης} Μάρτη) σε σχέση με τους αντίστοιχους της Εθνικής Οδού και των Επαρχιακών Οδών!!!

ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΗΜΟΥ ΡΟΔΟΥ/ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Η πλεονεκτική θέση της Ρόδου στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου, ως προς τους θαλάσσιους Διαδρόμους Μεταφορών των Διευρωπαϊκών Δικτύων και οι ικανοποιητικές μεταφορικές υποδομές προς/ από την ηπειρωτική Ελλάδα και τα άλλα νησιά αποτελούν βασικότατες υφιστάμενες δυνατότητες του μεταφορικού συστήματος του Δήμου Ρόδου. Όλα τα επιμέρους μεταφορικά συστήματα θα πρέπει να βασίζονται **στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας**.

1. Οδικό Δίκτυο

- Παρατηρείται ικανοποιητική διασύνδεση των Δημοτικών και Τοπικών Κοινοτήτων, καθώς και δημόσιος χώρος στάθμευσης σε πολλούς οικισμούς. Ωστόσο, εντοπίζονται πτωχά γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά της πλειοψηφίας των οδικών αξόνων που διέρχονται εντός των οικισμών, γεγονός που καθιστά δυσχερή και δυνητικά επικίνδυνη την πεζή μετακίνηση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο οδικός άξονας στα τμήματα από το Αεροδρόμιο μέχρι τη Ρόδο (Επ.Ο.2), όπου πλησίον των οικισμών Παραδεισίου και Κρεμαστής δεν παρατηρείται υφιστάμενο πεζοδρόμιο και υπάρχει μία λωρίδα ανά κατεύθυνση με οδόστρωμα μικρού πλάτους.



ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΗΜΟΥ ΡΟΔΟΥ/ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

- Οι σημαντικότεροι οδικοί άξονες της νήσου περιλαμβάνουν την Εθνική Οδό (Ε.Ο.95), που συνδέει τους οικισμούς Ρόδου και Λίνδου, καθώς και τη διακλάδωσή της, η οποία συνδέει τον Αερολιμένα με τις Ανατολικές ακτές. Η Ε.Ο.95 έχει αθροιστικό μήκος περίπου 60 km, με πλάτος οδοστρώματος που κυμαίνεται από 8,0 έως 20,0m.
- Επιπλέον, βασικούς οδικούς άξονες της νήσου αποτελούν οι Επαρχιακές οδοί υπ' αριθ. 1, 2, και 4, οι οποίες υλοποιούν τις συνδέσεις Κάλαθος-Κατταβιά, Ρόδος-Καλαβάρδα-Κατταβιά, και Ρόδος-Θέρμες-Φαληράκι, αντίστοιχα. Καλύπτουν, την έκταση της νήσου από Βορρά έως Νότο και αξιοσημείωτο τμήμα της ακτογραμμής με μήκη 39km, 108km, και 13km και πλάτη που κυμαίνονται από 4,0 έως 14,0m.
- Επί της Ε.Ο. 95, μεταξύ Ρόδου και Αφάντου, παρατηρείται αξιοσημείωτη απόσταση μεταξύ των κόμβων. Αποτέλεσμα αυτής της ιδιαιτερότητας είναι ότι οι οδηγοί συχνά ωθούνται να προβούν σε παραβάσεις (παράνομες στροφές), δημιουργώντας προβλήματα στην οδική ασφάλεια.



ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΗΜΟΥ ΡΟΔΟΥ/ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

- Σε πολλά ρέματα παρατηρείται η κατασκευή τεχνικών «Ιρλανδικής Γέφυρας» για την προσπέλαση τους, γεγονός που επιφέρει την αποκοπή του οδικού δικτύου σε περιόδους βροχόπτωσης.
- Ύπαρξη μελέτης για την κατασκευή Περιμετρικής Οδού πόλεως Ρόδου (ΦΕΚ 83/Α.Α.Π./25.4.2018).
- Ύπαρξη μελέτης οδού σύνδεσης πόλης Ρόδου με αεροδρόμιο (Μεσογειακή Χάραξη)» (ΦΕΚ 83/Α.Α.Π./25.4.2018 και ΦΕΚ 159/Α.Α.Π./22.5.2014).
- Λοιπά Προγραμματιζόμενα Οδικά Έργα: Α/Κ Ε.Ο. Ρόδου-Λίνδου με Ε.Ο. Τσαΐρι-Αεροδρόμιο, Επέκταση Ε.Ο. Τσαΐρι-Αεροδρόμιο προς Ανατολικές Ακτές, Διαπλάτυνση και βελτίωσης γεωμετρικών χαρακτηριστικών της Ε.Ο. Ρόδου-Λίνδου από Κολύμπια μέχρι Λίνδο, Διαπλάτυνση Οδού Πυλώνα – Κατταβιά, Νέα Οδός Λιμάνι Καμείρου – Αρχαγγέλλου.



ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΗΜΟΥ ΡΟΔΟΥ/ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

2. Στάθμευση

- Μεγάλης κλίμακας προβλήματα στάθμευσης εμφανίζονται στα αστικά κέντρα, ιδιαίτερα την τουριστική περίοδο (~ 70.000 οχήματα ημερησίως στο κέντρο της πόλης της Ρόδου).
- Λειτουργία “Park & Ride” σε χώρο εκτός οδού στην περιοχή της διασταύρωσης Αυστραλίας και Μακρυγιάννη. Απαιτείται η εφαρμογή πρόσθετων παρόμοιων μέτρων που σε συνδυασμό με την αποθάρρυνση της χρήσης ΙΧ θα αποσυμφορήσει την κυκλοφορία στο κέντρο της πόλης της Ρόδου καθώς και στα κέντρα των λοιπών μεγάλων οικισμών (Αφάντου, κλπ).

3. Δίκτυο Ήπιων Μορφών Μετακίνησης

- Απαιτείται ενδυνάμωση των ήπιων μέσων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, μικροκινητικότητα, κλπ) με την ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων, δικτύου πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και μονοπατιών, με συστήματα κοινόχρηστων συμβατικών και ηλεκτρικών ποδηλάτων, κλπ.



ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΗΜΟΥ ΡΟΔΟΥ/ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

4. Δίκτυο Χερσαίων ΜΜΜ

- Εντός του Δήμου Ρόδου, λειτουργεί δημόσια συγκοινωνία, η οποία περιλαμβάνει το δίκτυο ΚΤΕΛ και τη Δημοτική Επιχείρηση Συγκοινωνιών «ΡΟΔΑ». Το δίκτυο **ΚΤΕΛ** εξυπηρετεί την ανατολική πλευρά της νήσου. Η Δημοτική Επιχείρηση Συγκοινωνιών «**ΡΟΔΑ**» έχει τη συγκοινωνιακή εκμετάλλευση της αστικής περιοχής, της περιαστικής περιοχής και της Δυτικής πλευράς της νήσου Ρόδου. Τον Αύγουστο του 2023 ξεκίνησε η λειτουργία τριών νέων ηλεκτροκίνητων λεωφορείων στο πλαίσιο του δικτύου «ΡΟΔΑ» εντός της πόλης της Ρόδου, με σύγχρονες τεχνολογίες.
- Ο στόλος του ΚΤΕΛ χρήζει ανανέωσης και τόσο το ΚΤΕΛ, όσο και η ΡΟΔΑ χρήζουν αναδιοργάνωσης για να ανταποκριθούν στην αυξημένη ζήτηση.



ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΗΜΟΥ ΡΟΔΟΥ/ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

5. Λιμενικές Υποδομές – Θαλάσσιες Μεταφορές

- Το λιμενικό συγκρότημα της πόλης της Ρόδου, η λιμενική εγκατάσταση Λάρδου και η λιμενική εγκατάσταση Καμείρου αποτελούν τον κορμό της υποδομής του θαλασσίου συστήματος μεταφορών. Από τις εγκαταστάσεις αυτές εξυπηρετείται σήμερα η ακτοπλοΐα, αλλά και δραστηριότητες όπως ο τουρισμός (κρουαζιέρες και άτυπες συγκεντρώσεις τουριστικών σκαφών), η αλιεία, κλπ. Η βελτίωση και αναδιοργάνωση των 3 λιμένων κρίνεται ως ζωτικής σημασίας.
- Ο λιμένας της Ρόδου έχει χαρακτηριστεί Διεθνούς Ενδιαφέροντος με βάση την υπ' αριθμ. 8315.2/02/07 ΚΥΑ (ΦΕΚ 202 Β' 2007).
- Υπάρχει μελέτη για την «ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΜΕΙΡΟΥ ΣΚΑΛΑΣ». Τα προτεινόμενα λιμενικά έργα περιλαμβάνουν την κατασκευή νέου προσήνεμου μώλου, την επέκταση του χερσαίου χώρου της υφιστάμενης αποβάθρας με την κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων για την εξυπηρέτηση Ε/Γ-Ο/Γ, εμπορικών πλοίων, ημερόπλοιων και κρουαζιερόπλοιων, τη χωροθέτηση αλιευτικού καταφυγίου, τον ορισμό του ορίου νέας χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του λιμένα και τέλος το έργο πρόσβασης σε αυτόν.



ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΗΜΟΥ ΡΟΔΟΥ/ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

6. Αεροδρόμια - Αερομεταφορές

- Ο Διεθνής Αερολιμένας «Διαγόρας» Ρόδου κατατάσσεται στην τέταρτη θέση πανελλαδικώς σε διεθνείς τουριστικές αφίξεις.
- Αξίζει να αναφερθεί η χωροθέτηση Ελικοδρομίου στη θέση του Γενικού Νοσοκομείου της Ρόδου, όπως εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 371/Β'/26.3.2002.
- Έχει προταθεί η χωροθέτηση και αδειοδότηση υδατοδρομιών στα λιμάνια της Ρόδου, της Λάρδου και της Κάμειρου Σκάλας.



ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΗΜΟΥ ΡΟΔΟΥ/ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

➤ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

➤ Από το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΦΕΚ 128Α/03.07.2008)

- Αναβάθμιση και κατασκευή νέων τμημάτων των κύριων οδικών αξόνων
 - Ενίσχυση, εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση του λιμένα της Ρόδου
- Εφοδιασμός λιμένα Ρόδου με «ελαφρές» υποδομές υποστήριξης τυποποιημένων εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών
- Ικανοποίηση ακτοποϊκής και εμπορευματικής κίνησης και από άλλες λιμενικές εγκαταστάσεις (όπως Λάρδου ή/και Καμείρου), σε συνδυασμό με την βελτίωση του οδικού δικτύου
 - Αναβάθμιση λιμενικής υποδομής Ακαντιάς για ενίσχυση της τουριστικής ανάπτυξης μέσω του κλάδου της κρουαζιέρα
 - Διαρκής αναβάθμιση υφιστάμενων και κατασκευή νέων ελικοδρομιών

➤ Από το υπό αναθεώρηση Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο

- Συμπλήρωση-ολοκλήρωση δικτύου τουριστικών λιμένων (μαρίνες, τουριστικά καταφύγια, τουριστικά αγκυροβόλια)
 - Ο λιμένας και ο αερολιμένας της Ρόδου αποτελούν διεθνείς πύλες
- Συμπλήρωση/βελτίωση των λιμενικών υποδομών και των συνοδευτικών εγκαταστάσεων στην Ακαντιά και την Σκάλα Καμείρου
 - Ανάγκη χαρακτηρισμού – αναγνώρισης υφιστάμενων οδών

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ/ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (1/2)

- Εποχικότητα: πληθυσμιακή αύξηση τους θερινούς μήνες
- Συγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων στην πόλη της Ρόδου
- Ύπαρξη λιμένα στην πόλη της Ρόδου
- Μεγάλο ποσοστό διαμπερών/ υπερτοπικών φόρτων από το κέντρο της πόλης
- Έλλειψη πεζοδρομίων – πεζοδρόμια με ανεπαρκές πλάτος και σε μέτρια ή κακή κατάσταση
- Μειωμένη οδική ασφάλεια: μη διαμορφωμένοι κόμβοι, μειωμένη ορατότητα, επικίνδυνες στροφές, μεγάλος αριθμός τροχαίων συμβάντων

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ/ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (2/2)

- Μεγάλη ζήτηση για στάθμευση
- Έλλειψη δικτύου ποδηλατοδρόμου, μικρό ποσοστό δικτύου πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας.
- Μειωμένη χρήση ΜΜΜ (ΚΤΕΛ): Ανάγκη για βελτίωση ωραρίου και συχνοτήτων
- Έλλειψη υποδομών εξυπηρέτησης ΑμεΑ και ΑΜΚ (π.χ. ράμπες ΑμεΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ.)
- Ελλιπής αστυνόμευση, μη τήρηση Κ.Ο.Κ., κακή οδική συμπεριφορά των χρηστών του οδικού δικτύου
- Τμήματα μεγάλων οδικών αξόνων που διέρχονται από κεντρικές περιοχές οικισμών
- Προβλήματα φορτοεκφορτώσεων

ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

1. Σχεδιασμός και ανάπτυξη της πόλης και όλης της νήσου με βάση τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας
2. Αλλαγή νοοτροπίας πολιτών, εργαζομένων, κλπ: προτεραιότητα στον άνθρωπο και όχι στο όχημα
3. Επέκταση/ Αναβάθμιση/ Αύξηση Χρήσης Δικτύου MMM
4. Μείωση κυκλοφορίας οχημάτων
5. Σχεδιασμός και υλοποίηση ενός εκτεταμένου/ ολοκληρωμένου δικτύου εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) που να συνδέει τις γειτονιές με τα Κέντρα, τους χώρους Πολιτισμού, εκπαιδευτικά συγκροτήματα, αθλητικά συγκροτήματα, κλπ.

ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

6. Διαχείριση του προβλήματος της υπερβολικής ζήτησης και της παράνομης στάθμευσης με μέτρα που αποσκοπούν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση
7. Ενίσχυση υποδομών προσβασιμότητας Ατόμων Μειωμένης Κινητικότητας (ΑΜΚ)
8. Βελτιώσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με γνώμονα τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας
9. Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας και ενθάρρυνση εναλλακτικών επιλογών μετακίνησης
10. Υλοποίηση ολοκληρωμένων παρεμβάσεων αστικής ανάπλασης και ανάδειξη νέων χώρων

ΝΕΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

Η οδός **Ευρώπης** συνδέει την Επ. Ο. 4 Επαρχιακή Οδός 4 «Ρόδος - Θέρμες (Καλλιθέα) - Φαληράκι» με την Ε.Ο. 95 «Ρόδου – Λίνδου». Η οδός Ευρώπης προτείνεται να αντικαταστήσει το ανατολικό τμήμα της Περιμετρικής Οδού.

Η **Περιμετρική Οδός** της πόλης της Ρόδου (ΦΕΚ 83/Α.Α.Π./25.4.2018) και η **Οδός Σύνδεσης** πόλης Ρόδου με Αεροδρόμιο (**Μεσογειακή Χάραξη**), θα αποτελέσουν νέα είσοδο/ έξοδο στην πόλη με ικανά γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά (ΦΕΚ 83/Α.Α.Π./25.4.2018 και ΦΕΚ 159/Α.Α.Π./22.5.2014).



ΝΕΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

- Λοιπό Οδικό Δίκτυο
- Οδός Ευρώπης
- Μεσογειακή Χάραξη
- Άξονας Περιμετρικής Οδού



ΠΡΟΣ ΕΞΕΤΑΣΗ ΝΕΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

1. Μονοδρόμηση της οδού Παπαλουκά προς τα ανατολικά με αντίδρομο την Αλ. Διάκου προς τα δυτικά
2. Μονοδρόμηση Γ. Παπανικολάου
3. Μονοδρόμηση 7^{ης} Μαρτίου
4. Μονοδρόμηση Ακτής Σαχτούρη
5. Μονοδρόμηση Δημοκρατίας, κλπ

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

1. Βελτιστοποίηση λειτουργίας Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) και Επέκταση του.
2. Κατασκευή Χώρων Στάθμευσης εκτός οδού περιμετρικά της πόλης και των μεγάλων οικισμών

ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ στο νησί της Ρόδου

ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Ο σχεδιασμός των μεταφορών επηρεάζει μεγάλο αριθμό ατόμων με διαφορετικά οικονομικά και κοινωνικά συμφέροντα

Ως εκ τούτου συχνά οδηγεί σε:

- Περίπλοκες σχέσεις μεταξύ τοπικών αρχών, εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών
- Δυσκολία εφαρμογής των προτεινόμενων σχεδιασμών

Συμμετοχή φορέων και πολιτών



Η διαδικασία της συμμετοχής έχει 4 βασικούς στόχους:

ανταλλαγή
πληροφοριών

εκπαίδευση

υποστήριξη της
διαδικασίας

συμμετοχή στη
λήψη αποφάσεων

ΟΦΕΛΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Βελτίωση ποιότητας αποφάσεων

Ενθάρρυνση επικοινωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων

Δημιουργία συναινέσεων ανάμεσα σε ομάδες διαφορετικών συμφερόντων

Ωρίμανση και ενδυνάμωση κοινωνικών ομάδων απέναντι στην έννοια της συμμετοχής

ΠΟΙΟΙ ΕΧΟΥΝ ΤΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ;

Τοπική Αυτοδιοίκηση



Εμπλεκόμενοι Φορείς



Πολίτες



ΤΡΟΠΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΕΩΝ

- **Πολίτες:**

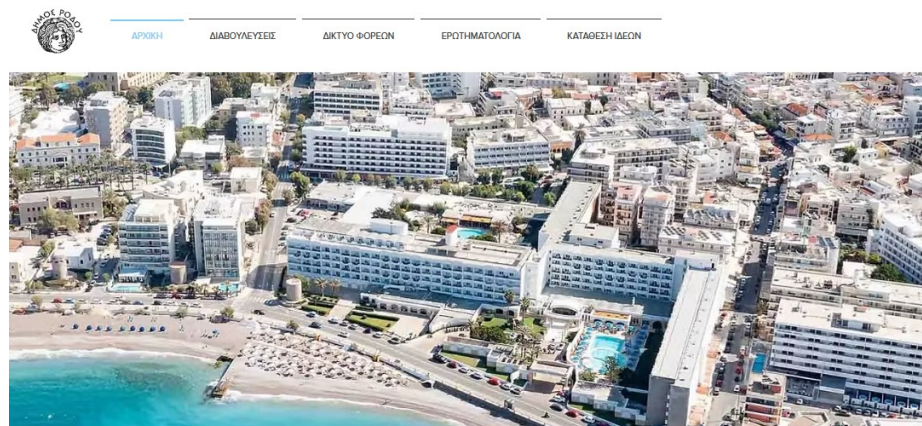
- Συμμετοχή στις Διαβουλεύσεις
- Συμπλήρωση Ερωτηματολογίων (site του ΣΒΑΚ & του Δήμου)

- **Φορείς:**

- Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής
- Συμμετοχή στις Διαβουλεύσεις
- Συμπλήρωση Ερωτηματολογίων (site του ΣΒΑΚ)

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

- Έχει δημιουργηθεί ιστοσελίδα για το ΣΒΑΚ του Δήμου Ρόδου, όπου οι ενδιαφερόμενοι μπορούν:
 - να **ενημερωθούν** για το τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ),
 - να απαντήσουν **-μέσω αναρτημένων ερωτηματολογίων-** σε ζητήματα που αφορούν στην καθημερινότητα τους και στις μετακινήσεις τους εντός των ορίων του Δήμου
- Στην ιστοσελίδα τα ερωτηματολόγια παραμένουν ανοιχτά προς συμπλήρωση !



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ρόδου

Ο Δήμος Ρόδου προωθεί την υλοποίηση στρατηγικού σχεδίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα με στόχο την ενίσχυση της προβασιμότητας στον Δήμο Ρόδου. Το στρατηγικό αυτό σχέδιο θα διαμορφώσει το πλαίσιο μέσα στο οποίο η Δημοτική Αρχή θα ενεργήσει τα επόμενα χρόνια για την αναβάθμιση της ποιότητας των μετακινήσεων των πολιτών, επιδιώκοντας τη δημιουργία ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και περιβαλλοντικά συμβατού συγκοινωνιακού και κυκλοφοριακού συστήματος. Στο επίκεντρο του συστήματος αυτού θα βρίσκεται ο μετακινούμενος πολίτης, δίνοντας προτεραιότητα στον πεζό, τον χρήστη ποδηλάτου και τον επιβάτη ή χρήστη Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, ενώ η χρήση του αυτοκινήτου θα αποτελεί την τελευταία προτεραιότητα. Με αυτή την προσέγγιση, οι έννοιες της κινητικότητας και της προβασιμότητας θα διαρθρωθούν με έμφαση στην εξυπηρέτηση των πιο βιώσιμων και φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μετακίνησης και οι αντίστοιχες παρεμβάσεις θα σχεδιαστούν με αυτόν τον προσανατολισμό.

<https://www.sv akrhodes.com/>

Τρία (3) Σενάρια:

- **Σενάριο Τάσεων** (Do Nothing or Business As Usual)
- **Ήπιο Σενάριο** (Do Something)
- **Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο** (Do Everything)

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ήτοι 5ετία, 10ετία και 15+ετία.

ΣΕΝΑΡΙΟ ΤΑΣΕΩΝ (DO NOTHING OR BUSINESS AS USUAL)

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

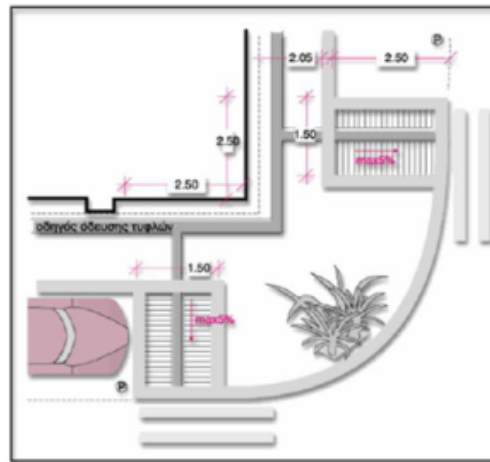
- Παραμένουν τα προβλήματα και οι αρνητικές επιπτώσεις που έχει επιφέρει η αύξηση του αριθμού των οχημάτων όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση και οι υψηλές ταχύτητες οχημάτων, η ζήτηση για στάθμευση στο κέντρο της πόλης και τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης, η αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας, η αύξηση των θυμάτων από οδικά ατυχήματα, η ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση, η επιβάρυνση του φαινομένου του θερμοκηπίου και η κατάληψη ελευθέρων χώρων.
- Παραμένουν τα προβλήματα κινητικότητας του Δήμου που οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στην έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων διαδρομών και ήπιων μορφών μετακίνησης (π.χ. πράσινη διαδρομή, πεζοδρόμια με ελεύθερη όδευση τουλάχιστον 1,5μ.) αλλά και υποδομών για ΑΜΕΑ (οδεύσεις τυφλών, κατάλληλα διαμορφωμένες ράμπες, κλπ.)
- Σχετικά με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, οι λεωφορειακές γραμμές του ΚΤΕΛ που εξυπηρετούν τον Δήμο, λειτουργούν με ελλείψεις (συχνότητες που δεν επαρκούν για την εξυπηρέτηση του μεγάλου όγκο χρηστών, αναξιόπιστα δρομολόγια, περιορισμένο ωράριο).
- Σύμφωνα με τις γενικότερες τάσεις εξέλιξης, καθώς και τις σύγχρονες κατευθύνσεις για τη βιώσιμη κινητικότητα των πόλεων, τα υφιστάμενα προβλήματα διαιωνίζονται και επεκτείνονται σε όλους τους τομείς της ζωής της πόλης.

ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING)

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

- Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης.
- Ανάπλαση των υφιστάμενων πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών σε όλη την πόλη, για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών.
- Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.

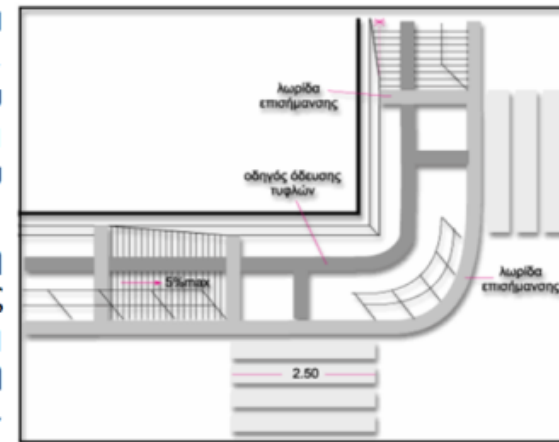
Η χωροθέτηση της παρόδιας στάθμευσης εφαρμόζεται πάντα με εγκιβωτισμένες θέσεις, εξασφαλίζοντας έτσι την ορθή εφαρμογή των κανονισμών του ΚΟΚ υπέρ της οδικής ασφάλειας, όπως το απαιτούμενο ελεύθερο μήκος για ορατότητα από διασταυρώσεις και STOP, το απαιτούμενο ελεύθερο μήκος επιαποβίβασης σε στάσεις λεωφορείων, κλπ.



Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους»,
Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998

Οι τυπικές διατομές εξυπηρετούν, κατά προτεραιότητα, την πεζή μετακίνηση, με την κατασκευή πεζοδρομίων που εξασφαλίζουν την ελάχιστη, βάσει προδιαγραφών, «καθαρή» οδεύση του 1,50μ (ή 2,05μ με οδικό εξοπλισμό).

Στα πεζοδρόμια προβλέπεται η τοποθέτηση της απαιτούμενης υποδομής για την ασφαλή μετακίνηση των ΑΜΕΑ (κεκλιμένα επίπεδα στη στροφή της οδού, οδεύση τυφλών, κλπ).



Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους»,
Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998

ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING)

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

- Μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων στις περιοχές κατοικίας.



ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΜΑΖΙ ΜΕ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΣΕ ΣΥΜΠΝΟΙΑ ΜΕ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ Κ.Ο.Κ.



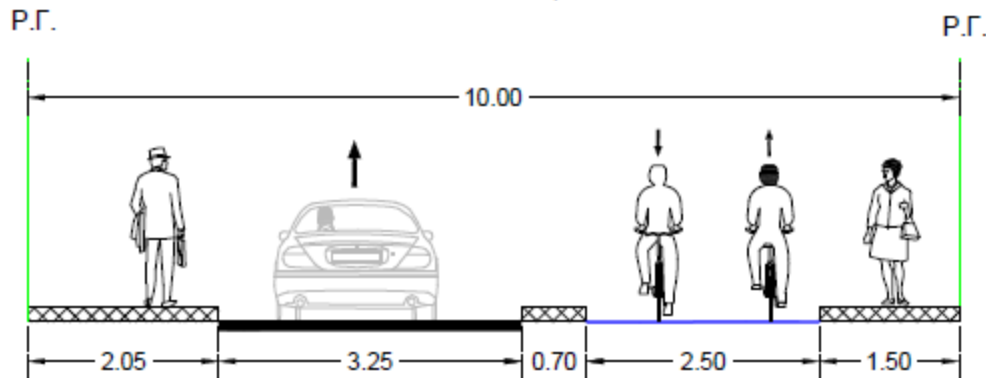
Σ.Β.Α.Κ

ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING)

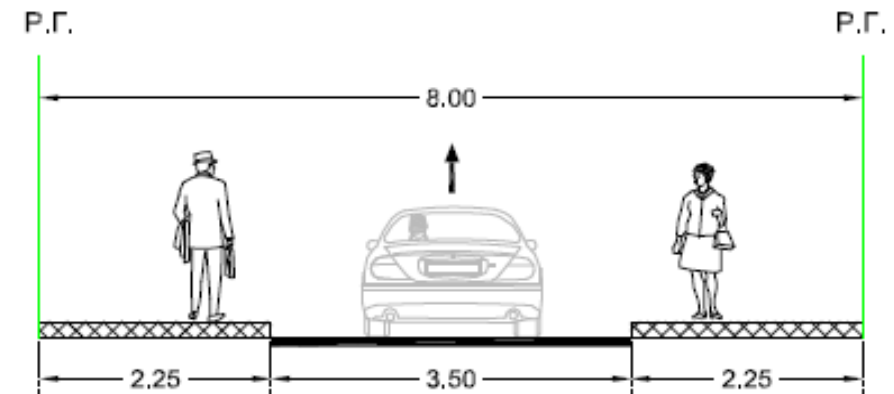
ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

- Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου.
- Επέκταση Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ).

ΟΔΟΣ ΜΟΝΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ
ΜΕ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΛΩΡΙΔΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ
(ΔΙΠΛΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ)
ΜΕ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΠΛΑΤΟΥΣ 10,00 Μ



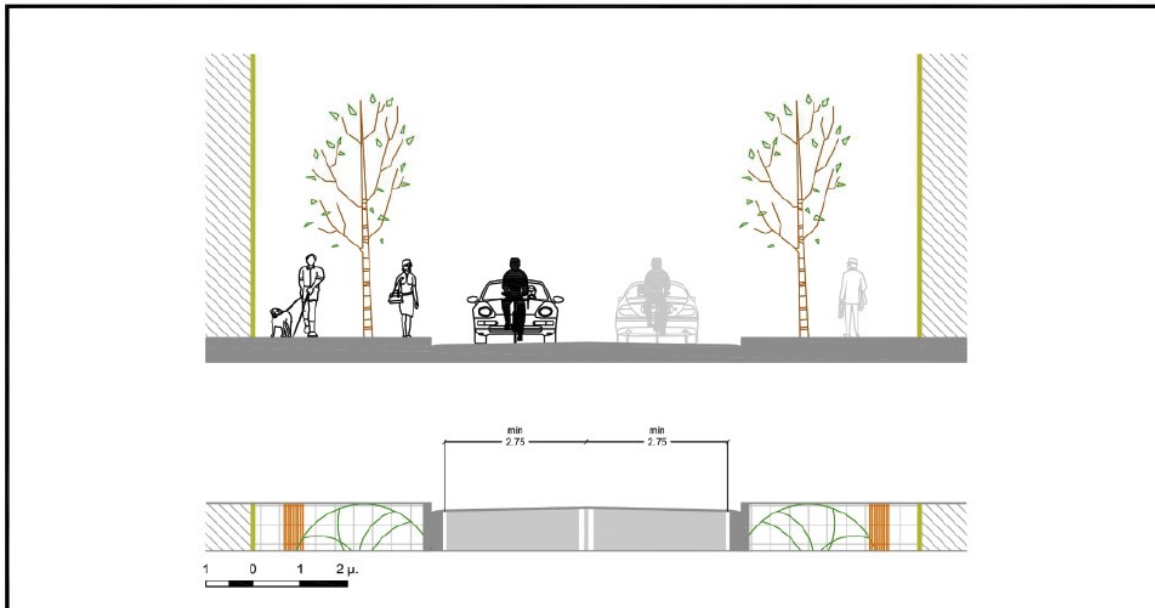
ΟΔΟΣ ΜΟΝΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ
ΜΕ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΠΛΑΤΟΥΣ 8,00 Μ



ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING)

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

- Ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου με κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων και διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να αποτελεί εναλλακτικό μέσο μετακίνησης και ταυτόχρονα να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Βιώσιμη διαχείριση εμπορικών μεταφορών.



Κοινή χρήση
Bike sharing
Car pooling



ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO EVERYTHING)

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

- Ισχύουν όλα όσα προτείνονται στο Ήπιο Σενάριο
- Στο ριζοσπαστικό Σενάριο επιβάλλεται η **αλλαγή νοοτροπίας** σχετικά με τις αστικές μετακινήσεις
- Στο ριζοσπαστικό σενάριο προτείνονται ριζοσπαστικές αλλαγές στις υποδομές και στο δίκτυο μεταφορών

ΟΜΑΔΕΣ ΜΕΤΡΩΝ

- 1) Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας
- 2) Οδική ασφάλεια
- 3) Διαχείριση στάθμευσης
- 4) Δημόσια συγκοινωνία
- 5) Πράσινες διαδρομές
- 6) Χώροι πρασίνου-Κοινόχρηστοι χώροι
- 7) Εμπορικές μεταφορές
- 8) Κατανάλωση ενέργειας
- 9) Προώθηση και δράσεις βιώσιμης κινητικότητας - Άλλα μέτρα



ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



Κυκλοφοριακή οργάνωση

- Νέα Ιεράρχηση
- Μονοδρομήσεις - Αντιδρομήσεις
- Ζώνες Χαμηλών Εκπομπών Ρύπων
- Απομάκρυνση βαρέων οχημάτων
- Αναπλάσεις κεντρικών οδών
- Μετατροπή των οδών σε ήπιας κυκλοφορίας και συνύπαρξης πεζών και οχημάτων
- Car pooling/Car sharing
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

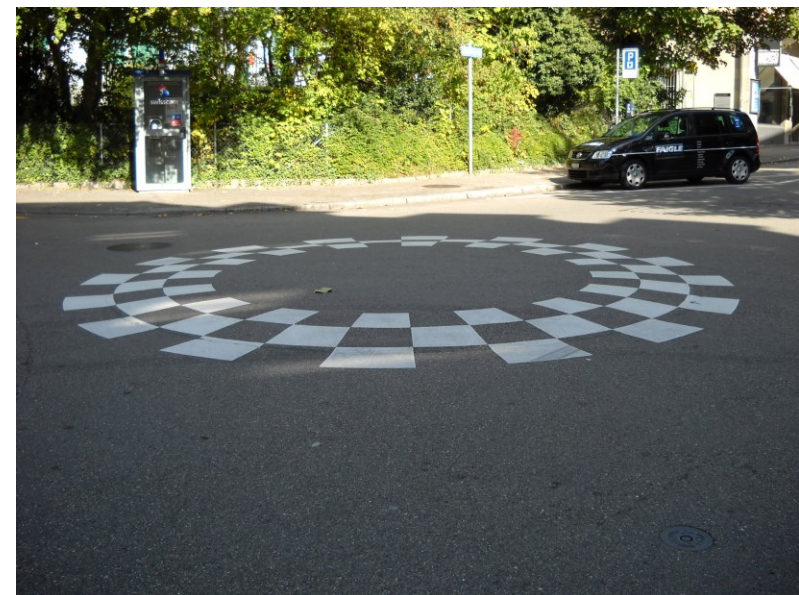


ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ



Αναδιαμόρφωση κόμβων

- Δημιουργία κυκλικών κόμβων
- Σημειακές βελτιώσεις σε ισόπεδους κόμβους



ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ



ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



Παρόδια στάθμευση

- Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης εκεί όπου έχουν προτεραιότητα πεζοί και ποδηλάτες
- Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)
- Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ
- Σταθμοί Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων
- Δημιουργία σταθμών ποδηλάτων κοινής χρήσης
- Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων σε δημόσιους χώρους και σε περιοχές μικτών χρήσεων



Στάθμευση εκτός οδού

- Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού




ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

Λεωφορειακές Γραμμές ΚΤΕΛ

- Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου
- Βελτίωση τόσο της αξιοπιστίας όσο και της συχνότητας των δρομολογίων των λεωφορειακών γραμμών
- Εφαρμογή τηλεματικής, στο σύνολο των στάσεων εντός του Δήμου
- Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν το περπάτημα στα πεζοδρόμια, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και να συμβάλουν στην αισθητική του Δήμου
- Ανανέωση του στόλου με πιο «καθαρά» οχήματα



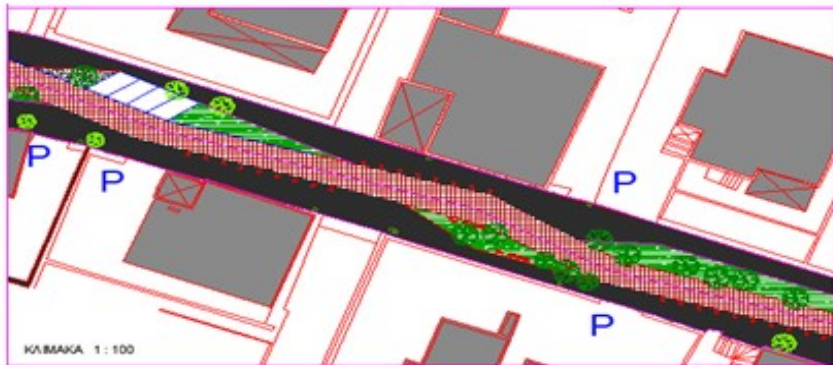
ΠΡΑΣΙΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

-  Δίκτυα ενθάρρυνσης της ενεργής μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, πατίνι ...)
- Υλοποίηση δικτύου διαδρομών κατάλληλων για ΑΜΕΑ, παιδιά, ηλικιωμένους, κλπ.
- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων (αποκλειστική ή μικτή υποδομή)
- Κατασκευή πεζοδρομίων όπου δεν υπάρχουν
- Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) σε ακτίνα 300μ. περίξ σχολικών συγκροτημάτων, με στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς προσπέλασής τους
- Δημιουργία χώρων κοινωνικοποίησης «superblocks», parklet
- Επέκταση συστήματος bike-sharing
- Υλοποίηση θεσμοθετημένων προτάσεων (ΓΠΣ) π.χ. πεζόδρομων



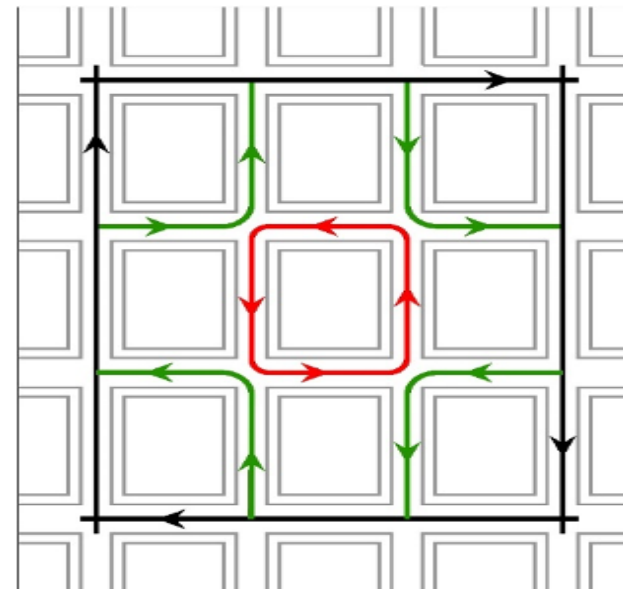
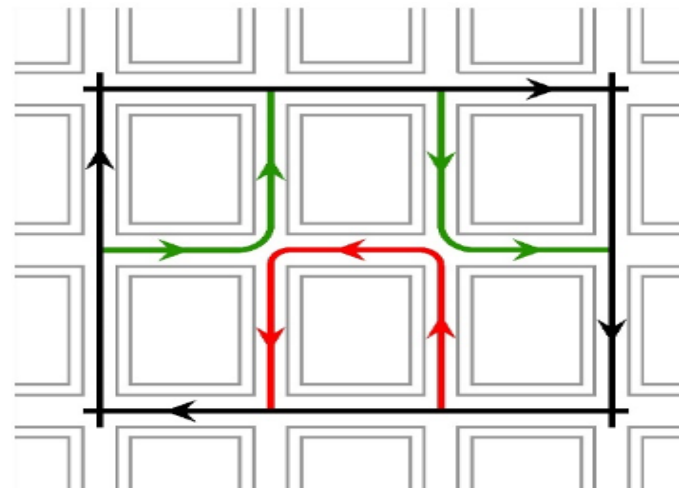
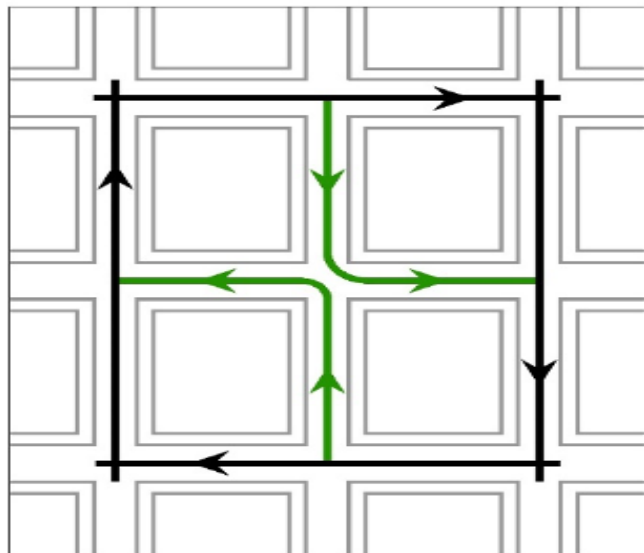
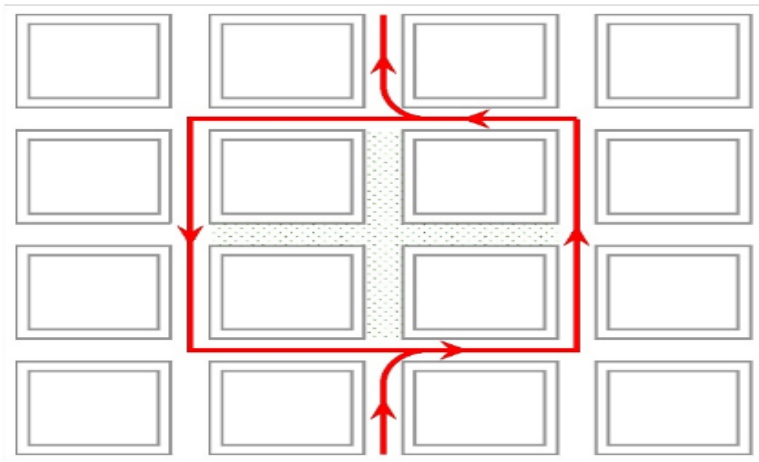
ΠΡΑΣΙΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ – ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Ήπιας Κυκλοφορίας



SUPERBLOCKS

Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks»



SUPERBLOCKS

Παράδειγμα superblock στη Βαρκελώνη



SUPERBLOCKS MODEL

Current Model



Superblocks Model



- PUBLIC TRANSPORT NETWORK
- BICYCLES MAIN NETWORK (BIKE LANE)
- BICYCLES SIGNPOSTS (REVERSE DIRECTION)
- FREE PASSAGE OF BICYCLES
- PRIVATE VEHICLE PASSING
- RESIDENTS VEHICLES
- URBAN SERVICES AND EMERGENCY
- DUM CARRIERS
- DUM PROXIMITY AREA
- ACCESS CONTROL
- BASIC TRAFFIC NETWORK
- SINGLE PLATFORM (PEDESTRIANS PRIORITY)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ - ΤΟΠΟΣΗΜΑ



ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ

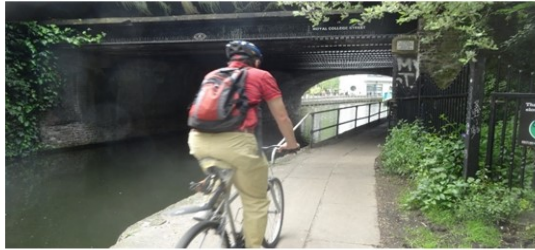


Υποδομές ενίσχυσης και επέκτασης πρασίνου-δημόσιων χώρων

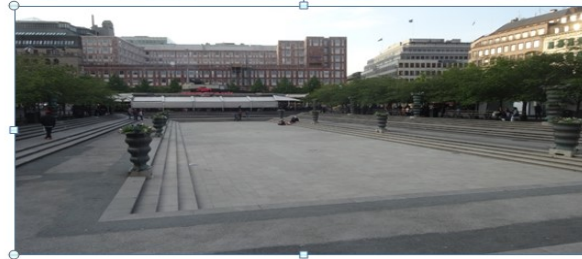
- Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου που βρίσκονται εντός του Δήμου
- Επανασχεδιασμός Πλατειών και δημιουργία νέων
- Δημιουργία «πάρκων τσέπης»
- Εγκατάσταση αστικών κερκίδων
- Αύξηση πρασίνου με φυτεύσεις στον δημόσιο χώρο, π.χ. σε πεζοδρόμια που διαπλατύνθηκαν, σε νησίδες και κοινόχρηστους χώρους



Αστικές Κερκίδες - Ρέματα



Αστικές Κερκίδες



Πάρκα Τσέπης (Parklets)



ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Μέτρα πολιτικής

- Εφαρμογή αυστηρού ωραρίου για φορτοεκφορτώσεις
- Απαγόρευση χρήσης του τοπικού οδικού δικτύου από μεγάλα οχήματα
- Επιβράβευση επιχειρήσεων με φιλική στο περιβάλλον οργάνωση των μεταφορών τους



ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ



Σχέδια

- Εκπόνηση και εφαρμογή ΣΦΗΟ: Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων



Ανανέωση στόλου

- Ανανέωση / Εκσυγχρονισμός στόλου δημοτικών οχημάτων και αντικατάσταση με νέα, χαμηλής κατανάλωσης, περιβαλλοντικά φιλικά (ηλεκτρικά, υβριδικά, φυσικό αέριο)



ΠΡΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ

Μέτρα προώθησης

- Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία
- Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών ως προς τη Βιώσιμη Κινητικότητα με εξατομικευμένες προωθητικές ενέργειες σε επίπεδο μεμονωμένου νοικοκυριού
- Ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολικό πρόγραμμα
- Καθιέρωση ημέρας χωρίς αυτοκίνητα στο κέντρο (π.χ. «Κυριακή Χωρίς Αυτοκίνητο»)
- Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving οδήγηση σε όλους τους επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορείων, ταξί) και σε κάθε ενδιαφερόμενο δημότη



ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ

Μέτρα προώθησης

- Εκστρατείες ενημέρωσης – Σεμινάρια κυκλοφοριακής αγωγής και πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων στους εργαζόμενους στον Δήμο και στο ευρύτερο κοινό – Διενέργεια σεμιναρίων ασφαλούς οδήγησης στους οδηγούς των Μέσων Συλλογικής Μεταφοράς.
- Συνεργασία με την αρμόδια Δ/ση Τροχαίας για την εκπαίδευση στελεχών της σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας.
- Έλεγχοι των επαγγελματικών οχημάτων μεταφοράς ευπαθών προϊόντων και επικίνδυνων εμπορευμάτων.
- Συστηματική καταγραφή των τροχαίων ατυχημάτων και των επικίνδυνων θέσεων & Βελτίωση του συστήματος καταγραφής τους.



ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ

Μέτρα προώθησης

- Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας με εκδηλώσεις ενημέρωσης των πολιτών.

Άλλα μέτρα

- Βελτίωση του συστήματος άμεσης αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων, κυρίως μέσω της συνεργασίας Δήμου - Τροχαίας - ΕΚΑΒ - Πυροσβεστικής.
- Εκπόνηση Χαρτών Θορύβου και λήψη μέτρων σε περιπτώσεις υπέρβασης των νομοθετημένων τιμών.



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ Κυκλοφοριακή Οργάνωση	Ορίζοντας 5ετία	1. Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων <i>Υλοποίηση στο 30% στην 5ετία.</i>	4/5	25 €/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Ρόδου	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Ρόδου
		2. Μείωση των ορίων ταχύτητας σε 40km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς	3/5	80€/πινακίδα (για τοποθέτηση σήμανσης)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Ρόδου	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Ρόδου
		3. Απαγόρευση διέλευσης (βαρέων) οχημάτων	2/5	5.000 € <i>(Το κόστος αφορά σε τοποθέτηση σήμανσης και δράσεις ενημέρωσης)</i>	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Τμήμα Τροχαίας	4 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Τμήμα Τροχαίας
		4. Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης, με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης της οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση <i>Υλοποίηση στο 30% στην 5ετία.</i>	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Ρόδου	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Ρόδου
		5. Μετατροπή οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομους <i>Υλοποίηση στο 30% στην 5ετία.</i>	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Ρόδου	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφερειακής Ενότητας Ρόδου

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		6. Εφαρμογή της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα της πόλης.	4/5	10.000 €/σχολικό συγκρότημα	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου
		7. Εφαρμογή συστήματος κοινής χρήσης (συμβατικών και ηλεκτρικών) αυτοκινήτων πόλης (car sharing)	5/5	Ενδεικτικό κόστος για car sharing system: 100.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Διεύθυνση Προγραμματισμού – Οργάνωσης – Πληροφορικής Δήμου	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Διεύθυνση Προγραμματισμού – Οργάνωσης – Πληροφορικής Δήμου
		8. Εφαρμογή συστήματος κοινής χρήσης (συμβατικών και ηλεκτρικών) ποδηλάτων πόλης (bike sharing)	5/5	Ενδεικτικό κόστος για bike sharing system: 2.000 € (για την εγκατάσταση <u>πυροδοκιμασίου</u>) 1.500 €/ ηλεκτρικό ποδήλατο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Διεύθυνση Προγραμματισμού – Οργάνωσης – Πληροφορικής Δήμου	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Διεύθυνση Προγραμματισμού – Οργάνωσης – Πληροφορικής Δήμου
		9. Λειτουργία «OPEN MALL» Το «εμπορικό» κέντρο της πόλης της Ρόδου προτείνεται να λειτουργεί ως «OPEN MALL», με σχετικές διαμορφώσεις στις οδούς	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΧΩΡΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ



Νέα Υόρκη

Πηγή: NYC Department of Transportation



Before

After

Rue d'Avron, 20e arr. Paris



Νέα Υόρκη

Πηγή: National Association of City Transportation Officials



Paris's Place de la République, before and after a 2012 redesign. Before photo: [Google Street View](#); after photo: [Clem Flickr](#)

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΧΩΡΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ



Νέα Υόρκη



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



Λάρισα



ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ

Ανά μέσο/ ανά 5χλμ.

- † Πεζή = 0 € / ανά 5χλμ.
- 🚲 Ποδήλατο = 0 € / ανά 5χλμ.
- 🚗 ΙΧ = 1,50 € / ανά 5χλμ. (συν κόστος ασφάλισης, λιπαντικά, κλπ.)

Ανά μέσο/ ανά 10χλμ.

- † Πεζή = 0 € / ανά 10χλμ.
- 🚲 Ποδήλατο = 0 € / ανά 10χλμ.
- 🚗 ΙΧ = 3,00 € / ανά 10χλμ. (συν κόστος ασφάλισης, λιπαντικά, κλπ.)

ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗ ΚΡΙΣΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ '70

Η **πρώτη πετρελαϊκή κρίση**, τον Οκτώβριο του 1973, ήταν κυρίως απόρροια του τέταρτου αραβοϊσραηλινού πολέμου, του λεγόμενου Πολέμου του Γιομ Κιπούρ.

- Από το 1973 έως το τέλος του πολέμου, η Ελβετία και η Ολλανδία απαγορεύουν την οδήγηση την Κυριακή.
- Το Ηνωμένο Βασίλειο εισάγει την τριήμερη εβδομάδα εργασίας για τον περιορισμό της κατανάλωσης καυσίμων των οχημάτων των εργαζομένων στις επιχειρήσεις.
- Η Γαλλία περιορίζει την ταχύτητα στον αυτοκινητόδρομο στα 120 χιλ./ώρα και ξεκινά το «*κυνήγι της σπατάλης*», με περιορισμό της θέρμανσης στους 20 βαθμούς κελσίου, απαγόρευση φωτισμού βιτρίνων το βράδυ ή ακόμα και διακοπή τηλεοπτικών εκπομπών στις 11μμ.

Πηγή: <https://www.ot.gr/2022/03/31/apopseis/experts/petrelaika-sok-kai-pagkosmia-oikonomia/>

Ο ΚΟΣΜΟΣ ΑΛΛΑΖΕΙ...

International | Driven away

Throughout the rich world, the young are falling out of love with cars

That could have big political ramifications



Mark Long

• Στην Αμερική:

- Το 1997 το 43% των 16χρονων είχαν άδεια οδήγησης, όταν το 2020 είχαν το 25%.
- Το 1983 1 στους 12 Αμερικανούς ηλικίας από 20 έως 24 έτη δεν είχε άδεια οδήγησης. Σήμερα, 1 στους 5 Αμερικανούς ηλικίας από 20 έως 24 έτη δεν έχει άδεια οδήγησης.

• Στη Βρετανία:

- Το ποσοστό των εφήβων με άδεια οδήγησης έπεσε από 41% σε 21%, τα τελευταία 20 χρόνια.

Ευχαριστούμε πολύ για την προσοχή σας!