

Δήμος Φαρσάλων

Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ.

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

Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης ΑΕ

Περιεχόμενα

1.	Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων	4
1.1	Αποτελέσματα της 2 ^{ης} διαβούλευσης	4
1.2	Τελικό κοινό όραμα, προτεραιότητες ΣΒΑΚ και προβλήματα που θα επιλυθούν	15
1.3	Στρατηγικοί στόχοι	19

Σημείωση

Τα παραδοτέα που αναρτώνται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ έχουν τροποποιηθεί ώστε να ανταποκρίνονται στη μορφή και το περιεχόμενο που ορίζει ο νόμος 4784/2021 «*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*» για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Τα αρχικά παραδοτέα που έχουν παραληφθεί από το Δήμο Φαρσάλων ανταποκρίνονται στην τεχνική προσφορά της LEVER Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε. για την υπηρεσία του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Φαρσάλων και αποτελούν εκτενέστερα τεύχη.

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

1.1 Αποτελέσματα της 2^{ης} διαβούλευσης

Πριν να παρουσιαστεί το τελικό όραμα, οι προτεραιότητες και τα προβλήματα που επιδιώκει να λύσει το ΣΒΑΚ, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της 2^{ης} διαβούλευσης που αφορούν το Σχέδιο. Η δεύτερη διαβούλευση αποτελούνταν από 2 στάδια. Μία συνάντηση δια ζώσης με τους φορείς συγκοινωνιακού έργου και την τοπική κοινωνία με σκοπό την τελική διαμόρφωση των σεναρίων κινητικότητας και τον σχολιασμό τους πάνω στα ευρήματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, και μία διαδικτυακή έρευνα στην οποία οι πολίτες τοποθετούνται στα σενάρια, επιλέγουν αυτό που θεωρούν καλύτερο για την πόλη, και σχολιάζουν το όραμα και τις προτεραιότητες που έχει θέσει το ΣΒΑΚ.

Η δια ζώσης συνάντηση διεξήχθη στο Πολιτιστικό Κέντρο του Δήμου Φαρσάλων. Παρευρέθησαν περί τα 40 άτομα. Οι τοποθετήσεις των φορέων στο πλαίσιο της 2ης Θεματικής Διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ του Δήμου Φαρσάλων, συνοψίζονται ως εξής:

Η αστυνομική υπηρεσία κρατάει αρχείο παρατηρήσεων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας για κάθε έτος. Θεωρεί πως πρέπει να δοθεί έμφαση στον οδηγό του ΙΧ και σε μηχανισμούς στάθμευσης (πάρκινγκ, παρκόμετρα κλπ) που θα διευκολύνουν την αστυνόμευση. Ιδιαίτερα επικίνδυνο σημείο όπου προκαλούνται ατυχήματα και χρήζει διερεύνησης είναι η συμβολή των οδών Κουκουφλή, Πλαστήρα, Θέτιδος, Θεμιστοκλέους.

Ο πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου πρότεινε να εξεταστεί η μίξη των σεναρίων. Επιπλέον ανέφερε ότι στις οδούς Λαρίσης, Λαμίας και Βόλου εμφανίζεται το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης και χρειάζεται σε αυτές να δοθεί βαρύτητα, όπως και να εξεταστεί η δημιουργία ποδηλατικού δικτύου. Επισήμανε ότι οι εσοχές για φορτοεκφορτώσεις στις οδούς Λαμίας και Καναδά δεν τηρούνται και μάλιστα καταλαμβάνονται από αυτοκίνητα ακόμα και στις 5³⁰ το πρωί όπου ξεκινούν οι φορτοεκφορτώσεις από τα μεγάλα φορτηγά (τριαξονικά). Λόγος έγινε και για μεταφόρτωση εμπορευμάτων με μικρότερα οχήματα όπως τρίκυκλα κ.α. Όπως ειπώθηκε, κάτι τέτοιο δεν ήταν πετυχημένο λόγω του μικρού όγκου αποθεμάτων που δεν δικαιολογεί τέτοιες ενέργειες.

Αυτά ειπώθηκαν από το πρόεδρο του Δ.Σ. δια ζώσης. Επιπλέον, εστάλη στην ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ κείμενο με παρατηρήσεις / προτάσεις από τον πρόεδρο στο οποίο αναφέρονται τα παρακάτω (χωρίς επεξεργασία):

«Αξιότιμοι Κύριοι

Κατοικώ στην πόλη των Φαρσάλων από τα μέσα του 1989, οπότε και τοποθετήθηκα ως Διοικητής του Αστυνομικού Τμήματος, σήμερα απόστρατος και ενεργός πολίτης αφού υπηρετώ τους συμπολίτες μου από τη θέση του Προέδρου του Δημοτικού Συμβουλίου.

Ένα από τα προβλήματα που απασχολούσαν και συνεχίζουν να απασχολούν Δημοτική Αρχή και Αστυνομία, είναι η κυκλοφορία πεζών και οχημάτων κυρίως στο κέντρο της πόλης. Οι κατά καιρούς φιλότιμες προσπάθειες των παραπάνω αρχών με μικροεπεμβάσεις (τοποθετήσεις κώνων και προειδοποιητικών πινακίδων) δεν έλυσαν το πρόβλημα, το άμβλυναν όμως, για λίγο φυσικά, αφού οδηγοί οχημάτων και όχι μόνο κατέστρεψαν τους κώνους και επανήλθε η ίδια κατάσταση.

Φανερό είναι πως η «παιδεία» των δημοτών, για το κυκλοφοριακό γενικά είναι σε χαμηλό επίπεδο, κάτι που στη Β΄ διαβούλευση επισημάνθηκε και από εκεί πρέπει να ξεκινήσουμε, να πραγματοποιηθούν διαλέξεις από ειδικούς, που ο Δήμος σε συνεργασία με το τοπικό Αστυνομικό Τμήμα θα οργανώσει.

Ύστερα από τα παραπάνω , παρακαλώ επιτρέψτε μου να παραθέσω τις απόψεις μου και ίσως συμβάλω στο ελάχιστο, στην προσπάθειά σας, για τη βελτίωση της προσβασιμότητας κατοίκων και επισκεπτών στην πόλη αλλά και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Οι τρεις κύριοι - βασικοί οδοί που είναι εισόδοι και έξοδοι της πόλης, Λαρίσης, Λαμίας και Βόλου που είναι διπλής κυκλοφορίας να παραμείνουν ως έχουν (διπλής), με την προϋπόθεση σε αρκετή απόσταση από το κέντρο (κοντά στο ένα χιλιόμετρο και στη μια πλευρά τους) να κατασκευαστεί λωρίδα ποδηλάτων που θα διαχωρίζεται από αυτές των οχημάτων, με λουλούδια και καλλωπιστικά φυτά χαμηλής βλάστησης , έτσι θα αποτραπεί η παράνομη στάθμευση οχημάτων, θα ξεκινήσει δειλά- δειλά η κυκλοφορία των ποδηλάτων που σήμερα φυσικά με ασφάλεια, η προσπέλαση στο κέντρο θα γίνει άνετη, σύντομη, και ασφαλής και ταυτόχρονα θα ομορφαίνουν τις εισόδους της πόλης, θα ανεβάζουν τη διάθεση των δημοτών αλλά και επισκεπτών.

Οδοί γύρω από το κέντρο της πόλης που δεν είναι μονόδρομοι πρέπει να μονοδρομηθούν, για να γίνει εύκολη και ακίνδυνη η διέλευση των οχημάτων..

Παρέμβαση στην οδό Καναδά, με τοποθέτηση σταθερών γλαστρών στο ρείθρο και των δύο πεζοδρομίων για παρεμπόδιση της στάθμευσης οχημάτων πάνω σε αυτά, χάραξη επί των πεζοδρομίων, με έντονη χρωματισμό, λωρίδας ποδηλάτων ώστε να γίνεται χρήση αυτών μόνο από πεζούς και ποδηλάτες.

Έντονος χρωματισμός των υπαρχόντων σε πεζοδρόμια εσοχών ,(Καναδά, Λαμίας) και κάθετη σήμανση αυτών, που θα δηλώνει ότι πρόκειται για θέσεις φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και όχι στάθμευσης οχημάτων όπως στη συνείδηση κάποιων δημοτών αποτυπώθηκε , το ωράριο εισόδου φορτηγών οχημάτων και η εκφόρτωση εμπορευμάτων καθώς και η περισυλλογή απορριμμάτων και ανακύκλωσης από απορριμματοφόρα του Δήμου, πρέπει να ορίζεται με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου και φυσικά να ελέγχεται η τήρησή του.

Δεν υπάρχουν διαβάσεις πεζών στο κέντρο κυρίως της πόλης, απέναντι από τράπεζες, υπηρεσίες, ιατρεία, σουπερ μάρκετ, πρέπει να δημιουργηθούν άμεσα, με επίσης έντονο χρωματισμό, ώστε να είναι αντιληπτές από οδηγούς και έτσι θα δίνουν προτεραιότητα στους πεζούς, όπως γίνεται σε Δράμα, Καβάλα, Βέροια απ' όπου έχω άποψη.

Στους υπάρχοντες πεζοδρόμους του κέντρου, επίσης επικρατεί αναρχία, ασυνείδητοι οδηγοί εκμεταλλεόμενοι πολλές φορές την αδυναμία της τοπικής Αστυνομίας ως προς την αστυνόμευση (μικρός αριθμός υπηρετούντων, πολλά μέτρα, αποσπάσεις, αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών), σταθμεύουν τα οχήματά τους σ' αυτούς, εμποδίζοντας και θέτοντας σε κίνδυνο τους πεζούς, για λύση του προβλήματος προτείνεται η τοποθέτηση στις εισόδους, βυθιζόμενες κάθετες μπάρες, που θα ανοίγουν με κάρτα την οποία θα εφοδιάζονται από τον Δήμο μόνο οι διαμένοντες σε αυτούς, προκειμένου να διέρχονται με τα αυτοκίνητά τους, είτε για να τα σταθμεύσουν στα υπόγεια γκαράζ τους είτε για φορτοεκφόρτωση ειδών, αλλά και για επιβίβαση - αποβίβαση μελών της οικογένειάς τους, η Πυροσβεστική Υπηρεσία, η Αστυνομία και το Κέντρο Υγείας.

Στο μέσον των πεζοδρόμων μπορούν να τοποθετηθούν γλάστρες με λουλούδια και καλλωπιστικά φυτά, ενώ δεξιά και αριστερά στο οδόστρωμα να χαραχτούν έγχρωμες εικόνες ποδηλάτου που θα δηλώνουν και την κυκλοφορία ποδηλάτων.

Να βελτιωθούν τα πεζοδρόμια του κέντρου τουλάχιστον, έτσι ώστε να μπορεί να διέρχεται παιδικό καρότσι αλλά και ποδήλατο (μόνο τότε θα μπορούμε να μιλάμε για χρήση ποδηλάτου όχι μόνο από μικρούς αλλά και από μεγάλους).

Έντονος χρωματισμός στις υπάρχουσες ράμπες των ΑΜΕΑ, δημιουργία και σε άλλα σημεία της πόλης και όχι μόνο στο κέντρο π.χ. στο ύψος της Λαϊκής Αγοράς και τοποθέτηση δεξιά- αριστερά χαμηλού κιγκλιδώματος που θα αποτρέπει τη στάθμευση οχημάτων από ασυνείδητους οδηγούς.

Δημιουργία δύο θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑΜΕΑ στην οδό Λαμίας , σε συνέχεια της θέσης φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων, και δύο επί της οδού Λαρίσης, έναντι γαλακτοπωλείου ΛΥΚΟΥ.

Επιτακτική ανάγκη δημιουργίας κυκλικού κόμβου στους έξι δρόμους (ΓΙΟΥΒΑ), όπως επισημάνθηκε από την εκπρόσωπο του Αστυνομικού Τμήματος στη Β΄ διαβούλευση και για τους λόγους που απαρίθμησε, στο κέντρο του οποίου να υπάρχει τριφυλλάκι ή γκαζόν ή καλλωπιστικά φυτά η κάποια παράσταση σχετιζόμενη με την ιστορία της πόλης και χρωματισμός του κυκλικού τσιμεντένιου ρείθρου.

Ομοίως, δημιουργία κυκλικού κόμβου, κατά την ταπεινή μου γνώμη, απαιτείται και στη συμβολή των οδών Λαμίας με τη Θέτιδος, για τους παραπάνω λόγους και με τον ίδιο τρόπο.

Επίσης, όπως προφορικά πρότεινα και στη Δημοτική Αρχή, να ζωγραφιστούν όλοι οι υπάρχοντες ,στο κέντρο αρχικά, κάδοι απορριμμάτων, με διάφορα θέματα, έτσι θα δοθεί μια άλλη διάσταση στην πόλη.

Η χρήση του ποδηλάτου , πιστεύω πως θα βοηθήσει σε αρκετά μεγάλο βαθμό στο εγχείρημα, αρκεί να γίνει μεγάλη καμπάνια από τη Δημοτική Αρχή, από Συλλόγους, από Σχολεία κ.λ.π.

Η δημιουργία Δημοτικής Αστικής γραμμής, θα εξυπηρετεί πολύ μικρό αριθμό δημοτών (κυρίως ηλικιωμένων) που έχουν την υπομονή να περιμένουν, άρα δεν θα συμβάλλει σημαντικά στο ζητούμενο και θα είναι δαπανηρό. Θα βοηθούσαν όμως ακάλυπτα οικοπέδα γύρω από το κέντρο, τα οποία ο Δήμος θα μετέτρεπε σε χώρους στάθμευσης οχημάτων με μικρό, συμβολικό τιμολόγιο στάθμευσης .

Σας ευχαριστώ για τη φιλοξενία, σας συγχαίρω για τις προσπάθειες που καταβάλετε προκειμένου να βελτιώσετε την κινητικότητα στην πόλη που ζω, σας εύχομαι καλή δύναμη και συνέχεια.»

Μέλος (1) της τοπικής κοινότητας ανέφερε ότι όπως και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας, υπάρχει συγκέντρωση των εμπορικών λειτουργιών και υπηρεσιών στο κέντρο της πόλης, με αποτέλεσμα οι πολίτες να μετακινηθούν στο κέντρο. Εκφράστηκε η άποψη της ύπαρξης διαμπερούς κυκλοφορίας έτσι ώστε οι υπηρεσίες να είναι προσβάσιμες από τους πολίτες. Επίσης, προτάθηκε ο συνδυασμός της αστικής συγκοινωνίας με το σταθμό στα Παλαιοφάρσαλα.

Μέλος (2) της τοπικής κοινότητας σχολίασε τις υπάρχουσες ανηφόρες στα Φάρσαλα, οι οποίες δυσχεραίνουν τη χρήση του ποδηλάτου με αποτέλεσμα αυτό να μην μπορεί να φτάσει παντού. Εκεί θα βόλευε περισσότερο η αστική συγκοινωνία. Επίσης, επισήμανε ότι θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο κόσμος που έρχεται από τα χωριά και οι θέσεις στάθμευσης, δεδομένου ότι θα συνεχιστεί η χρήση αυτοκινήτου από τους κατοίκους άλλων οικισμών. Ωστόσο, στους οικισμούς Αχίλλειο και Βασιλί θα πρέπει να εξεταστεί η δημιουργία ποδηλατοδρόμου που θα συνδέει τα χωριά με το κέντρο των Φαρσάλων. Σημαντικό επίσης θέμα είναι η σύνδεση με τον σταθμό των τραίνων στα Παλαιοφάρσαλα. Χρειάζεται να εξεταστεί η συνδεσιμότητα με τον σταθμό, καθώς βρίσκεται σε απομονωμένο σημείο. Η ένωση των δύο πλατειών (πλατεία Δημαρχείου και πλατεία Λαού) είναι ένα άλλο θέμα που πρέπει να εξεταστεί, με σκοπό την επιστροφή του κόσμου στο κέντρο της πόλης και την δημιουργία ενός πιο φιλικού κέντρου για τις νέες μητέρες που συνοδεύουν παιδιά αλλά και για τους ηλικιωμένους. Ακόμη τάχθηκε υπέρ των προτάσεων ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων και χρήσης ποδηλάτου. Ανέφερε χαρακτηριστικά ότι υποδομές πεζοδρομίων έχουν αρκετά προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Όσον αφορά την αστική συγκοινωνία, είναι ιδιαίτερα σημαντική για να υπάρχει εύκολη πρόσβαση στο κέντρο από ηλικιωμένους και παιδιά. Επίσης, έθεσε ως πρόταση την σύνδεση

των εργατικών κατοικιών με αστική συγκοινωνία και τη δημιουργία ενός ασφαλούς σχολικού δικτύου για ένα πιο ενεργητικό τρόπο ζωής.

Μέλος (3) της τοπικής κοινότητας πρότεινε να δοθεί βαρύτητα στην κινητικότητα γύρω από τα σχολεία και να γίνουν ημερίδες ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης διότι από εκεί ξεκινάει η παιδεία για τους μελλοντικούς οδηγούς.

Μέλος (4) της τοπικής κοινότητας αναφέρθηκε στην προσβασιμότητα στις σχολικές μονάδες. Συγκεκριμένα, σχολίασε ότι δίπλα στο μεγάλο σχολείο δεν υπάρχουν σχεδόν καθόλου πεζοδρόμια και όσα λίγα εντοπίζονται είναι ιδιαίτερα μικρά. Δεδομένου ότι ο όγκος των καθηγητών και μαθητών που μετακινούνται προς και από αυτό είναι μεγάλος (450 άτομα), θα πρέπει να εξεταστεί η κίνηση των οχημάτων ενώνει τα σημαντικά σημεία στην πόλη για να μπορούν οι γονείς με τα παιδιά αλλά και οι επισκέπτες να πηγαίνουν με ευκολία να τα διασχίσουν και να κάνουν την βόλτα τους.

Μέλος (5) της τοπικής κοινότητας επισήμανε την ανάγκη για αστυνόμευση ώστε να προστατευτούν τα μέτρα. Ανέφερε ότι οι οδοί Λαρίσης και Βόλου χρειάζονται βελτίωση. Επίσης, εξέφρασε τη δυσχέρειά του για τη λειτουργία του φαναριού στην περιοχή της λαϊκής αγοράς, που κατά τις απογευματινές και βραδινές ώρες, γίνεται αναλάμπων, επιτρέποντας την διέλευση κινήσεων με ανάπτυξη της ταχύτητας. Τέλος αναφέρθηκε στην προβληματική σηματοδότηση στις οδούς Λαρίσης με Θέτιδος, όπου προβλέπεται χρόνος για κινήσεις (στο φανάρι) που πλέον δεν υπάρχουν μετά την μονοδρόμηση της οδού Θέτιδος προς δυσμάς.

Διάφορα μέλη της τοπικής κοινότητας σχολίασαν ότι θα πρέπει να δοθεί βάση στην παιδεία των πολιτών πάνω στα θέματα κινητικότητας, ότι χρειάζεται προσοχή στον σχεδιασμό της νέας πλατείας και ότι η πρώτη λύση που προτείνεται από την ομάδα έργου θα ήταν καλή αν δεν υπήρχε υπερσυγκέντρωση εμπορικών δραστηριοτήτων στο κέντρο.

Αντιπρόσωπος του εμπορικού συλλόγου σχολίασε την χωροθέτηση των καταστημάτων η οποία κατά πλειοψηφία γίνεται σε μέρη που περνάνε αυτοκίνητα (πχ. Οδός Λαρίσης). Επισήμανε μάλιστα ότι τα καταστήματα λιανικής σε πεζοδρόμους έχουν κλείσει εκτός από αυτά που γειτνιάζουν με δρόμους. Οι πεζοδρόμοι των τελευταίων 10 χρόνων δεν έχουν λειτουργήσει και αυτό αποτελεί σημαντικό ζήτημα στον Δήμο. Προβλήματα αποτελούν τα δέντρα στα πεζοδρόμια που δυσχεραίνουν την κίνηση των πεζών, ενώ για τα καρτσάκια δεν υπάρχει τρόπος να διέλθουν από τα πεζοδρόμια αυτά. Σχετικά με την αστική συγκοινωνία, προτάθηκε να επεκταθεί στις όμορες κοινότητες για να μειωθεί η χρήση ΙΧ από τους οικισμούς προς την πόλη. Τέλος, στοιχεία στα οποία θα πρέπει να δοθεί βάση σύμφωνα με τον εμπορικό σύλλογο είναι η εύκολη προσβασιμότητα στο κέντρο, η δυνατότητα στάθμευσης για μικρό χρονικό διάστημα στο κέντρο ώστε να μπορεί κάποιος να κάνει τη δουλειά του και να φύγει. Αναφέρθηκε τέλος στην αύξηση της επισκεψιμότητας στην πόλη και στη δημιουργία σχεδίου και σωστού ωραρίου φορτοεκφόρτωσης.

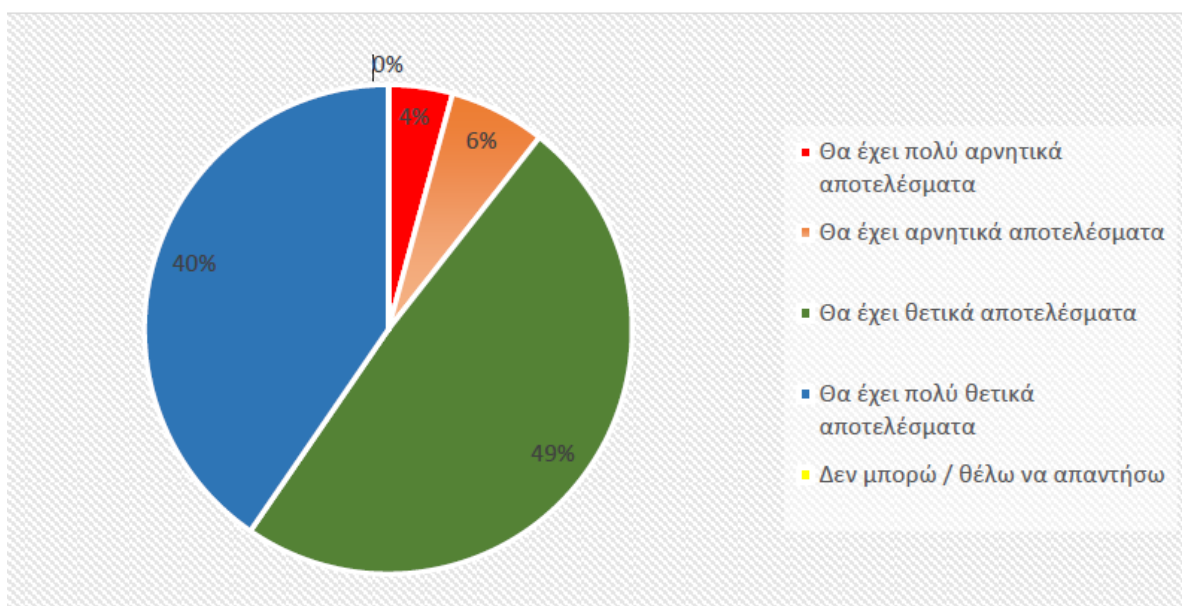
Αντιδήμαρχος έθεσε ως σημαντική παράμετρο την αλλαγή της νοοτροπίας των ανθρώπων από ατομικό σε συλλογικό επίπεδο. Επίσης, θεωρεί ότι χρειάζονται περισσότεροι κυκλικοί κόμβοι στον Δήμο και χώροι στάθμευσης στην εσωτερική περιφερειακή.

Την συζήτηση έκλεισε ο κ. Δήμαρχος, τονίζοντας ότι η πόλη πρέπει να γίνει πιο λειτουργική. Επιπλέον, αναφέρθηκε στη σημασία της συμμετοχικότητας, επισημαίνοντας ότι όσο πιο πολλοί παίρνουν μέρος σε τέτοιου είδους συζητήσεις, τόσο πιο πολλές ιδέες γεννούνται και έτσι υπάρχει μεγαλύτερη βοήθεια προς τους μελετητές.

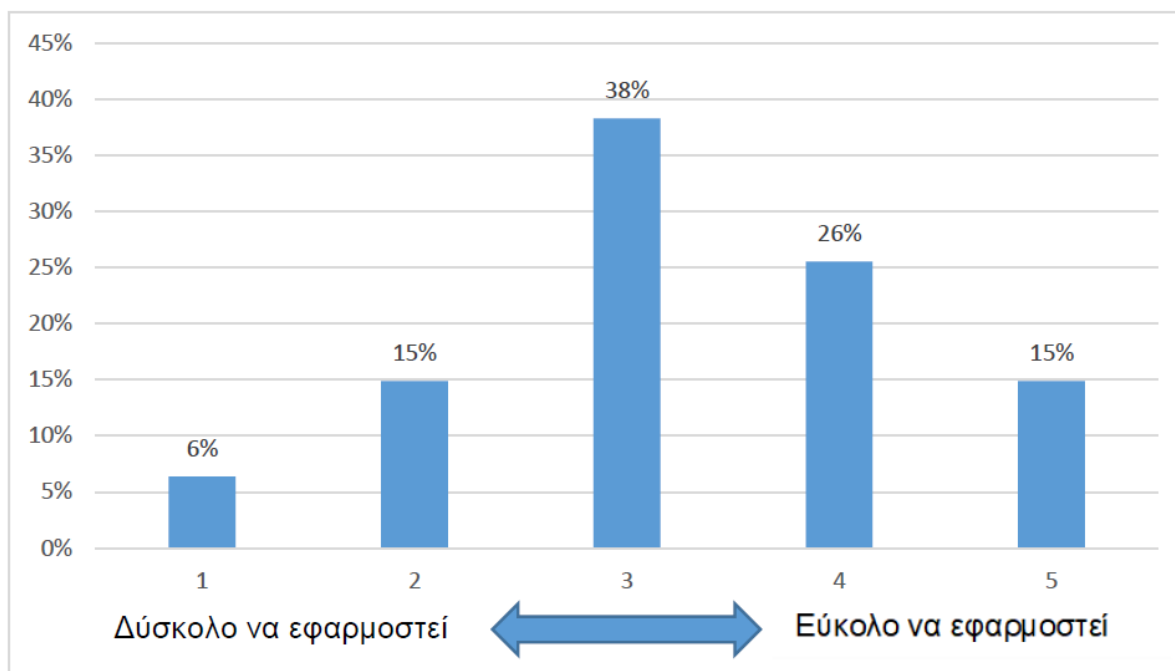
Η συμμετοχή στην διαμόρφωση του σεναρίου κινητικότητας «ανοίχθηκε» στους πολίτες της πόλης των Φαρσάλων και της ευρύτερη περιοχής με την χρήση ηλεκτρονικής φόρμας με την μορφή ερωτηματολογίου. Η ηλεκτρονική φόρμα τοποθέτησης πολιτών για το σενάριο κινητικότητας, δεχόταν τοποθετήσεις για διάρκεια ενός μηνός. Συνολικά υπήρξαν 47 τοποθετήσεις, το σύνολο των οποίων ήταν ολοκληρωμένες και ικανές προς επεξεργασία. Οι πολίτες, αφού μελετήσουν το εκάστοτε σενάριο, τοποθετούνται σε ότι αφορά τα εξής:

- Εκτίμηση αποτελεσμάτων του σεναρίου
- Ευκολία εφαρμογής του σεναρίου
- Ανοικτή τοποθέτηση

Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται παρακάτω:



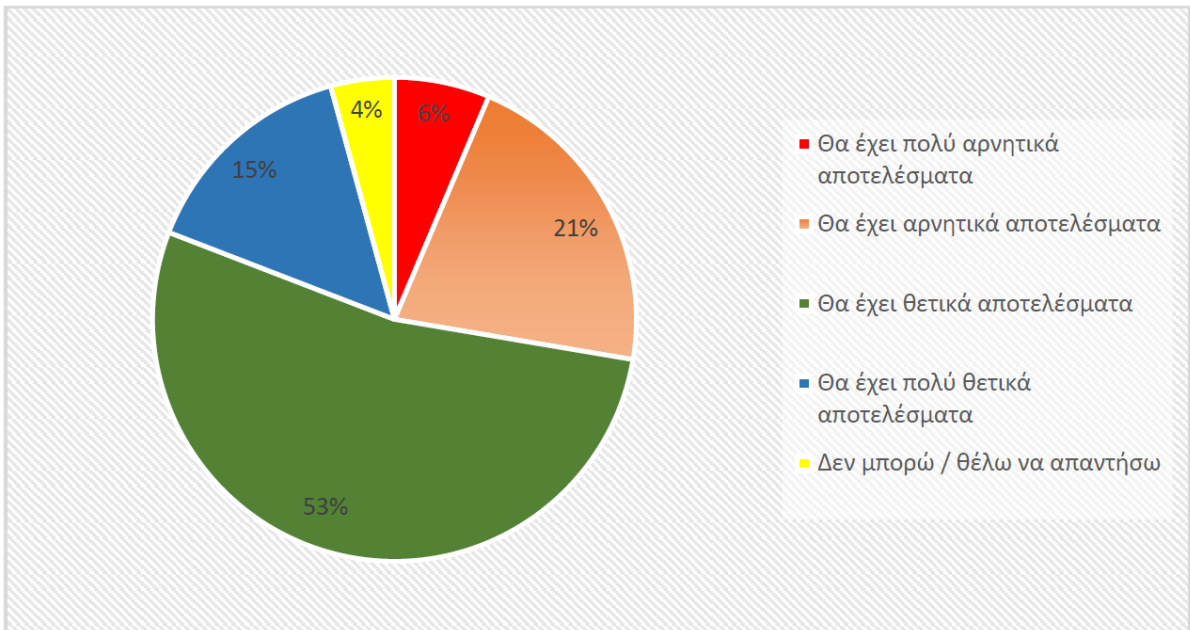
Εικόνα 1 Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του σεναρίου A



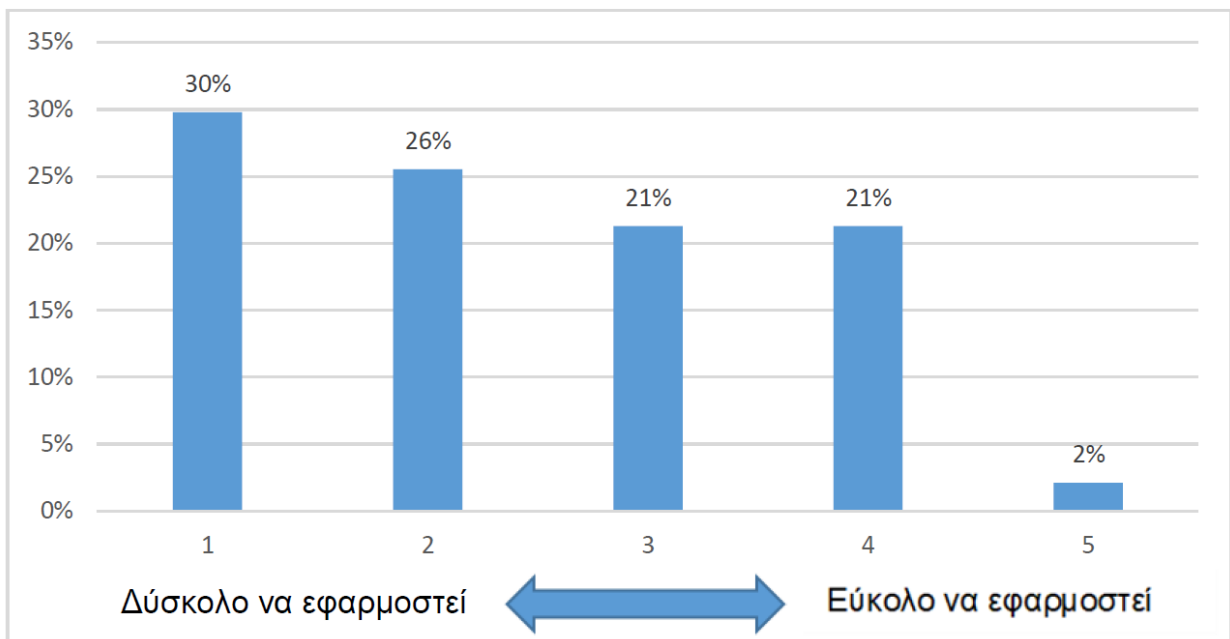
Εικόνα 2 Εκτίμηση ευκολίας εφαρμογής του σεναρίου A

Ανοικτή τοποθέτηση πολιτών (χωρίς επεξεργασία των απαντήσεων)

- ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ
- Η αμφιθεατρικότητα της πόλης δεν βολεύει για ποδήλατο. Εκτός και αν μιλάμε για την μισή πόλη.
- Δεν είναι εφικτό να γίνει και ούτε η νοοτροπία του κόσμου είναι αυτή για να προωθήσεις τέτοιου αναβαθμίσεις
- Επειδή είμαι ΑμεΑ και βλέπω ότι δεν λείπει τίποτα για την προσβασιμότητα και κινητικότητα των ΑμεΑ μάλλον θα είναι μια τρύπα στο νερό
- Απαραίτητες οι δράσεις για την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών
- Δυστυχώς, αρκετοί συμπολίτες μας χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους για να μετακινηθούν ακόμη και σε μικρές αποστάσεις από το σπίτι τους είτε για να αγοράσουν ψωμί είτε να πάνε για καφέ. Οι κεντρικοί δρόμοι της πόλης μας (Λαρίσης, Λαμίας, Θέτιδος) είναι στενοί, αστυνόμευση για το διπλοπαρκάρισμα δεν υπάρχει... Δύσκολο να πειστούν να μετακινούνται με τα πόδια και μάλιστα σε πεζοδρόμια είτε στενά είτε με εμπόδια!
- Θετική η δημιουργία ποδηλατόδρομου αρκεί η κυκλοφορία να γίνεται μόνο από ποδήλατα, όχι μηχανοκίνητα μέσα. Η εγκατάσταση πληροφοριακών Πινακιδων είναι άτοπη και ανούσια ειδικά για τα Φάρσαλα. Θετικός για όλες τις υπόλοιπες δράσεις.
- Δυστυχώς πολλοί έχουν συνηθίσει να μετακινούνται με το αμάξι για γελοίες αποστάσεις που θα μπορούσαν και θα έπρεπε να κάνουν με τα πόδια. Εάν γίνει δύσκολη η μετακίνηση μέσα στη πόλη με το αμάξι και ευκολότερη με τα πόδια, ίσως να προτιμούν περισσότεροι τα πόδια/ποδήλατο
- Στο σενάριο Α γίνεται πολύ λόγος για ποδήλατα / σε μια πόλη που στην πλειοψηφία της είναι γεμάτη ανηφόρες!! Τα υπόλοιπα φαίνονται καλά. Απαραίτητα τα πεζοδρόμια! οι διαβάσεις πεζών σε σωστές θέσεις! /(κάτι που τώρα είναι εντελώς λάθος). Και τέλος απαραίτητη η κυκλοφοριακή παιδεία!!!!!!!
- Η δυσκολία υλοποίησης, κατά την άποψή μου, εντοπίζεται στην αποδοχή από τους πολίτες ως stakeholders. Σαφές είναι η ήπια κυκλοφορία θα πρέπει να αφορά ηλικιωμένους ή γονείς με μικρά παιδιά και να τους διευκολύνει. Όμως δε μπορώ να δεχτώ ως πεζός ή ακόμη περισσότερο ως μητέρα να με κορνάρουν μηχανάκια στο πεζοδρόμιο ή να κάνω slalom στα τραπεζοκαθίσματα και τα δέντρα στην οδό Λαμίας. Θεωρώ απαράδεκτο το να κινούμαι με δυσκολία στην οδό Πατρόκλου κ να αντιμετωπίζω μηχανάκια κ αυτοκίνητα. Όμως από τα 3 σενάρια μου φαίνεται το ιδανικότερο κρίνοντας από τα ωφέλη σε βάθος χρόνου (προσωπική εκτίμηση ωφελειών, αντίκτυπου) και σύμφωνα με τον πίνακα. Σίγουρα θα μπορούσαν να εφαρμοστούν και πρακτικές SMART CITIES όπως το Smart Parking
- Προχωρήστε το
- θα ήταν μια μεγάλη ανάσα για τους κατοίκους και θα βοηθούσε κυρίως τους μικρούς σε ηλικία δημότες (μικρά παιδιά) για ασφαλή μετακίνηση στην πόλη τους
- Η νοοτροπία των περισσότερων εκ των επισκεπτών της πόλης είναι η άμεση εξεύρεση θέσης πάρκινγκ κοντά στο κέντρο ώστε να κάνουν τις δουλειές τους και να φύγουν . Ένα τέτοιο σενάριο είναι πολύ σωστό και ανθρώπινο για τους κατοίκους, ωστόσο αποτρεπτικό για τους επισκέπτες που έρχονται στοχευμένα να αφήσουν χρήματα στη πόλη.
- Το φυσικό ανάγλυφο της πόλης ίσως αποτελέσει εμπόδιο στην υλοποίηση πχ πεζοδρόμων. Επιπλέον, θα πρέπει να εξεταστούν και μέτρα διευθέτησης της κυκλοφορίας γύρω από το κέντρο της πόλης για τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας, καθώς και χώροι στάθμευσης.
- Θα βοηθήσει την πόλη
- Θετική



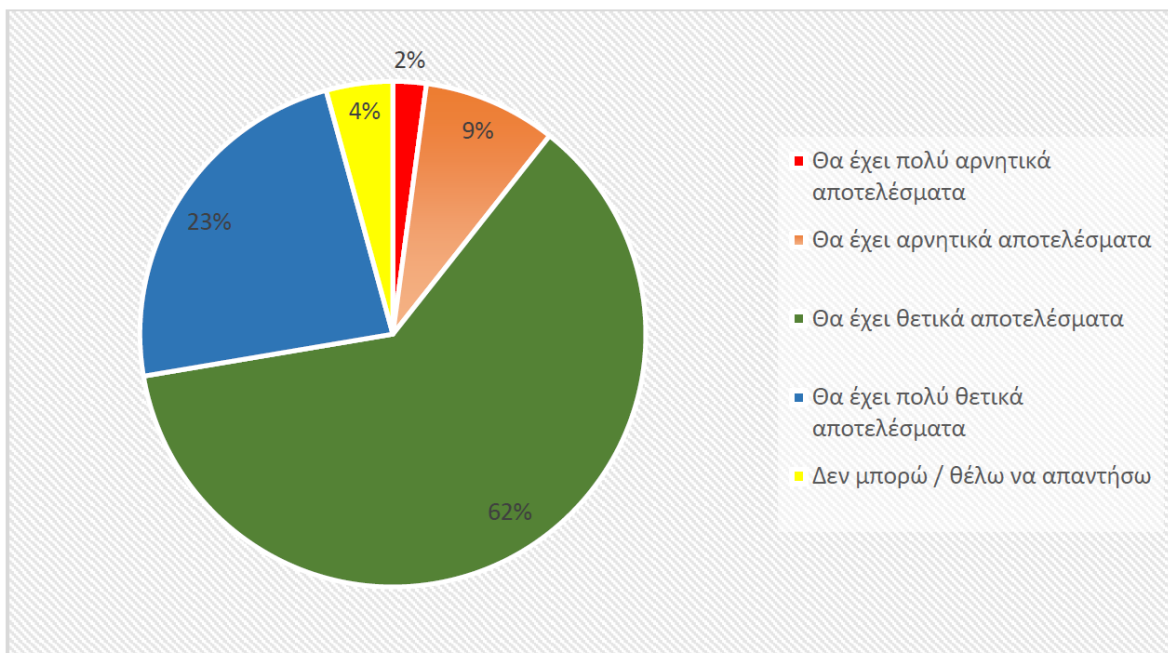
Εικόνα 3 Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του σεναρίου Β



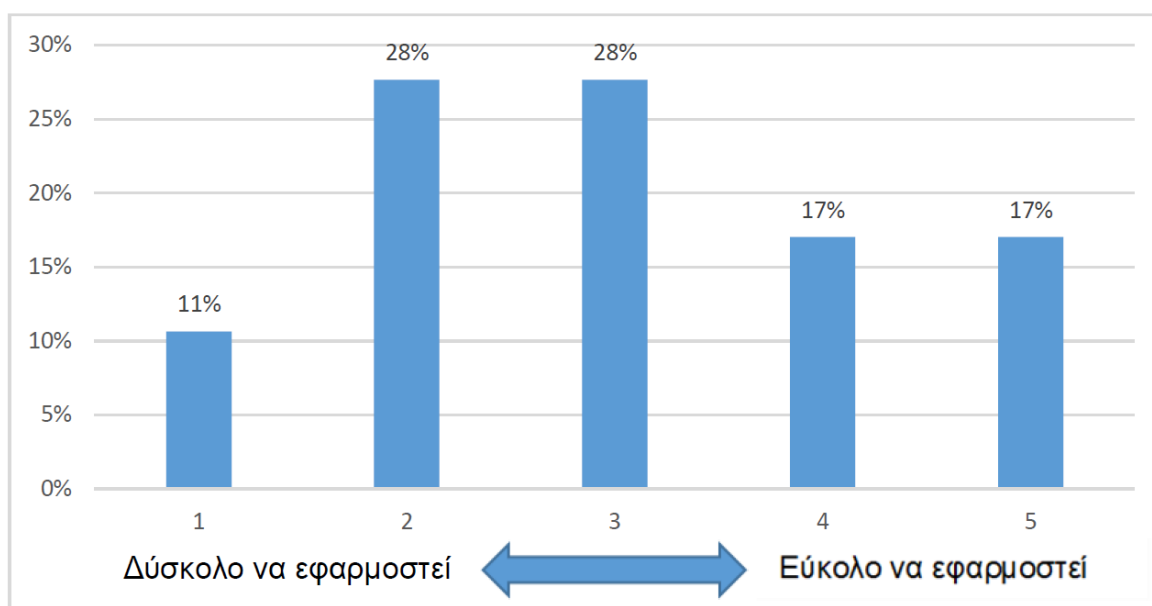
Εικόνα 4 Εκτίμηση ευκολίας εφαρμογής του σεναρίου Β

Ανοικτή τοποθέτηση πολιτών (χωρίς επεξεργασία των απαντήσεων)

- **ΝΑ ΑΝΑΠΤΥΧΘΕΙ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΕΙΝΑΙ ΕΦΙΚΤΟ**
- Όχι αστικό μέσα στην πόλη
- Δύσκολα να εφαρμοστεί το Σενάριο Β στην πόλη. Παρόλα αυτά θα μπορούσαν ορισμένα μέτρα του σεναρίου να εφαρμοστούν σε κάποιο άλλο από τα δύο σενάρια. Κάποια από αυτά θα μπορούσε να είναι η χρήση δημόσιας συγκοινωνίας ειδικά την ημέρα της Τρίτης, όπου παρατηρείται αυξημένος κυκλοφοριακός κόμβος, για την εξυπηρέτηση των πολιτών τόσο μέσα στην πόλη όσο και στα χωριά από και προς τα Φάρσαλα. Επιπλέον θα βοηθούσε αρκετά η χρήση λεωφορείου για την μετακίνηση από και προς το Σιδηροδρομικό σταθμό.
- Αν εφαρμοστεί, θα αποδώσει σε πολύ βάθος χρόνου. Οι κάτοικοι της πόλης μας δεν έχουμε την παιδεία να κυκλοφορούμε με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς / Ωστόσο θα χρησιμοποιηθεί κατά πολύ από την νεολαία ... που αύριο θα είναι οι "ενήλικες" Αρα δημιουργούμε παιδεία κυκλοφοριακής αγωγής /
- Επίσης να προσθέσω ότι χρειάζεται και σε αυτό το σενάριο επανασχεδιασμός των διαβάσεων πεζών!! και σαφώς περισσότερος χώρος για θέσεις parking των αυτοκινήτων.
- Δεν ενδείκνυται για την περιοχή των Φαρσάλων.
- Η αστική συγκοινωνία στα Φάρσαλα είναι ανούσια.
- Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων δεν μπορεί να εφαρμοστεί λόγω κλοπής κάθε λογής μεταλλικών αντικειμένων από "πολίτες".
- Γενικά Μη ρεαλιστική πρόταση για την κοινωνία/πολεοδομική μορφολογία των Φαρσάλων.
- Οι αποστάσεις εντός πόλης είναι μικρές για λεωφορείο. Για τα γύρω χωριά θα βοηθούσε
- θα βοηθούσε τους δημότες, κυρίως τις μεγάλες ηλικίες που κατοικούν σε οικισμούς και χωριά κοντά στην πόλη των Φαρσάλων ώστε να έχουν γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση, φυσικά θα βοηθούσε και άλλες κατηγορίες πολιτών καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος.
- Πέρα από το σενάριο, καλό θα ήταν να πεζοδρομηθεί μόνιμα η οδός Λαμίας στο κέντρο της πόλης μας
- Δεν νομίζω άνθρωποι που είναι τόσο καλομαθημένοι στο αυτοκίνητο να πάρουν αμάξι.
- Η νοοτροπία των πολιτών δεν αλλάζει εύκολα. Ποια είναι αυτή? Με το ιδιωτικό όχημα κ στάθμευση αν είναι δυνατόν έξω από το σημείο ενδιαφέροντος. Η δημόσια συγκοινωνία πολύ πολύ χρήσιμη αλλά φοβάμαι πως οι πολίτες θα την απαξιώσουν...
- Θα υπάρχει συνεχής χρηματοδότηση για αγορά - συντήρηση λεωφορείων και μισθούς οδηγών; Και θα υπάρχει αρκετά φθηνό αντίτιμο εισιτηρίου;
- Απλά ένα αστικό λεωφορείο να μπορεί να κάνει διαδρομές με τον σταθμό του τρένου θα ήταν αρκετό
- Αυτό το σενάριο δεν μπορεί να εφαρμοστεί σε καμία Ελληνική πόλη, αν και είναι πάρα πολύ καλό
- Πιστεύω θα βοηθησει άτομα με δυσκολία μετακίνησης που μενών εκτός κεντρικού τομέα , να έρθουν και να κάνουν τα ψωνια τους - δουλειες σε δημόσιες υπηρεσίες , εύκολα και χωρίς άγχος . Η ηλεκτροκίνηση θα πάει χαμένη από τη στιγμή που δεν υπάρχει δημόσια υποδομή υπογείου πάρκινγκ, όπως και τα δημοτικά ποδήλατα καθώς δεν είναι λειτουργικά (λόγο κατασκευής) ώστε να τα χρησιμοποιεί κάποιος για να κάνει τις δουλειες του ή τις βόλτες του στο κέντρο (λόγο μορφολογίας του εδάφους ,πολλές ανηφόρες)



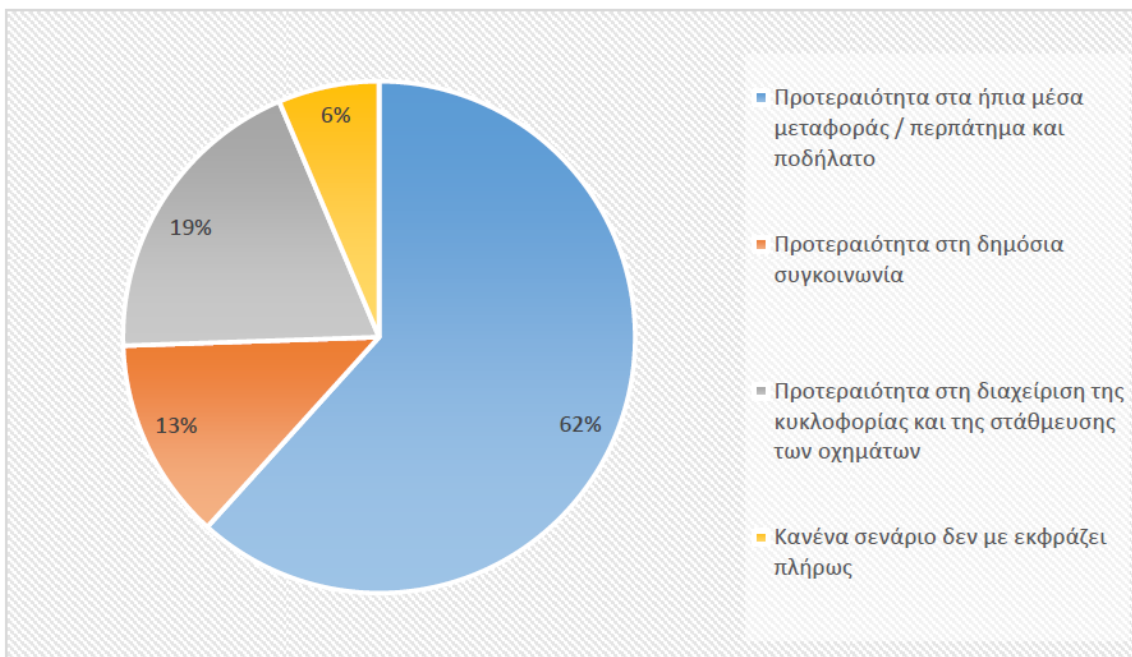
Εικόνα 5 Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του σεναρίου Γ



Εικόνα 6 Εκτίμηση ευκολίας εφαρμογής του σεναρίου Γ

Ανοικτή τοποθέτηση πολιτών (χωρίς επεξεργασία των απαντήσεων)

- (π.χ. φυτεύσεις ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαιτέρα αυτής επί των πεζοδρομίων
- Σε συνδυασμό με το πρώτο
- "Εκδικητικό" φαίνεται / η απάντηση σε αυτό είναι η "κυκλοφοριακή παιδεία" !!
- Θετική προσέγγιση στο κυκλοφοριακό πρόβλημα, ΑΡΚΕΙ να υπάρχει επίβλεψη από την αρμόδια αρχή!
- Ένα μετρο που θα δώσει πιο ευκολα στο πολίτη το μηνυμα. Μη παρνεεις αμαξι για αποστασεις 500μ. ενω καθε τριτη δημιουργειτε ενα χαος λογω λαικης απο τους περιχωρους.
- Είναι ένα καλό σενάριο
- Χρειαζόμαστε όντως πάρκινγκ, να αποσυμφορηθεί η κίνηση μέσα στην πόλη
- Η αστυνομία θα πρέπει ωστόσο να αναλάβει το ρόλο της εφαρμογής των μέτρων παραπάνω με σκοπό τη συμμόρφωση
- Προσωπικά προτιμώ μια λύση που θα μου εδινε ευελιξία κ ελευθερία, παρά μια λίστα απαγορεύσεων. Το σενάριο Γ ουσιαστικά νομοθετεί τα αυτονόητα. Πρεπει να γινει συνειδηση ολων οτι δεν παρκαρουμε στο πεζοδρομιο, ουτε στους πεζοδρομους (πιθανοτατα ειμαι η μονη που δεν εχω παρκαρει ποτε στους πεζοδρομους της πολης μας), ουτε να "κλεινουμε" τις ραμπες για αμαξιδια κ παιδικα καροτσακια (εκτος απο οδηγος ειμαι κ μητερα μικρων παιδιων). Η περιφραξη κ η αστυνόμηση δε νομιζω πως θα επιφερουν τα επιθυμητα αποτελεσματα.
- Είναι απλά κάτι το οποίο δεν έχει πρακτική εφαρμογή διότι υπάρχουν αρκετά πάρκινγκ και η συντήρηση απλά του υπάρχον οδικού δικτύου αρκεί
- Είναι η καταλληλότερη λύση για την πόλη μας, ειδικά αν καταφέρει να εξαλείψει την παράνομη στάθμευση που ταλαιπωρεί εμάς τα ΑμεΑ με την χρήση ελέγχου νέων τεχνολογιών όπως το παράδειγμα του δήμου Τρικκαίων και βέβαια με την προώθηση κινητήρων εναλλακτικών καυσίμων θα μειώσει στο μέγιστο την ρύπανση του αέρα της πόλης μας και η ποιότητα ζωής σε αυτή θα κάνει άλματα προς το καλύτερο



Εικόνα 7 Προτίμηση σεναρίου από τους ερωτώμενους

Ανοικτή τοποθέτηση πολιτών (χωρίς επεξεργασία των απαντήσεων)

- ΣΕΝΑΡΙΟ Α
- Το βέλτιστο κατά την άποψη μου είναι ο συνδυασμός πρότασης Α και Γ. Οι παράνομες σταθμεύσεις σε κεντρικούς πεζοδρόμους και στην οδό Λαρίσης εφιστούν την προσοχή και την άμεση αντιμετώπιση των αρμοδίων.
- Πολυ πρασινο-ασφαλη μετακινηση- μηνυματα στους πολιτες οτι παιρνομε το αμαξι για αναγκες σοβαρες- αστυνομευση-
- Εφόσον μειωθούν τα αυτοκίνητα στο κέντρο της πόλης να υπάρχουν αρκετές θέσεις στάθμευσης στις εισόδους της πόλης ή σχετικά κοντά στο κέντρο
- Το βασικότερο πρόβλημα της πόλης, πέραν φυσικά του νερού, είναι οι χαλασμένοι, επικίνδυνοι δρόμοι. Εκεί πρέπει να δοθεί βάση κι έπειτα φυσικά στις συγκοινωνίες για καλύτερη σύνδεση με ιστορικά μνημεία σε γύρω χωριά, και την εξυπηρέτηση των ανθρώπων που θέλουν να μετακινηθούν εκεί. Να υπάρχουν λεωφορεία που θα κάνουν διαδρομές αρκετές, έστω με μικρό αντίτιμο.
- Ηπια κυκλοφορια στο κεντρο, υποδομές green/smart mobility, public transportation και smart parking ειναι κατ εμε ο ιδανικός συνδυασμός....
- Αφήστε τις φυτεύσεις των πεζοδρομίων στους κεντρικούς δρόμους ρίξτε βάρος στο σωστό στρώσιμο των πλακών των πεζοδρομίων! Να μπορούν να μετακινηθούν εύκολα και οι γονείς με τα καροτσάκια και τα άτομα με προβλήματα κινητικότητας! Και αν σχεδιάζετε και δεντροφύτευση πεζοδρομίων, ας φυτευτούν δέντρα αειθαλή - όχι φυλλοβόλα. Δεν υπάρχει αρκετό προσωπικό καθαριότητας για να μαζεύει τα φύλλα από τα πεζοδρόμια και τις άκρες των δρόμων!
- Ένα με δύο αστικά λεωφορεία θα βοηθήσουν την αστική συγκοινωνία και το κόστος δεν είναι υψηλό
- Ο δήμος μας πρέπει να εξασφαλίσει την πλήρη κινητικότητα και προσβασιμότητα όλων των εμποδιζόμενων ατόμων παντού στην πόλη και να βελτιώσει στο μέγιστο την ποιότητα ζωής όλων των κατοίκων της
- Μέσα μαζικής μεταφοράς + ασφάλεια για τους πεζούς (διαβάσεις, ανοιχτά πεζοδρόμια) + επανασχεδιασμός μονοδρόμων + θέσεις Parking αυτοκινήτων σε σημεία του κέντρου (ιδιαίτερο καθεστώς για τους μόνιμους κατοίκους σε οικίες εντός πεζοδρόμων) + ιδιαίτερη προσοχή σε επικίνδυνα σημεία των οδών + Κυκλοφοριακή παιδεία
- Η πόλη μας (και κυρίως το κέντρο της) χρήζει άμεσα από χώρους στάθμευσης. Μια πόλη καλή ιδέα είναι η δημιουργία υπογείου πάρκινγκ στην κεντρική πλατεία κατά της προγραμματισμένης ανάπτυξης. Αυτό θα απελευθερώσει αυτόματα το υπόλοιπο οδικό δίκτυο ώστε να γίνει μια φιλική προς τον άνθρωπο ανάπτυξη με βάση τη ευκολή πρόσβαση στους πεζούς που θέλουν να κάνουν τη βολτα τους και στους συνανθρώπους που χρησιμοποιούν καροτσάκια (μανάδες με παιδιά , σουπερ μάρκετ , ΑΜΕΑ κλπ) που τώρα παλεύουν να ανεβουν-κατέβουν από τα πεζοδρόμια . Επίσης θα δώσει τη δυνατότητα για δημιουργία σταθμών για τα δημοτικά λεωφορεία και την άμεση χρήση τους ώστε να εξυπηρετούνται και να διευκολύνονται όλοι οι πολίτες σε κάθε γωνία της πόλη (και στα χωριά)

1.2 Τελικό κοινό όραμα, προτεραιότητες ΣΒΑΚ και προβλήματα που θα επιλυθούν

Όραμα

Το όραμα παρέχει μία ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μελλοντικού αστικού περιβάλλοντος. Η ανάπτυξη του μπορεί να προκύψει μέσα από την απάντηση σε δύο (2) βασικά ερωτήματα:

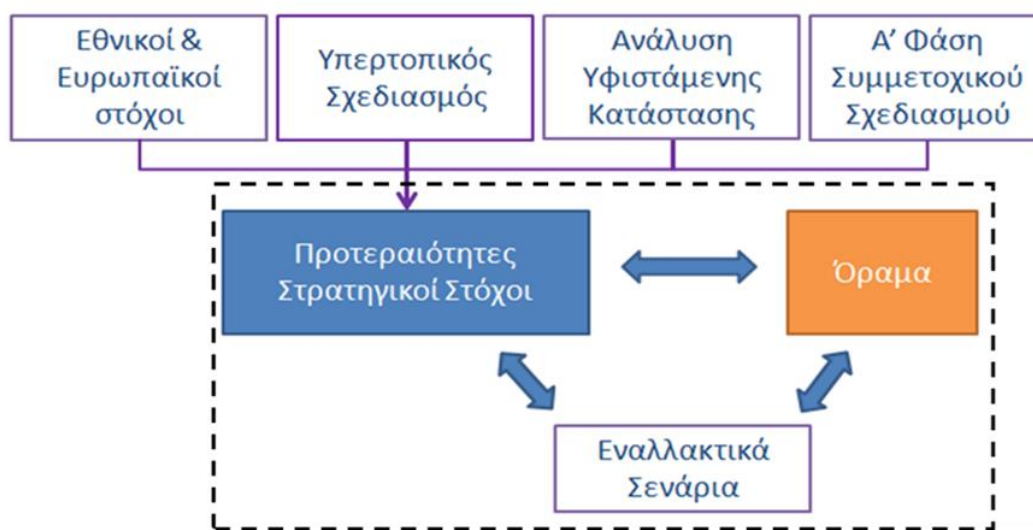
- Σε τι είδους αστικό περιβάλλον θέλουμε να ζήσουμε;
- Πώς θα διαφοροποιείται αυτό από τις υπόλοιπες περιοχές;

Τα κρίσιμα αυτά ερωτήματα, προκειμένου να αναδείξουν ένα κοινό όραμα, απαντώνται κατά κύριο λόγο μέσα από τις συμμετοχικές διαδικασίες με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες. Τα εναλλακτικά σενάρια βοηθούν στη διατύπωση ενός οράματος που να είναι εφικτό για τον χρονικό ορίζοντα που επιλέγεται, ενώ συμβάλλουν στον προσδιορισμό του τρόπου με τον οποίο θα εκπληρωθεί.

Επιπλέον, καθώς η κινητικότητα εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της αστικής και κοινωνικής ανάπτυξης, το κοινό όραμα αναπτύσσεται με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να λαμβάνει υπόψη πολιτικές που εξυπηρετούν ευρωπαϊκούς, εθνικούς στόχους και που άπτονται και άλλων θεμάτων του αστικού περιβάλλοντος και της κοινωνίας όπως τον πολεοδομικό, χωροταξικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό, την κοινωνική ένταξη, την ισότητα των φύλων, την ποιότητα ζωής, την υγεία και την ασφάλεια.

Τέλος, για τη διατύπωση του οράματος, χρειάζεται να συνεκτιμηθεί ο υπερτοπικός χαρακτήρας του Δήμου. Στην περίπτωση του Δήμου Φαρσάλων, σημαντικό τμήμα των περιμετρικών περιοχών εξαρτάται από την πόλη για εργασία, αγορές, αναψυχή κ.ά.

Όλα τα παραπάνω μέρη συνδέονται διαγραμματικά μεταξύ τους σύμφωνα την Εικόνα 8.



Εικόνα 8 Μεθοδολογία ανάπτυξης οράματος

Λαμβάνοντας όλα τα παραπάνω, διαμορφώθηκε το αρχικό όραμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Φαρσάλων, το οποίο συνοψίζεται στις παρακάτω γραμμές:

«Δήμος Φαρσάλων: ένας Δήμος για όλους χωρίς εμπόδια και αποκλεισμούς, ένας Δήμος με κέντρο τον άνθρωπο»

Οι πολίτες τοποθετήθηκαν στο όραμα που παρουσιάστηκε ως εξής:

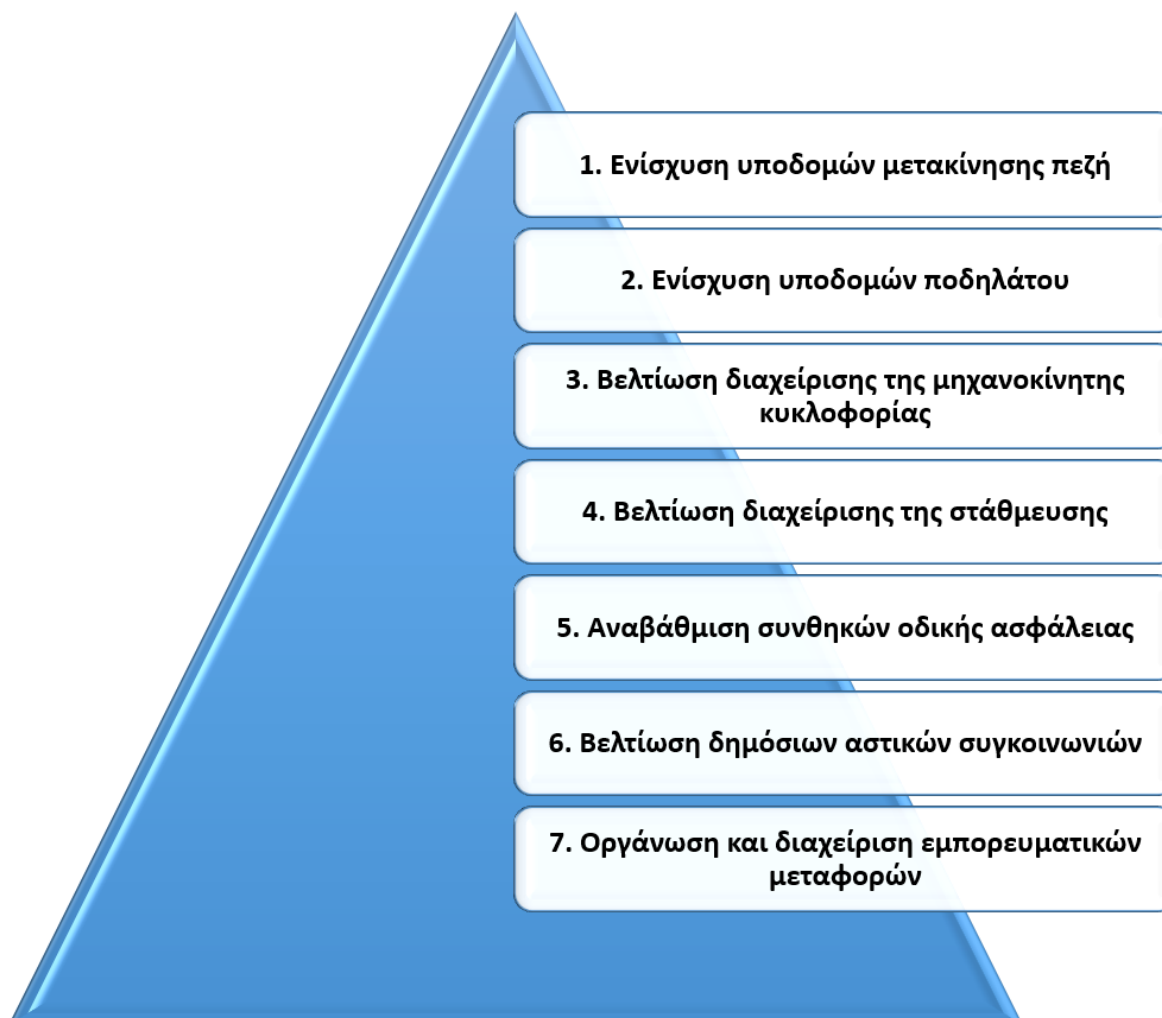
- ΣΥΜΦΩΝΩ ΑΠΟΛΥΤΑ
- Ποδήλατα
- Δεν καταλαβαίνω γιατί εστιάζετε στις λέξεις "εμπόδια" και "αποκλεισμοί" με το σύνθημα αυτό?? Μια επαρχιακή πόλη με 15000 κατοίκους είμαστε! Δεν εμποδίζεται κανείς να κυκλοφορήσει στο κέντρο! απλά δυσκολεύεται, χάνει χρόνο, και δημιουργεί κυκλοφοριακό πρόβλημα. Δώστε έμφαση καλύτερα με τις λέξεις "διευκόλυνση, εύκολη μετακίνηση, μαθαίνω να κυκλοφορώ στην πόλη, χρησιμοποιώ τα μμμ , εξυπηρέτηση, κλπ" Με αυτή τη φιλοσοφία πρέπει να στοχεύσει ο δήμος να εκπαιδεύσει τους πολίτες!!
- Συμφωνώ απόλυτα με το όραμα του δήμου
- Ποιότητα ζωής για όλους
- Είναι ένα καλό πρόγραμμα που θα βοηθούσε αρκετά την πόλη
- Μακάρι να γίνει πράξη
- Σύμφωνος με το πλάνο του Δήμου, αρκεί να μην αργήσει υπερβολικά να γίνει και φυσικά να έχει διάρκεια. Και για να γίνει αυτό πρέπει να υπάρχουν σωστές δομές, όχι πρόχειρες δουλειές.
- Για ΟΛΟΥΣ. Χωρίς εμπόδια & αποκλεισμούς... Ακριβώς.
- Ευχολόγια;
- Το ζήτημα δεν είναι βάζω ένα σλόγκαν και διορίζω τον μπατζανάκη μου , το ζήτημα είναι χτίζω ένα βιώσιμο αστικό ιστό προσελκύω επενδύσεις που θα βοηθήσουν την διατήρηση του πληθυσμού και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής τους . Οι υποδομές είναι απαραίδεκτες και χρειάζονται αναβαθμίσεις .
- Άστοχο κ μη εφαρμόσιμο
- Ο δήμος μας πρέπει να εξασφαλίσει την πλήρη κινητικότητα και προσβασιμότητα όλων των εμποδιζόμενων ατόμων παντού στην πόλη και να βελτιώσει στο μέγιστο την ποιότητα ζωής όλων των κατοίκων της

Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψη τα σχόλια της τοπικής κοινότητας, το τελικό όραμα του Δήμου προσανατολίζεται σε μια πιο θετική διατύπωση η οποία έχει ως εξής.

«Ο Δήμος Φαρσάλων προωθεί ένα σύστημα κινητικότητας με κέντρο τον άνθρωπο, δίνοντας ίσες ευκαιρίες σε όλους και εξασφαλίζοντας πλήρη προσβασιμότητα και εύκολη μετακίνηση σε όλες τις κοινωνικές ομάδες, με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής όλων των κατοίκων.»

Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ επιλέχθηκαν με βάση τη σύγχρονη πραγματικότητα και τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. Στη 2^η διαβούλευση ζητήθηκε από τους πολίτες να βαθμολογήσουν τη σημαντικότητα των προτεραιοτήτων. Η τελική ιεράρχηση των προτεραιοτήτων ήταν αποτέλεσμα πολυκριτηριακής ανάλυσης, η οποία βασίστηκε στα αποτελέσματα της υφιστάμενης κατάστασης, στην αξιολόγηση των κειμένων τοπικού και υπερκείμενου σχεδιασμού, στα αποτελέσματα των συμμετοχικών διαδικασιών και στην εμπειρία των μελών της ομάδας εργασίας. Στο παρακάτω σχήμα, στην κορυφή βρίσκεται η κατηγορία κινητικότητας με τη μεγαλύτερη σημαντικότητα και στη βάση η κατηγορία κινητικότητας με τη χαμηλότερη βαρύτητα.



Εικόνα 9 Ιεράρχηση προτεραιοτήτων κινητικότητας

Προβλήματα που επιδιώκει να επιλύσει το ΣΒΑΚ

Η διαδικασία ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, η αποδελτίωση παλαιότερων μελετών και κειμένων και οι συμμετοχικές διαδικασίες ανέδειξαν τομείς κινητικότητας που παρουσιάζουν προβλήματα και χρειάζονται βελτίωση. Το ΣΒΑΚ έχει ως στόχο να προτείνει κατευθύνσεις, στρατηγικές και μέτρα ώστε να ξεπεραστούν αυτά τα εμπόδια και το συνολικό σύστημα κινητικότητας να καταστεί βιώσιμο προς όφελος όλων των ομάδων πολιτών. Έτσι το ΣΒΑΚ επιδιώκει για κάθε τομέα κινητικότητας να επιλύσει προβλήματα που αφορούν τα εξής:

Δημόσια μέσα μεταφοράς

- Ενδοδημοτικές μεταφορές
- Ποιότητα των στάσεων
- Προσβασιμότητα
- Πληροφόρηση

Μετακίνηση πεζή

- Ασυνέχεια πεζοδρομίων
- Σχεδιασμός πεζοδρομίων με βάση τις προδιαγραφές
- Επιφάνειες και εξοπλισμός πεζοδρομίων
- Προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (ΑμεΑ, τυφλοί, ηλικιωμένοι, έγκυες κλπ)

Ποδήλατο

- Ζητήματα ένταξης ποδηλάτου στο συγκοινωνιακό δίκτυο της πόλης
- Ζητήματα οδικής ασφάλειας που προκύπτουν από την ένταξη του ποδηλάτου στο δίκτυο

Οδική ασφάλεια

- Κόμβοι / διασταυρώσεις και ατυχήματα
- Σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη)
- Βαθμός οδηγικής παιδείας
- Ενίσχυση προστασίας νεότερων ηλικιακά ομάδων

Μηχανοκίνητη κυκλοφορία

- Διαμπερότητα
- Εξάρτηση από ΙΧ
- Ταχύτητα
- Περιβαλλοντική επιβάρυνση
- Ηχητική επιβάρυνση

Στάθμευση

- Θέματα καθολικής οργάνωσης
- Παρανομία
- Έλλειψη ειδικών θέσεων

Εμπορευματικές μεταφορές

- Ωράριο
- Θέσεις
- Οδική ασφάλεια από κίνηση βαρέων οχημάτων στον αστικό ιστό

1.3 Στρατηγικοί στόχοι

Η διαδικασία διαμόρφωσης των έξυπνων στόχων για το ΣΒΑΚ έχει ως βάση της τους τέσσερις στρατηγικούς άξονες που συνθέτουν και την ευρύτερη στρατηγική του ΣΒΑΚ καθώς επίσης και την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων όπως αυτή διαμορφώθηκε από τη διαδικασία της πολυκριτηριακής ανάλυσης.

Οι συγκεκριμένοι στρατηγικοί άξονες όπως και οι ιεραρχημένες προτεραιότητες θα καθορίσουν και το που θα πρέπει να δοθεί βαρύτητα στο σχεδιασμό μέτρων αστικής κινητικότητας.

Οι τέσσερις άξονες στρατηγικής είναι:

- A) Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης**
- B) Αναβάθμιση των Δημόσιων Συγκοινωνιών στο σύνολο του Δήμου**
- Γ) Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης**
- Δ) Προώθηση καινοτόμων πρακτικών και νέων τεχνολογιών**

Οι παραπάνω άξονες στρατηγικής είναι προϊόν της διαδικασίας αξιολόγησης των υφιστάμενων συνθηκών κινητικότητας της πόλης, των κειμένων πολιτικής σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, ΣΒΑΚ που έχουν πραγματοποιηθεί στο εξωτερικό και αποτελούν παραδείγματα προς μίμηση στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας, καθώς επίσης και των κατευθύνσεων που δόθηκαν μέσα από τις διαβουλεύσεις με τους φορείς της πόλης. Κάθε ένας από αυτούς περιλαμβάνει τους αντίστοιχους στόχους σε στρατηγικό επίπεδο. Οι στρατηγικοί στόχοι έρχονται να εμπλουτιστούν και να συγκεκριμενοποιηθούν περαιτέρω καθώς επίσης και να εισαχθούν τα απαιτούμενα ποσοτικά στοιχεία τα οποία παρουσιάζονται στον πίνακα 1 παρακάτω.

- **Στρατηγικός άξονας A: Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης**

Στρατηγικοί στόχοι:

- A.1) Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου
- A.2) Βελτίωση της προσβασιμότητας – εξασφάλιση ελκυστικών διαδρομών πεζών
- A.3) Προσαρμογή της υποδομής για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ομάδων μετακινούμενων

- **Στρατηγικός άξονας B: Αναβάθμιση των Δημόσιων Συγκοινωνιών στο σύνολο του Δήμου**

Στρατηγικοί στόχοι

- B.1) Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ στον Δήμο Φαρσάλων
- B.2) Αναβάθμιση των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας

- **Στρατηγικός άξονας Γ: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης**

Στρατηγικοί στόχοι

- Γ.1) Μέτρα περιορισμού χρήσης ΙΧ
- Γ.2) Ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης στάθμευσης
- Γ.3) Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας
- Γ.4) Διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών

- **Στρατηγικός άξονας Δ: Προώθηση καινοτόμων πρακτικών και νέων τεχνολογιών**

Στρατηγικοί στόχοι

Δ.1) Προώθηση ηλεκτροκίνησης

Δ.2) Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών προς την βιώσιμη αστική κινητικότητα

Δ.3) Συστηματική και οργανωμένη ενσωμάτωση των μεθόδων συμμετοχικού σχεδιασμού στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων

Οι στόχοι οι οποίοι αναπτύσσονται στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ προκειμένου να μπορέσουν να χαρακτηριστούν ως «έξυπνοι» θα πρέπει να συγκεντρώνουν μια σειρά από χαρακτηριστικά:



Εικόνα 10 Χαρακτηριστικά έξυπνων στόχων

Προκειμένου η ποσοτικοποίηση των στρατηγικών στόχων να γίνει με όρους ρεαλισμού και επαρκούς τεκμηρίωσης, πραγματοποιήθηκε συνδυασμός προσεγγίσεων που αφορά:

- τη διερεύνηση πρακτικών στοχοθέτησης και ποσοτικοποίησης τους από περιπτώσεις άλλων ΣΒΑΚ που έχουν εκπονηθεί στον ευρωπαϊκό χώρο
- τα αποτελέσματα του ευρωπαϊκού εργαλείου Urban Transport Roadmap για την εκτίμηση των αποτελεσμάτων εφαρμογής πολιτικών κινητικότητας στο σύστημα μετακινήσεων που αναδείχτηκαν μέσω της ανάδειξης του προτιμητέου σεναρίου
- από τις εκτιμήσεις της ομάδας έργου βασιζόμενη στα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, στο περιβάλλον και τις προοπτικές της πόλης και στα μελλοντικά αποτελέσματα των υπό διαμόρφωση μέτρων αστικής κινητικότητας

Οι κύριες δυσκολίες που υπάρχουν στην διατύπωση «SMART» στόχων σχετίζονται με τον καθορισμό ποσοτικών στόχων (Measurable), καθώς και με τις δυνατότητες που έχει κάθε Δήμος για να αποτιμά και να πετυχαίνει αυτούς τους στόχους (Attainable).

Πίνακας 1 Συγκεντρωτικό διάγραμμα στρατηγικών αξόνων και στόχων

Έξυπνοι στόχοι			
Στρατηγικός άξονας Α	Αναβάθμιση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης		
Στρατηγικοί στόχοι	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί και ποδηλάτες) έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου 2. Βελτίωση της προσβασιμότητας – εξασφάλιση ελκυστικών διαδρομών πεζών 3. Προσαρμογή της υποδομής για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ομάδων μετακινούμενων 		
Ποσοτικοί στόχοι	Έτος βάσης	5ετία	10ετία
<i>I. Ποσοστό πεζής μετακίνησης</i>	23,1%	27%	30%
<i>II. Ποσοστό μετακίνησης με ποδήλατο</i>	1,6%	2%	3%
<i>III. Ποσοστό προσβάσιμων πεζοδρομίων από ΑΜΕΑ (κεντρική περιοχή)</i>	23%	60%	90%
Στρατηγικός άξονας Β	Αναβάθμιση των Δημόσιων Συγκοινωνιών στο σύνολο του Δήμου		
Στρατηγικοί στόχοι	<ol style="list-style-type: none"> 1. Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ στον Δήμο Φαρσάλων 2. Αναβάθμιση των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας 		
Ποσοτικοί στόχοι	Έτος βάσης	5ετία	10ετία
<i>I. Ποσοστό χρήσης ΜΜΜ</i>	2,7%	4%	6%
Στρατηγικός άξονας Γ	Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης		
Στρατηγικοί στόχοι	<ol style="list-style-type: none"> 1. Μέτρα περιορισμού χρήσης ΙΧ 2. Ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης στάθμευσης 3. Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας 4. Διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών 		
Ποσοτικοί στόχοι	Έτος βάσης	5ετία	10ετία
<i>I. Ποσοστό χρήσης ΙΧ</i>	66,5%	62%	58%
<i>II. Περιορισμός παράνομης στάθμευσης</i>	-	-50%	-75%
Στρατηγικός άξονας Δ	Πρωώθηση καινοτόμων πρακτικών και νέων τεχνολογιών		
Στρατηγικοί στόχοι	<ol style="list-style-type: none"> 1. Προώθηση ηλεκτροκίνησης 2. Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών προς την βιώσιμη αστική κινητικότητα 3. Συστηματική και οργανωμένη ενσωμάτωση των μεθόδων συμμετοχικού σχεδιασμού στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων 		
Ποσοτικοί στόχοι	Έτος βάσης	5ετία	10ετία
<i>I. Δράσεις ευαισθητοποίησης</i>	-	1 / έτος	2 / έτος
<i>II. Σταθμοί φόρτισης κοινόχρηστων οχημάτων (στην πόλη)</i>	-	11	20