

ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA I

ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

Β' ΦΑΣΗ – ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σε συνθήκες μεγάλης οικονομικής κρίσης, πώς θα μπορέσει η ελληνική πόλη να λειτουργήσει πιο οικονομικά και παράλληλα να ανοίξει το δρόμο στην ανάπτυξη, ξεπερνώντας τις σημερινές εμπλοκές της;

Είναι ένα ερώτημα στο οποίο η Λάρισα δεν μπορεί να αποφύγει να απαντήσει και ειδικά όσον αφορά το κεφάλαιο μεταφορές. Η Βιώσιμη Κινητικότητα είναι μια μεγάλη στρατηγική αξιοποίησης με πολύ πιο παραγωγικό τρόπο της υφιστάμενης υποδομής, χωρίς υπέρογκες δαπάνες. Διαμορφώνει επίσης συνθήκες για ένα διαφορετικό αστικό πολιτισμό, με κατοίκους που συμμετέχουν στους σχεδιασμούς και αντιμετωπίζουν πιο συλλογικά και υπεύθυνα τα προβλήματα της καθημερινότητας.

Η Λάρισα βιώνει, όπως και οι περισσότερες Ελληνικές πόλεις, σοβαρές δυσλειτουργίες λόγω της δυσανάλογης, ως προς τις αντοχές των δρόμων της, φόρτισής τους από αυτοκίνητα και των συνεπαγόμενων επιπτώσεών τους σε ρύπανση, θόρυβο, αισθητική υποβάθμιση των δημόσιων χώρων, παρεμπόδιση της οικονομικής δραστηριότητας, απομάκρυνση επισκεπτών, επενδύσεων και πτώση των αξιών γης. Το συνολικό κόστος όλων των παραπάνω στο περιβάλλον, την υγεία, την ποιότητα ζωής και την οικονομία αντιπροσωπεύει σημαντικό ποσοστό του ΑΕΠ της πόλης.

Η μεγάλη πρόκληση για τους σχεδιασμούς για το αύριο της Λάρισας είναι να γίνει η πόλη ακόμη πιο ζωντανή, να γεμίσουν οι δρόμοι με περισσότερους πεζούς και πολλούς ποδηλάτες και να σταματήσουν να συμβαίνουν ατυχήματα.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στροφή προς πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας: Δημόσια Συγκοινωνία, περπάτημα, ποδήλατο και 'γειτονιές ήπιας κυκλοφορίας'

Είναι πια αποδεδειγμένο, και αυτό δεν αφορά μόνο την ελληνική πόλη, ότι δεν υπάρχουν περιθώρια για να βελτιωθούν οι συνθήκες μέσω μιας πιο 'αποτελεσματικής' κατανομής των αυτοκινήτων στο δίκτυο. Για να χαλαρώνουν οι συνθήκες στις αρτηρίες φτάσαμε στο σημείο να επιστρατεύονται ακόμη και οι δρόμοι γειτονιάς, διοχετεύοντας τη ροή από μέσα τους. Είναι εγκληματικό για την ποιότητα ζωής στην πόλη. Πρέπει να αποκατασταθούν ανθρώπινες συνθήκες στις γειτονιές, γιατί αυτές είναι οι πυρήνες κοινωνικοποίησης.

Για να μετατραπούν οι γειτονιές σε 'ήπιας κυκλοφορίας' πρέπει το οδικό τους δίκτυο να αποκτήσει μια νέα γεωμετρία που θα περιορίζει τις ταχύτητες και θα διαθέτει περισσότερο χώρο για περπάτημα, ποδήλατο και πράσινο. Αυτός είναι ο βασικός στόχος του «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας»: Η Λάρισα να γίνει προοδευτικά μια πόλη με λιγότερα αυτοκίνητα και μικρότερες ταχύτητες.

Παράλληλοι στόχοι:

- συντονισμός των πολιτικών του Δήμου όπως, πολεοδομίας, μεταφορών, περιβάλλοντος, οικονομικής ανάπτυξης, υγείας, ασφάλειας, ενέργειας με την πολιτική Βιώσιμης Κινητικότητας,
- ο σχεδιασμός Βιώσιμης Κινητικότητας να εστιάζει στους πολίτες και να τους προσκαλεί να συμμετέχουν σε αυτόν. Να είναι σχεδιασμός για τον άνθρωπο και όχι για την απρόσωπη λειτουργία της πόλης,
- ο σχεδιασμός να λαμβάνει υπόψη του το κοινωνικό κόστος και οφέλη έχοντας ως βασική αρχή κάθε τρόπος μετακίνησης να εσωτερικεύει το κόστος του και να μη το μεταθέτει στην κοινωνία,

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- αύξηση της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και περπατήματος ώστε να επικρατούν συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας,
- να περιοριστούν η ενεργειακή κατανάλωση, η παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου και γενικότερα της ρύπανσης,
- διαχείριση της προσφοράς – ζήτησης της στάθμευσης, ώστε έτσι να ελέγχεται και η ένταση της κυκλοφορίας.

Με βάση τα παραπάνω, το «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» για τη Λάρισα:

- δίνει μεγάλη έμφαση στο περπάτημα, στο ποδήλατο και στη δημιουργία 'γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας' που να καλύπτουν το σύνολο της εντός του εσωτερικού δακτυλίου περιοχής,
- απελευθερώνει τον κεντρικό πυρήνα πλήρως από το αυτοκίνητο, με παράλληλο κέρδος την ενοποίηση των πεζοδρομημένων ζωνών του,
- περιλαμβάνει ένα πλούσιο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, με προτεραιότητα στους ακτινικούς που συνδέουν την καρδιά της πόλης με τις περί το κέντρο και τις προαστιακές περιοχές,
- εγγυάται μετακινήσεις ασφαλείς, ευχάριστες και υγιείς,
- αυξάνει τις επιφάνειες πρασίνου και περιορίζει τη ρύπανση του αέρα,
- διαμορφώνει την μικροκλίμακα των δημόσιων χώρων κατά τρόπο που να συμβάλλει στην ανάπτυξη ενός πιο συνεκτικού κοινωνικού περιβάλλοντος,
- βελτιώνοντας το περιβάλλον του δρόμου επιδρά θετικά στην αξία των ακινήτων

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

Επιδίωξη να:

- ✓ Διασφαλίσει ότι το σύστημα μεταφορών είναι προσιτό σε όλους,
- ✓ Βελτιώσει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος
- ✓ Βελτιώσει την ασφάλεια (safety and security) των χρηστών του,
- ✓ Προάγει τις μετακινήσεις με ανθρώπινη ενέργεια (πεζή, ποδήλατο)
- ✓ Μειώσει το θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας,
- ✓ Βελτιώσει την αποτελεσματικότητα και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας της μεταφοράς προσώπων και αγαθών και να

Οι πολιτικές και τα μέτρα που καθορίζονται σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καλύπτουν **όλους τους τρόπους και τις μορφές των μεταφορών** σε μια αστική περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων ή ιδιωτικών μεταφορών, των επιβατικών ή εμπορευματικών μεταφορών, των μεταφορών με μηχανοκίνητα ή μη-μηχανοκίνητα μέσα, την κίνηση και τη στάθμευση.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

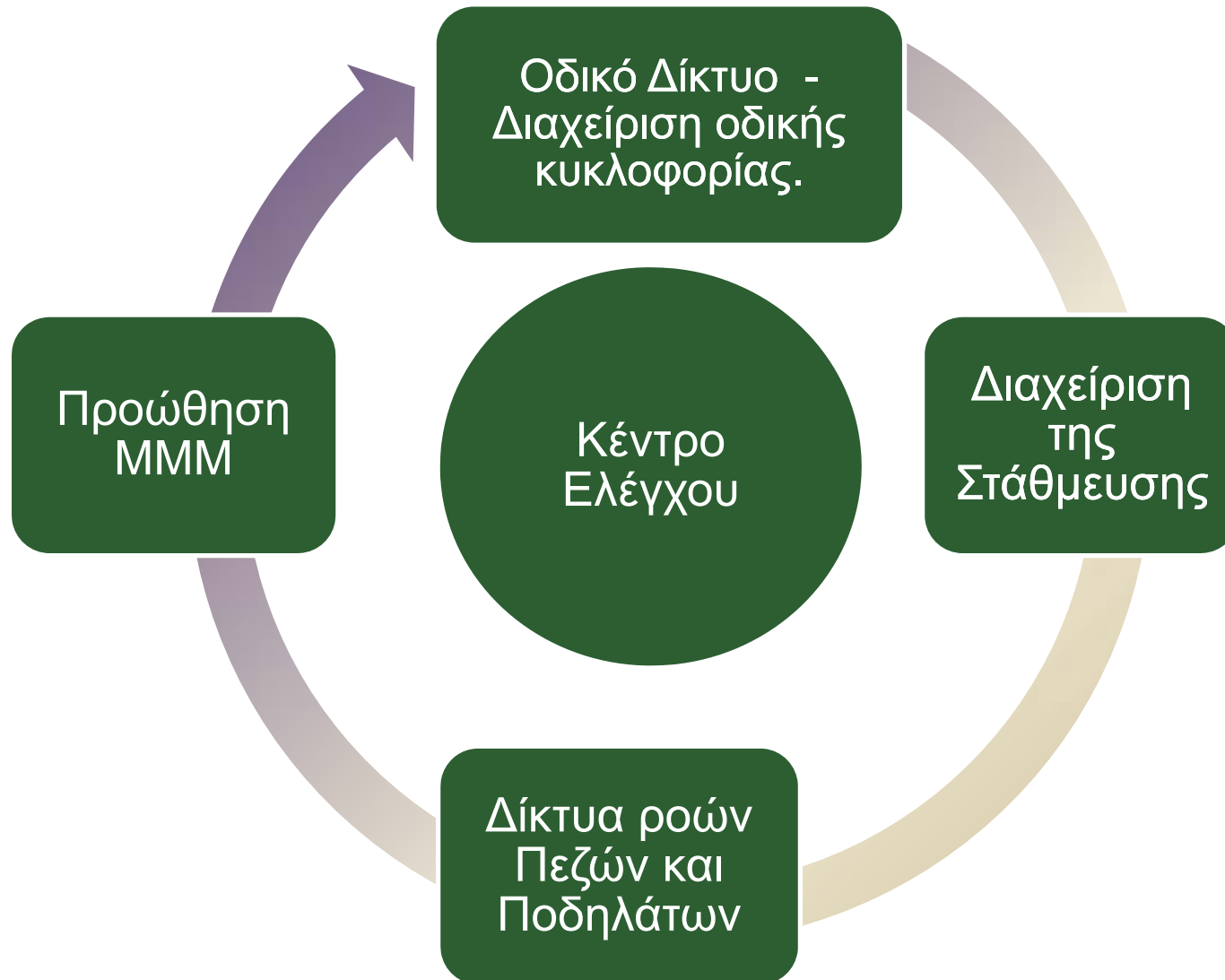
Βασικά χαρακτηριστικά ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Τα ΣΒΑΚ είναι το αποτέλεσμα μιας δομημένης διαδικασίας που περιλαμβάνει την ανάλυση της κατάστασης, τη διαμόρφωση ενός κοινού οράματος, τους στόχους και σκοπούς, την επιλογή μέτρων και πολιτικών, την ενεργή επικοινωνία, την παρακολούθηση και αξιολόγηση και την αναγνώριση των βασικών διδαγμάτων από τη διαδικασία. Με βάση τις υφιστάμενες πρακτικές και τα ρυθμιστικά πλαίσια, **τα βασικά χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ** είναι:

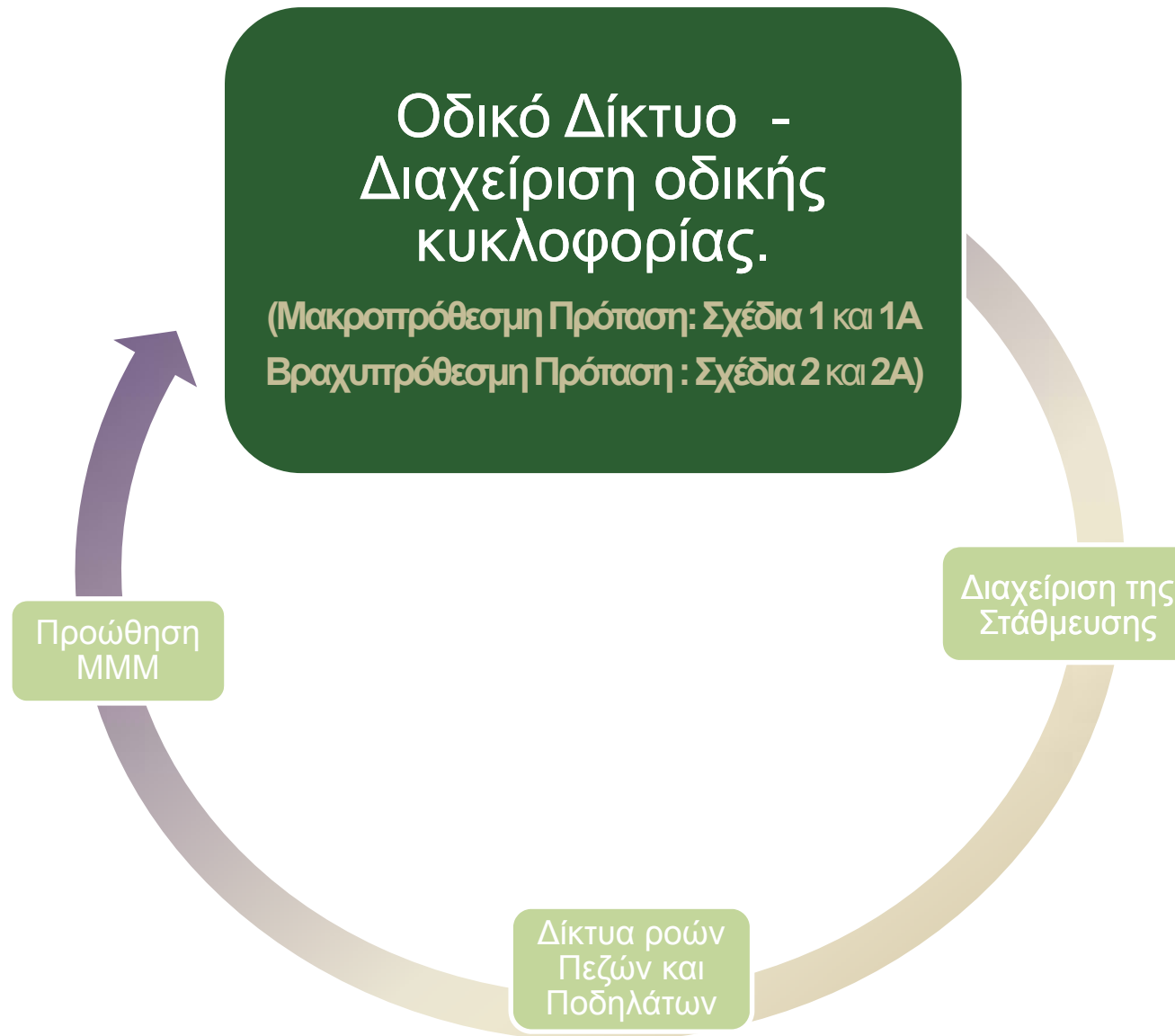
- ✓ Μακροπρόθεσμο όραμα και σαφές σχέδιο εφαρμογής.
- ✓ Συμμετοχική προσέγγιση με εμπλοκή πολιτών και τοπικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.
- ✓ Ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης.
- ✓ Οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση.
- ✓ Αξιολόγηση των σημερινών και των μελλοντικών επιδόσεων.
- ✓ Τακτική παρακολούθηση, αξιολόγηση και υποβολή εκθέσεων.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Θεματικές Ενότητες του ΣΒΑΚ



ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.



ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΣ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ

- **Συνδέει τις πύλες εισόδου – εξόδου στην πόλη**
- **Οι διερχόμενες κινήσεις εκτρέπονται από το κέντρο της πόλης**
- **Βασικά χαρακτηριστικά των οδικών συνδέσμων του εξωτερικού δακτυλίου:**
 - 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και μεσαία διαχωριστική νησίδα
 - Παράπλευρο δίκτυο (όπου είναι εφικτό)
 - Έλεγχος προσβάσεων -Διασταυρώσεις με ανισόπεδους κλάδους ή σηματοδότες ή κυκλικούς κόμβους
- **Απαιτούμενα Έργα Ολοκλήρωσης του**
 - Διαμόρφωση παράπλευρων οδών, κατασκευή μεσαίας νησίδας και νέων σηματοδοτούμενων κόμβων της οδού Κ. Καραμανλή (παλαιά Ε.Ο)
 - Κατασκευή συνδετήριου τμήματος μεταξύ της οδού Λαγού (κόμβος ΔΕΥΑΛ) και Ε.Ο Λαρίσης Τρικάλων (πλησίον Γεωργικής σχολής)
 - Μελέτη- Κατασκευή πλήρους αναδιαμόρφωσης (μεσαία νησίδα, κόμβοι, παράπλευρο δίκτυο της Ε. Ο. Λαρίσης Τρικάλων, που αποτελεί το νότιο κλάδο
- **Προτεινόμενα Πρόσθετα Μελλοντικά Έργα**
 - Σύνδεση της Π.Ε.Ο Βόλου με την Π.Ε.Ο. Αθηνών- Θεσ/νίκης παρακάμπτοντας την συνοικία Αγ. Γεώργιος (αστικοποίηση οδού Βόλου). Θα οδεύει κατά μήκος του Χάνδακα 1, θα συνδέεται ανισόπεδα με την παλαιά Ε.Ο και θα καταλήγει στον κυκλικό κόμβο στη συμβολή των οδών Α. Παπανδρέου - Ηρώων Πολυτεχνείου.
 - Σύνδεση της Π.Ε.Ο, στο ύψος του Α/Κ της ΒΙΟΚΑΡΠΕΤ, με την οδό Βόλου.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ

- Περιβάλλει την κεντρική περιοχή της πόλης
- Με την πλήρη ολοκλήρωση του θα εκτρέπονται οι διαμπερείς κινήσεις, μέσα από τον κεντρικό πυρήνα
- Βασικά χαρακτηριστικά των οδικών συνδέσμων του εσωτερικού δακτυλίου:
 - 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση
 - Μεσαία διαχωριστική νησίδα
 - Έλεγχος προσβάσεων - Διασταυρώσεις με σηματοδότες ή κυκλικούς κόμβους
- **Απαιτούμενα έργα ολοκλήρωσης του**
 - Κατασκευή παραποτάμιου δυτικού συνδετήριου άξονα μεταξύ του κυκλικού κόμβου στον Άγιο Αχίλλειο (οδός Καλλιθέας) και της οδού Λαγού

ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΒΑΣΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ- ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ

- Κ. Καραμανλή (παλαιά Ε.Ο)
- Σάκη Καραγιωργα
- Ανδρέα Παπανδρέου
- Κίμωνα Σανδράκη
- Συνδετήριο τμήμα μεταξύ των κόμβων ΔΕΥΑΛ και Γεωργικής Σχολής
- Εθνική οδός Λαρίσης - Τρικάλων

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ

- **Τα τμήματα του εσωτερικού δακτυλίου:**
 - Λαγού
 - Ηρώων Πολυτεχνείου
 - Αεροδρομίου από Ηρ. Πολυτεχνείου έως Γεωργιάδου
 - Γεωργιάδου
 - Καλλιθέας - Δυτικός συνδετήριοι άξονας
- **Οι ακτινικοί σύνδεσμοι:**
 - Ιλ. Σαρίμβεη
 - Φαρσάλων
 - Διγενή Ακρίτα
 - Γρ. Λαμπράκη
 - Βόλου

ΚΥΡΙΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

- ❖ Δημιουργία κυκλικών κόμβων στις συμβολές των οδών :
 - Κ. Καραμανλή - Διγενή Ακρίτα
 - Λ. Κ. Καραμανλή – Δούκα
 - Λ. Κ. Καραμανλή – Αγιάς
 - 1^{ης} Μεραρχίας – Ι. Λάτσιου – Δημ. Κατήραγα
 - Ιωαννίνων – Δημ. Κατήραγα
 - Κ. Σανδράκη – Λαγού – Συνδετήριου άξονα μεταξύ Λαγού και Ε.Ο Λαρίσης Τρικάλων – Δυτικού παραπτοτάμιου (θέση: ΔΕΥΑΛ)
 - Ιωαννίνων – Ε.Ο Λαρίσης Τρικάλων (θέση: Γεωργική Σχολή)
 - Κοζάνης – Γρ. Λαμπράκη – Α. Παπανδρέου – Κ. Σανδράκη
- ❖ Μονοδρόμηση της οδού Λατταμύας μεταξύ των οδών Φαρσάλων και Εχεκρατίδας με κατεύθυνση προς Εχεκρατίδα
- ❖ Ολοκλήρωση Έργων στο Χατζηχαλάρ (οδός Εχεκρατίδα)- κατασκευή οδού Δημάρχου Κατήραγα (σύνδεση με οδό Ιωαννίνων)
- ❖ Διάνοιξη οδού Τσιτσάνη Β. έως την οδό Φαρσάλων
- ❖ Σύνδεση οδού Θεοφράστου με τη Λ. Κ. Καραμανλή
- ❖ Μονοδρόμηση της οδού Καρδίτσας από Εχεκρατίδα έως Ηρ. Πολυτεχνείου (μακροπρόθεσμη πρόταση)

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ – ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

- Δημιουργία ενός βασικού συλλεκτηρίου οδικού δικτύου, το οποίο οι οδηγοί των οχημάτων θα έχουν στη διάθεσή τους για να κινηθούν (και να σταθμεύσουν σε καθορισμένους χώρους), χωρίς καθυστερήσεις και με ασφάλεια, με απλοποίηση, όπου αυτό είναι εφικτό, των κινήσεων στους σημαντικούς κόμβους.
- Μετατροπή όλων των τοπικής σημασίας οδών (περιοχές κατοικίας), σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με συχνές εναλλαγές στη φορά κατεύθυνσης, έτσι ώστε να αποτρέπονται οι διαμπερείς κινήσεις μέσω αυτών. Το δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας, θα εξυπηρετεί μόνο την πρόσβαση στις παρόδιες ιδιοκτησίες με χαμηλές ταχύτητες (20χλμ/ώρα) και ταυτόχρονα θα κάνει αρμονική τη συνύπαρξη πεζών, ποδηλατών και αυτοκινήτων.
- Δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου ροής πεζών (μέσω πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και διευρυμένων πεζοδρομίων)
- Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου με τη δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου κίνησης στο κέντρο της πόλης (ποδηλατόδρομοι, οριοθετημένοι διάδρομοι κίνησης στους πεζόδρομους, οδοί ήπιας κυκλοφορίας)
- Προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ (1)

- Ενοποίηση του δικτύου πεζοδρόμων και δημιουργία ενός ευρύτερου κεντρικού πυρήνα της πόλης, απαλλαγμένου από την κυκλοφορία των οχημάτων. Περιλαμβάνει τον Αγ. Αχίλλειο, το Φρούριο, το Αρχαίο Θέατρο, την κεντρική Πλατεία, την Πλατεία Ταχυδρομείου, το εμπορικό και διοικητικό κέντρο της πόλης και οριοθετείται από τις οδούς Γεωργιάδου, Μανωλάκη, Παπαναστασίου, Μανδηλαρά, Παναγούλη και Δήμητρας. Οι κύριες προτεινόμενες παρεμβάσεις είναι:
 - πλήρης πεζοδρόμηση της οδού Βενιζέλου και της οδού Φιλελλήνων
 - πλήρης πεζοδρόμηση των οδών Μ. Αλεξάνδρου και Ηλιοδώρου (κατά μήκος της τρίγωνης Πλατείας). Σε πρώτη φάση η οδός Μ. Αλεξάνδρου θα λειτουργεί ως οδός αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων.
 - διαμόρφωση (με κυβόλιθο) της οδού Κύπρου ως άξονα ήπιας κυκλοφορίας και μετατροπή της δεύτερης λωρίδας σε λωρίδα αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων αντίθετης κατεύθυνσης (contra flow), στο τμήμα μεταξύ των οδών Ολύμπου και Παπαναστασίου. Μακροπρόθεσμα προτείνεται η μετατροπή της οδού Κύπρου σε οδό αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων ή σε πλήρη πεζόδρομο μετά από αναδιάρθρωση των διαδρομών των αστικών συγκοινωνιών

ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ (2)

- ❑ Δημιουργία λωρίδας αποκλειστικής κίνησης Λεωφορείων (Bus Lane) στην οδό Παπαναστασίου κατά τη φορά κίνησης των οχημάτων. Μακροπρόθεσμα (μετά την πλήρη πεζοδρόμηση της οδού Μ. Αλεξάνδρου) προτείνεται η δημιουργία λωρίδας αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων αντίθετης κατεύθυνσης (contra flow). Δυνητικά στο μέλλον θα εξετασθεί η μετατροπή της οδού Παπαναστασίου σε άξονα αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων.
- ❑ Δημιουργία ενός βασικού άξονα ροής πεζών, ο οποίος συνδέει την περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού με τον κεντρικό πεζόδρομο της οδού Κούμα με τη διαμόρφωση των οδών Κολοκοτρώνη και Λ. Κατσώνη σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας
- ❑ Μετατροπή όλων των τοπικής σημασίας οδών (περιοχές κατοικίας), σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με συχνές εναλλαγές στη φορά κατεύθυνσης. Οι γεωμετρικές διαμορφώσεις για τη διαμόρφωση των οδών ως ήπιας κυκλοφορίας, αποτελεί ένα δαπανηρό έργο, το οποίο θα πραγματοποιηθεί σταδιακά σε βάθος δεκαετίας ανάλογα με τις δυνατότητες και πηγές χρηματοδότησης. Σε βραχυχρόνιο ορίζοντα η υλοποίησή τους θα γίνει με την εφαρμογή της κατάλληλης ρυθμιστικής σήμανσης.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ (3)

- **Αξιολόγηση** του δικτύου των **θεσμοθετημένων πεζόδρομων** και πρόταση για μετατροπή κάποιων εξ' αυτών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο για την εξυπηρέτηση των αναγκών στάθμευσης των κατοίκων. Η διαμόρφωση των πεζοδρόμων θα πραγματοποιηθεί σταδιακά, όπως και εκείνη των ήπιας κυκλοφορίας. Αντίστοιχα, σε βραχυχρόνιο ορίζοντα, η υλοποίηση τους θα γίνει με την εφαρμογή της κατάλληλης ρυθμιστικής σήμανσης.

ΜΕΤΡΟΠΗ ΟΔΩΝ ΤΟΠΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΣΕ ΟΔΟΥΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΓΙΑ ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΑΙ:

- ✓ Σύνδεση των πυλών εισόδου – εξόδου στην πόλη με παράκαμψη της κεντρικής περιοχής
- ✓ Αποτροπή διαμπερών κινήσεων μέσα από τον αστικό ιστό
- ✓ Δημιουργία βασικού συλλεκτηρίου οδικού δικτύου, για την κίνηση (και στάθμευση σε καθορισμένους χώρους) των οχημάτων, χωρίς καθυστερήσεις και με ασφάλεια
- ✓ Αύξηση πυκνότητας δικτύου πεζοδρόμων και οδών με ήπια κυκλοφορία
- ✓ Αποθάρρυνση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων στην κεντρική περιοχή & αύξηση της χρήσης ΜΜΜ, ποδήλατου και πεζή μετακίνησης.
- ✓ Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές – Προστασία από διαμπερείς κινήσεις
- ✓ Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης
- ✓ Βελτίωση της εικόνας της πόλης & αναβάθμιση ιστορικών – ευαίσθητων περιοχών

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

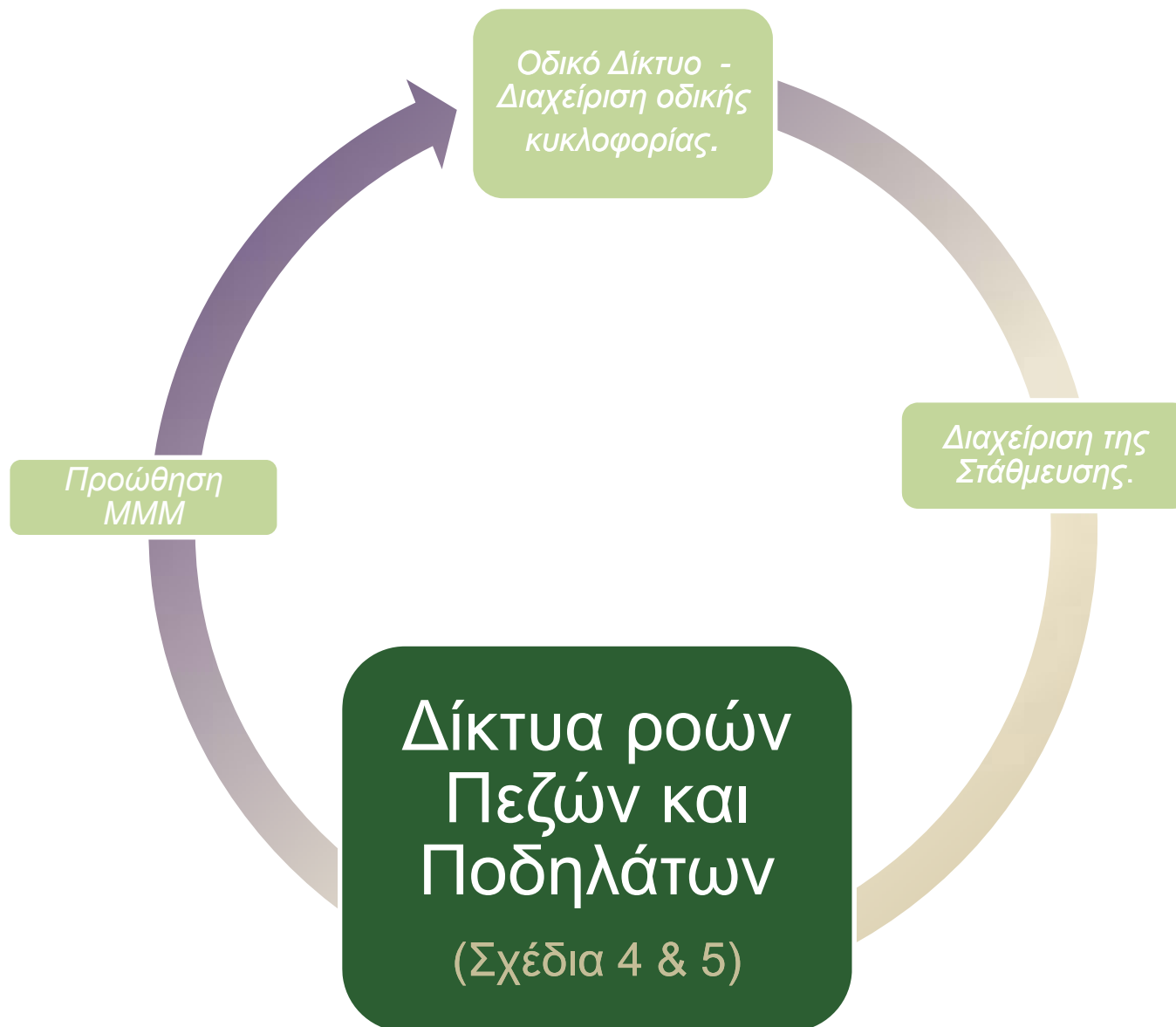
Οργάνωση της στάθμευσης στην κεντρική περιοχή με στόχο:

- Διασφάλιση της στάθμευσης των κατοίκων, με μετατροπή όλων των θέσεων στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας και μεγάλου αριθμού θέσεων του συλλεκτήριου οδικού δικτύου σε θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων. Προτείνεται η θέσπιση περίπου 5.000 θέσεων αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων.
- Δημιουργία 700 περίπου θέσεων βραχυχρόνιας στάθμευσης επισκεπτών, με πληρωμή τέλους στάθμευσης, και επιτρεπόμενη χρονική διάρκεια έως τρεις ώρες. Χωροθετούνται σε μικρή απόσταση βαδίσματος από τον κεντρικό πυρήνα, μόνο στις κύριες (δευτερεύουσες αρτηρίες και συλλεκτήριες) οδούς, έτσι ώστε να εξαλειφθούν οι κινήσεις για ανεύρεση ελεύθερης θέσης στους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας των γειτονιών.
- Δημιουργία 900 περίπου θέσεων μακροχρόνιας στάθμευσης (έως 24 ώρες) επισκεπτών και εργαζομένων, με χαμηλή τιμολόγηση, κατά μήκος του εσωτερικού δακτυλίου (όπου το επιτρέπει η κυκλοφοριακή ικανότητα) και σε κύριες αρτηρίες (δευτερεύουσες αρτηρίες και συλλεκτήριες) σε μέση απόσταση βαδίσματος από τον κεντρικό πυρήνα.
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην περίμετρο της κεντρικής περιοχής, όπου οι επισκέπτες θα σταθμεύουν τα οχήματά τους και θα συνεχίζουν τη μετακίνησή τους είτε πεζή, είτε με ποδήλατο (πρόβλεψη χώρων ενοικίασης ποδηλάτων), είτε με μετεπιβίβαση σε δημόσια συγκοινωνία. Ως παραδείγματα αναφέρονται η περιοχή του Αλκαζάρ, η περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού, η περιοχή του τελωνείου, η περιοχή πλησίον του ΟΤΕ στην 1^η Στρατιά.
- Πλήρη εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης με συστηματική και αυστηρή αστυνόμευση.

ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΑΙ:

- ✓ Αποθάρρυνση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων, κυρίως από τους εργαζόμενους.
- ✓ Αύξηση της χρήσης ΜΜΜ, ποδήλατου ή πεζοπορίας.
- ✓ Προστασία ευαίσθητων περιοχών (ιστορικό - εμπορικό κέντρο) από ΙΧ
- ✓ Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης
- ✓ Βελτίωση της εικόνας της πόλης, αναβάθμιση αστικών περιοχών
- ✓ Κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση & βελτίωση της οδικής ασφάλειας

ΔΙΚΤΥΑ ΡΟΩΝ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ



ΔΙΚΤΥΑ ΡΟΩΝ ΠΕΖΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Στην ευρύτερη κεντρική περιοχή, η οποία οριοθετείται από τον εσωτερικό περιμετρικό δακτύλιο (και περιλαμβάνει και την περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού), θα δημιουργηθεί, σε χρονικό ορίζοντα δεκαετίας, ένα **πλήρως εκσυγχρονισμένο δίκτυο κίνησης πεζών**, το οποίο θα αποτελείται από:

- ❑ το εκτεταμένο δίκτυο όλων των τοπικών οδών, οι οποίες θα διαμορφωθούν σταδιακά σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας
- ❑ το δίκτυο των υφιστάμενων και προβλεπόμενων πεζοδρόμων
- ❑ τα πεζοδρόμια των κύριων οδών, τα οποία θα ανακατασκευασθούν σταδιακά, ώστε να πληρούν τις σύγχρονες προδιαγραφές σχεδιασμού και υλικών (ράμπες ΑΜΕΑ, διαβάσεις πεζών, οδεύσεις τυφλών, φυτεύσεις, φωτισμός φιλικός προς το περιβάλλον, βιοκλιματική προσέγγιση)

Οι βασικοί **άξονες κίνησης των πεζών στο κέντρο**, στους οποίους θα πρέπει να δοθεί **προτεραιότητα** ως προς τη συντήρηση - ανάπτυξη – διαμόρφωση τους, σε χρονικό ορίζοντα πενταετίας, είναι:

- ❑ Α. Γαζή - Κενταύρων
- ❑ Παπαναστασίου
- ❑ Παναγούλη
- ❑ Κολοκοτρώνη – Λ. Κατσώνη
- ❑ Υψηλάντου
- ❑ 23^{ης} Οκτωβρίου
- ❑ Θέτιδος-Κύπρου-Νικηταρά
- ❑ Δήμητρας
- ❑ Αεροδρομίου – Γεωργιάδου - Καλλιθέας
- ❑ Αεροδρομίου – 31^{ης} Αυγούστου - Βενιζέλου

ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΡΟΗΣ ΠΕΖΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ

Οι βασικοί άξονες προσπέλασης των πεζών προς το κέντρο της πόλης, οι οποίοι προτείνεται να συντηρηθούν - διαμορφωθούν – ανακατασκευασθούν την επόμενη πενταετία:

- ❑ Ιωαννίνων
- ❑ Ηρώων Πολυτεχνείου
- ❑ Σαρίμβεη
- ❑ Καρδίτσης
- ❑ Φαρσάλων
- ❑ Βόλου
- ❑ Αγιάς - Σεφέρη
- ❑ Σωκράτους
- ❑ Γρ. Λαμπράκη

Επίσης θα πρέπει να συντηρηθούν και να επεκταθούν οι περιπατητικές διαδρομές κατά μήκος της όχθης του Πηνειού ποταμού

ΔΙΚΤΥΑ ΡΟΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Δημιουργείται ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων μήκους 50 περίπου χλμ, το οποίο έρχεται να προστεθεί στους ήδη υφιστάμενους, μήκους 10 περίπου χλμ. Το δίκτυο αυτό δίνει τη δυνατότητα να κατευθυνθεί ο ποδηλάτης με ασφάλεια από τις συνοικίες τόσο προς το κέντρο της πόλης όσο και προς τις υπόλοιπες συνοικίες. Έχει γίνει προσπάθεια να είναι προσπελάσιμες με ποδήλατο όλες οι σημαντικές χρήσεις και δραστηριότητες σε όλη την πόλη. Οι ποδηλατόδρομοι καλύπτουν όλο το φάσμα των καθημερινών αναγκών μετακίνησης (εργασία, σχολείο, αναψυχή, άθληση, προπόνηση)

Στο κέντρο της πόλης οι ποδηλάτες θα έχουν επιπρόσθετα τη δυνατότητα να κινούνται στο εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας, όπως αυτό προτείνεται να διαμορφωθεί σε βάθος χρόνου δεκαετίας. Αντίστοιχα, στις συνοικίες, οι ποδηλάτες θα χρησιμοποιούν το εκτεταμένο δίκτυο των τοπικών οδών, οι οποίες θα πρέπει να σημανθούν ως ήπιας κυκλοφορίας.

Οι **βασικοί ποδηλατόδρομοι** οι οποίοι προτείνεται να κατασκευασθούν **στο κέντρο**, σε χρονικό ορίζοντα πενταετίας, είναι:

- ❑ Κολοκοτρώνη – Λ. Κατσώνη (σε συνδυασμό με τη διαμόρφωση τους ως οδών ήπιας κυκλοφορίας)
- ❑ Μ. Αλεξάνδρου – Φρ. Ρούσβελτ (σε συνδυασμό με την πεζοδρόμηση της Μ. Αλεξάνδρου)
- ❑ Ασκληπιού (σε συνδυασμό με τη διαμόρφωση της οδού ως ήπιας κυκλοφορίας)
- ❑ Νικηταρά – Αυξεντίου (σε συνδυασμό με τη διαμόρφωση τους ως ήπιας κυκλοφορίας)
- ❑ Αιόλου – Βυζαντίου - Ιουστινιανού (ήπιας κυκλοφορίας)

ΔΙΚΤΥΑ ΡΟΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

- ❑ Βενιζέλου (πεζόδρομος)
- ❑ Αθηνάς - Θέτιδος – Κύπρου
- ❑ Διονύσου - Δήμητρας
- ❑ Ηρώων Πολυτεχνείου (από τον κόμβο με την οδό Γεωργιάδου έως την οδό Αγιάς)
- ❑ Αεροδρομίου - Γεωργιάδου έως το Νοσοκομείο
- ❑ Περιμετρικά της συνοικίας των Αμπελοκήπων (στο ανάχωμα σε συνδυασμό με διαμόρφωση οδού ήπιας κυκλοφορίας)

Οι βασικοί ποδηλατόδρομοι που προτείνεται να κατασκευασθούν την επόμενη πενταετία εκτός κέντρου είναι:

- ❑ Επέκταση του παραποτάμιου δικτύου, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για αθλητική ποδηλασία.
- ❑ Ποδηλατόδρομος, ο οποίος θα συνδέει τη Γιάννουλη με το Αλακαζάρ και το κέντρο της πόλης.
- ❑ Κατά μήκος της οδού Φαρσάλων
- ❑ Κατά μήκος των οδών Μαρτάλη και Λατταμύας που ενώνει τις συνοικίες Λαχανόκηποι και Άγιος Γεώργιος, με το Σιδ. Σταθμό, το κέντρο και τις υπόλοιπες συνοικίες.
- ❑ Επέκταση του ποδηλατόδρομου της οδού Σαρίμβεη έως το γήπεδο της ΑΕΛ, το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο και την συνοικία της Τερψθέας.
- ❑ Επέκταση του ποδηλατόδρομου της οδού Ιωαννίνων έως τα ΤΕΙ Θεσσαλίας
- ❑ Κατά μήκος των οδών Αγιάς και Σωκράτους
- ❑ Επέκταση του ποδηλατόδρομου της οδού Τσιτσάνη προς την οδό Φαρσάλων ανατολικά και προς την οδό Ιωαννίνων δυτικά

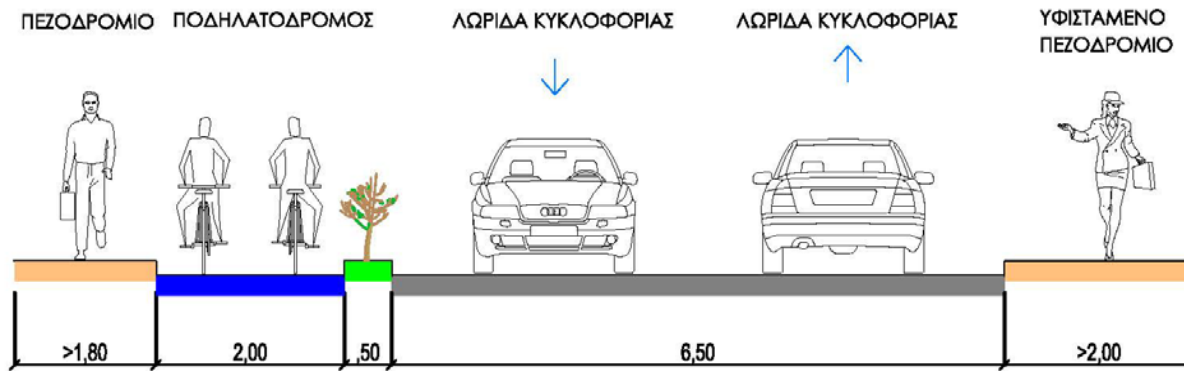
ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

- ❑ Δημιουργία θέσεων στάθμευσης των ποδηλάτων (ποδηλατοστάσια) σε όλα τα σημεία συνάθροισης του κοινού στο κέντρο της πόλης.
- ❑ Δημιουργία χώρων ενοικίασης ποδηλάτων, με τοποθέτηση αυτόματων μηχανημάτων πληρωμής, σε επίκαιρες θέσεις τόσο στο κέντρο όσο και στην περίμετρο του (Αλκαζάρ, Σιδηροδρομικός Σταθμός, ΚΤΕΛ, χώροι μετεπιβίβασης, κλπ)

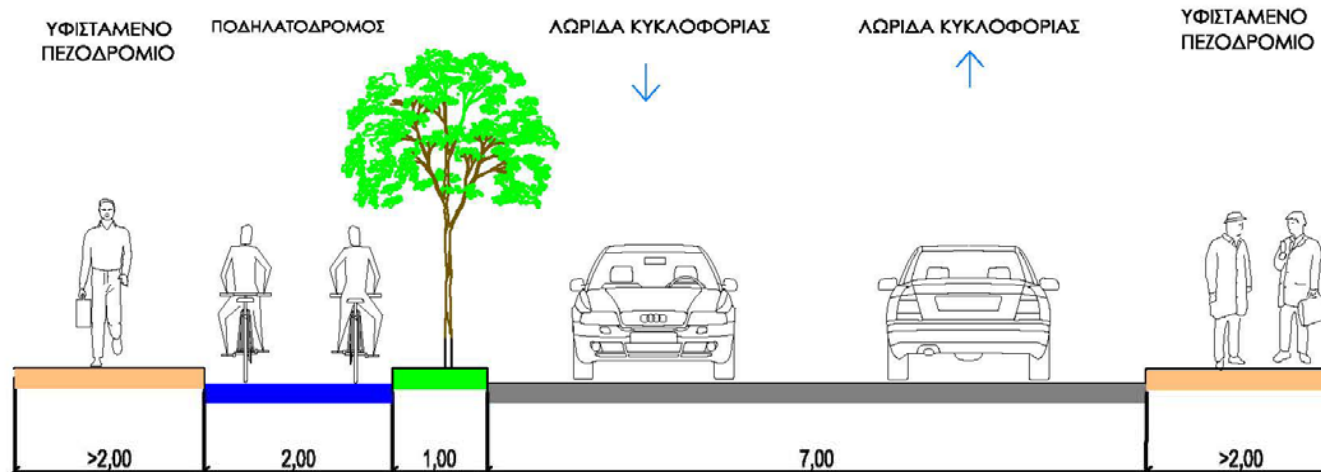
ΔΙΚΤΥΑ ΡΟΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ – ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΟΜΕΣ

ΟΔΟΣ ΦΑΡΣΑΛΩΝ

Οδικό τμήμα από Διγενή Ακρίτα έως Γουργιώτη

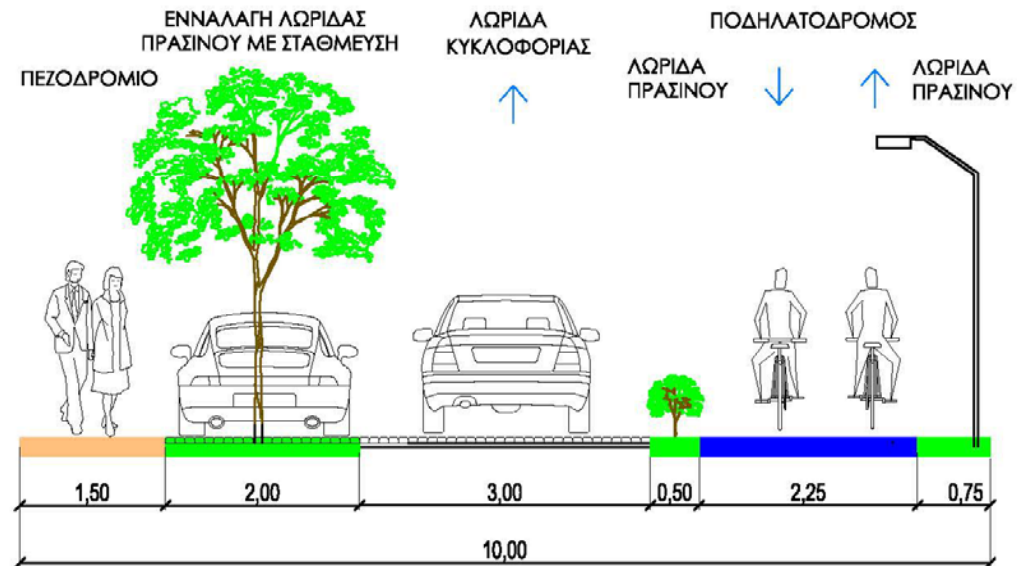


Οδικό τμήμα από Περιφερειακή έως Διγενή



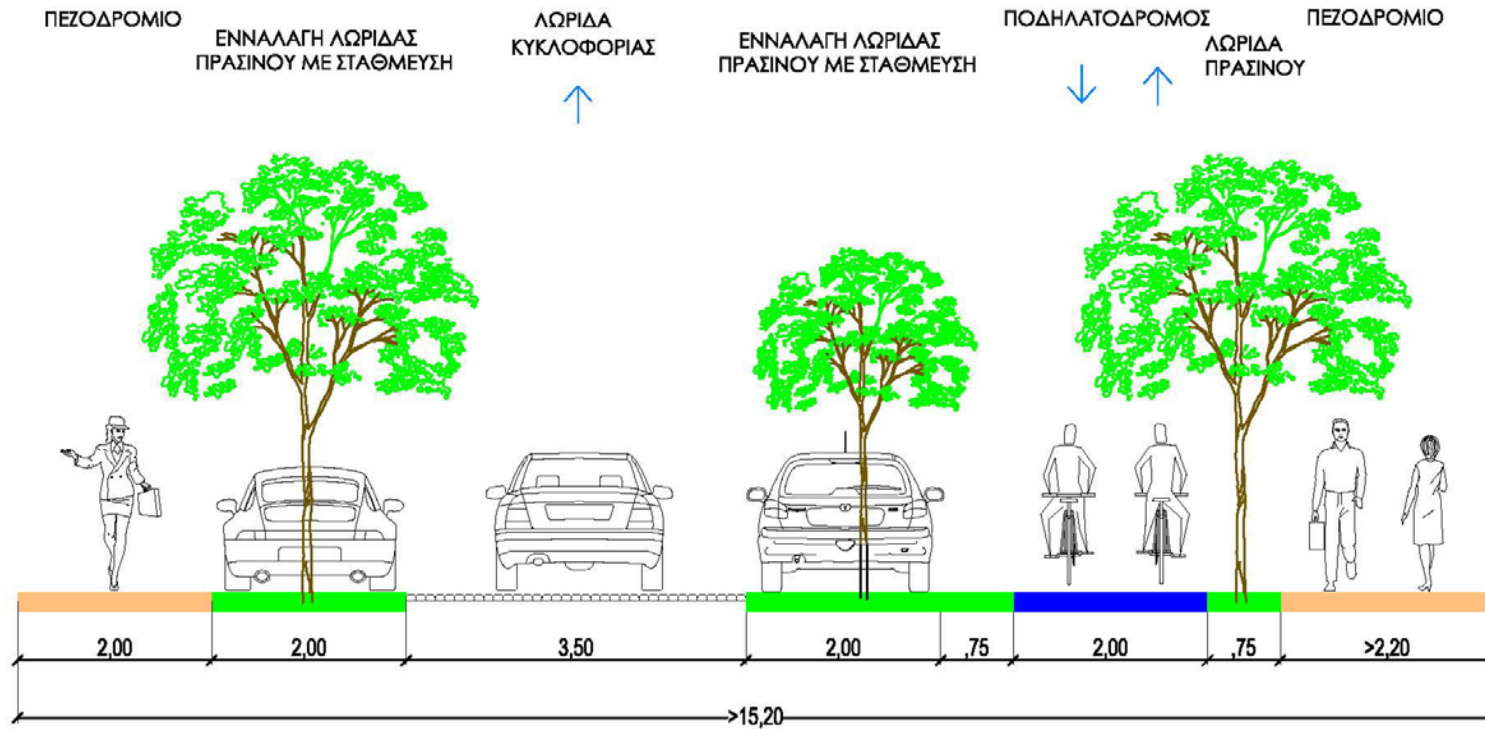
ΔΙΚΤΥΑ ΡΟΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ – ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΟΜΕΣ

ΟΔΟΣ ΛΑΤΑΜΥΑΣ



ΔΙΚΤΥΑ ΡΟΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ – ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΟΜΕΣ

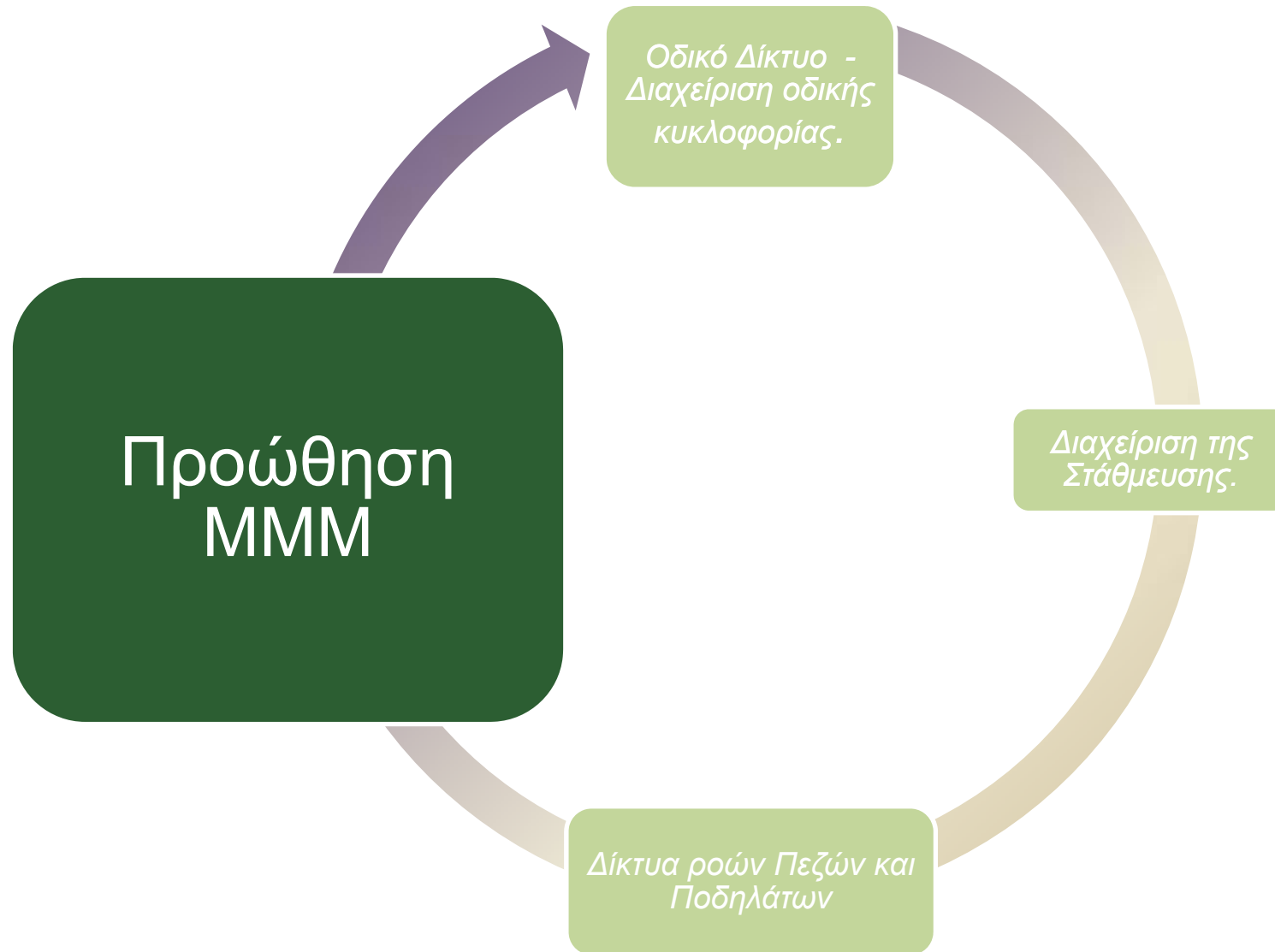
ΟΔΟΣ ΙΟΥΣΤΙΝΙΑΝΟΥ



ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΤΥΑ ΡΟΩΝ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΑΙ:

- ✓ Σημαντική αύξηση πυκνότητας δικτύου πεζοδρόμων και των οδών ήπιας κυκλοφορίας
- ✓ Αποθάρρυνση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων & αύξηση της χρήσης ποδήλατου ή πεζή μετακίνησης.
- ✓ Βελτίωση του ποσοστού του μήκους ποδηλατόδρομων σε σχέση με το συνολικό οδικό δίκτυο
- ✓ Συνολική βελτίωση της οδικής ασφάλειας
- ✓ Βελτίωση της εικόνας της πόλης & αναβάθμιση ιστορικών – ευαίσθητων περιοχών
- ✓ Βελτίωση δείκτη αριθμού οργανωμένων θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων σε σχέση με πληθυσμό περιοχής
- ✓ Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης
- ✓ Βελτίωση της δημόσιας υγείας

ΠΡΩΘΗΣΗ MMM



ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ MMM

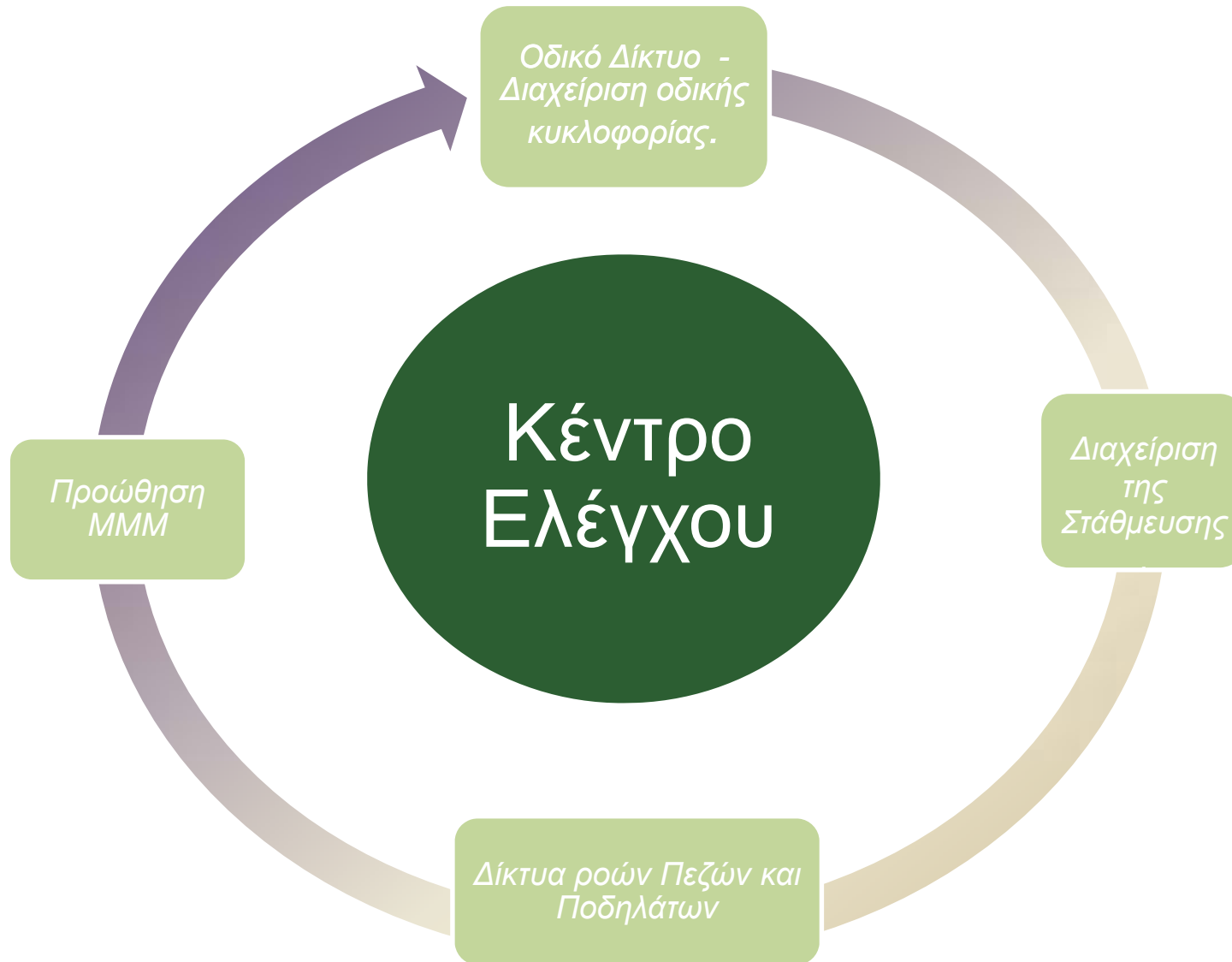
Διατήρηση υψηλού επιπέδου λειτουργίας του δικτύου Δημοσίων Συγκοινωνιών με:

- Λωρίδες αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων στην κεντρική περιοχή
- ITS - Ευφυείς Συγκοινωνίες
- Οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον (Πράσινος στόλος ΔΣ)
- Καθημερινά δρομολόγια σε τακτά χρονικά διαστήματα
- Πληροφόρηση ΔΣ σε πραγματικό χρόνο σε όλες τις στάσεις
- Έλεγχος φωτεινής σηματοδότησης, πράσινο κύμα για Δ.Σ
- Νυχτερινά λεωφορεία που καλύπτουν όλη την επιφάνεια της πόλης
- Επαρκής γεωγραφική κάλυψη με απόσταση βαδίσματος έως 300μ
- Ελκυστικές χρεώσεις για μαθητές/φοιτητές, ηλικιωμένους, τακτικούς επιβάτες, άνεργους κτλ.
- Χαμηλά οχήματα για την εξασφάλιση προσβασιμότητας σε όλους
- Υπηρεσίες μετακίνησης κατόπιν κλήσης
- Κάμερες ασφαλείας (ασφάλεια)
- Σύστημα πληρωμών βάσει τεχνολογίας GSM
- Ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων (εισιτήρια μέσω SMS, e-ticketing)
- Παροχή υπηρεσιών Wi-Fi εν κινήσει.

ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΓΙΑ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΜΜΜ ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΑΙ:

- ✓ Σημαντική μεταπήδηση των χρηστών από το ΙΧ στα ΜΜΜ
- ✓ Αύξηση ταχύτητας κίνησης λεωφορείων
- ✓ Βελτίωση των συνθηκών και του επιπέδου άνεσης και ασφάλειας που αντιλαμβάνονται οι χρήστες της Δ.Σ
- ✓ Αύξηση δείκτη μετακινήσεων το χρόνο, ανά κάτοικο με Δ.Σ
- ✓ Αύξηση δείκτη κάτοικοι / λεωφορείο
- ✓ Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών
- ✓ Μείωση κόστους μετακίνησης
- ✓ Βελτίωση της ποιότητας - εικόνας των ΜΜΜ και της αξιοπιστίας των δρομολογίων

ΚΕΝΤΡΟ ΕΛΕΓΧΟΥ



ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου «έξυπνου» συστήματος κυκλοφορίας (ITS) με στόχο την:

- ✓ Διαχείριση σηματοδοτών και παροχή προτεραιότητας σε λεωφορεία και οχήματα εκτάκτου ανάγκης.
- ✓ Διαχείριση πρόσβασης των πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης. Ιδιαίτερα σημαντικό για την τροφοδοσία, την πρόσβαση των κατοίκων σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού και γενικότερα για τον έλεγχο της εισόδου οχημάτων στους πεζοδρόμους σε 24ωρη βάση.
- ✓ Πληροφόρηση οδηγών για κενές θέσεις σε χώρους στάθμευσης εκτός οδού, δημόσιας χρήσης. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τη μείωση των διαδρομών για αναζήτηση ελεύθερης θέσης.
- ✓ Διαχείριση στόλου λεωφορείων – Πληροφόρηση επιβατικού κοινού.

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ

Μακροπρόθεσμες παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στην πόλη:

- ✓ Υπογειοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών
- ✓ Απομάκρυνση των στρατοπέδων και μετατροπή τους σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους

ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΕ 3 ΧΡΟΝΙΚΟΥΣ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ:

- ❖ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΑ ΕΡΓΑ ➡ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑ
- ❖ ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΑ ΕΡΓΑ ➡ ΔΕΚΑΕΤΙΑ
- ❖ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ ΕΡΓΑ ➡ ΕΙΚΟΣΑΕΤΙΑ

ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ:

- ❖ Οδικών έργων (μελέτες οδοποιίας οδικών τμημάτων και κόμβων)
- ❖ Κυκλοφοριακών παρεμβάσεων (μελέτες σήμανσης και σηματοδότησης)
- ❖ Αστικών αναπλάσεων (μελέτες διαμόρφωσης πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρομίων, ποδηλατοδρόμων, κλπ)
- ❖ Ελεγχόμενης Στάθμευσης στην κεντρική περιοχή (επιλογή συστήματος διαχείρισης και αστυνόμευσης, ακριβής χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης, σήμανση, κλπ)
- ❖ Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας και Στάθμευσης
- ❖ Αναδιοργάνωση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς