

Δήμος Φαρσάλων

Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ.

Στάδιο 2: Ανάλυση της
υφιστάμενης κατάστασης
και κατάρτιση σεναρίων

Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης ΑΕ

Περιεχόμενα

1.	Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων	4
1.1	Πρώτη διαβούλευση	4
1.1.1	Προετοιμασία	4
1.1.2	Εισαγωγή	4
1.1.3	Τοποθετήσεις φορέων	5
1.1.4	Αυτό – αξιολόγηση συστήματος κινητικότητας	6
1.2	Έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας.....	9
1.3	Σενάρια κινητικότητας	14

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 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

1.1 Πρώτη διαβούλευση

1.1.1 Προετοιμασία

Για την κατάλληλη προετοιμασία της 1ης θεματικής διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ του Δήμου Φαρσάλων, η ομάδα έργου το ΣΒΑΚ πραγματοποίησε τις εξής ενέργειες:

- 1) Δημιουργία ενημερωτικού φυλλαδίου σχετικά με το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Δ. Φαρσάλων
- 2) Διαμόρφωση του «Έντυπου Τοποθέτησης Φορέων» προκειμένου να διευκολύνει την συμμετοχή. Το έντυπο τοποθέτησης των φορέων λειτουργεί ως οδηγός που επιδιώκει να προετοιμάσει τους εκπροσώπους των φορέων σχετικά με τις τοποθετήσεις τους στο πλαίσιο της 1ης θεματικής διαβούλευσης. Ο κάθε εκπρόσωπος έχοντας συμπληρώσει ή απλώς εξετάσει το εν λόγω έντυπο στην διαθέσιμη περίοδο προετοιμασίας, μπορεί να είναι σε θέση να συμβάλει δημιουργικά στην διαβούλευση παρέχοντας στοχευμένα όσα στοιχεία χαρακτηρίζουν τον φορέα ή την κοινωνική ομάδα που εκπροσωπεί.
- 3) Επαφή με τους φορείς. Περίπου 10 ημέρες πριν την διαβούλευση η ομάδα εργασίας επικοινωνήσε με τα μέρη του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων που αναγνωρίστηκαν και αναλύθηκαν κατά την διατύπωση της στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού. Η επικοινωνία είχε επίσημη μορφή και περιλάμβανε την πρόσκληση για την 1^η θεματική διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του Δήμου Φαρσάλων, συνοδευόμενη από ενημερωτικό υλικό (φυλλάδιο), το πρόγραμμα του διαδικτυακού εργαστηρίου, το έντυπο τοποθέτησης των φορέων και το έντυπο με το ερωτηματολόγιο Advance.

Η προετοιμασία για την διαβούλευση είχε θετικά αποτελέσματα καθώς υπήρξε συμμετοχή των φορέων, χωρίς ωστόσο να ανταποκριθούν όλοι όσοι κλήθηκαν.

1.1.2 Εισαγωγή

Η 1η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του Δήμου Φαρσάλων πραγματοποιήθηκε σε εξωτερικό χώρο του Πολιτιστικού Κέντρου του Δήμου την Πέμπτη 27 Μαΐου 2021. Στο πλαίσιο της πρώτης διαβούλευσης πραγματοποιήθηκε η πρώτη επαφή με το Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων και η ενημέρωση του σχετικά με τα χαρακτηριστικά των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Οι συμμετέχοντες στην συνέχεια πήραν τον λόγο, με στόχο να παρουσιάσουν το έργο τους στην πόλη των Φαρσάλων, τον τρόπο με τον οποίο επηρεάζουν ή και επηρεάζονται από το σύστημα αστικής κινητικότητας, καθώς και να τοποθετηθούν σχετικά με τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν στις δραστηριότητές τους στο υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας.

Η πρώτη διαβούλευση ξεκίνησε με την πρώτη παρουσίαση με σκοπό την ενημέρωση των παραβρισκόμενων για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Στην εν λόγω εισήγηση, παρουσιάστηκαν οι προδιαγραφές του Eltis και το πλαίσιο – φιλοσοφία σχεδιασμού των ΣΒΑΚ. Σε επόμενο στάδιο οι οδηγίες, οι αρχές και οι προδιαγραφές των ΣΒΑΚ οργανώθηκαν σε ένα διάγραμμα ροής προσαρμοσμένο στις ανάγκες των Φαρσάλων, προκειμένου να γίνουν ευκολότερα κατανοητές από τους φορείς. Στην εν λόγω εισήγηση δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα στις διαδικασίες Συμμετοχικού Σχεδιασμού που περιλαμβάνει η εκπόνηση των ΣΒΑΚ. Οι φορείς ενημερώθηκαν για την αξία του συμμετοχικού σχεδιασμού και τα προσδοκώμενα αποτελέσματα από την σωστή εφαρμογή του. Έπειτα ακολούθησε επόμενη παρουσίαση στην οποία έγινε επεξήγηση των ερωτήσεων που προβλέπει το ερωτηματολόγιο αυτοαξιολόγησης κινητικότητας Advance. Η διαδικασία διαβούλευσης συνεχίστηκε με τους φορείς να τοποθετούνται σχετικά με τον ρόλο τους και τις δραστηριότητες τους στο σύστημα αστικής κινητικότητας των Φαρσάλων.

Πίνακας 1 Συμμετοχές στην 1η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δ. Φαρσάλων

A/A	Φορέας
1	Δήμος Φαρσάλων
2	Lever SA
3	Δήμαρχος
4	Αντιδήμαρχος
5	Αντιδήμαρχος
6	Αναπληρωτής Πρόεδρος Τοπικής Κοινότητας
7	Πρόεδρος Εμπορικού συλλόγου
8	Μέλος Εμπορικού συλλόγου
9	Σύμβουλος Δημάρχου
10	Αιμοδοτική ομάδα
11	Πολίτες και μέλη τοπικών κοινοτήτων

1.1.3 Τοποθετήσεις φορέων

Ο δήμαρχος Φαρσάλων, μίλησε για την πόλη των Φαρσάλων και το όραμά του για την μετατροπή της σε μια όμορφη και φιλική πόλη προς το περιβάλλον. Αναφέρθηκε στα ΣΒΑΚ λέγοντας πως είναι έργα που χαράσσουν την στρατηγική για την μελλοντική ανάπτυξη μιας περιοχής, τα οποία λαμβάνουν υπόψη τους κατοίκους και προδιαγράφουν τις μετακινήσεις στο μέλλον μέσω ενός μακροχρόνιου οράματος. Τόνισε την θέλησή του για μια πόλη με συνθήκες γειτονιάς. Επίσης στάθηκε στο ζήτημα ασφάλειας πέριξ των σχολείων και πρότεινε τη δημιουργία ασφαλών σχολικών διαδρομών. Έκλεισε λέγοντας πως τα Φάρσαλα χρειάζεται να γίνουν πρότυπο ποιότητας ζωής για τους κατοίκους.

Αντιδήμαρχος τόνισε πως πρέπει να κατανοηθεί η έννοια του ΣΒΑΚ. Και αυτή μίλησε για την μη τήρηση των μέτρων προστασίας στα σχολεία. Έκλεισε, λέγοντας πως με προσεκτικά βήματα τα Φάρσαλα μπορούν να γίνουν μια πόλη που ο πολίτης χρειάζεται.

Εκπρόσωπος του εμπορικού συλλόγου, ξεκίνησε λέγοντας πως δεν υπάρχει συμμετοχικότητα και αυτό είναι κάτι που πρέπει να αλλάξει. Χρειάζεται αλλαγή νοοτροπίας ώστε να είναι εφαρμόσιμα αυτά που προτείνονται. Είπε πως ο εμπορικός σύλλογος είναι ανοιχτός σε συζήτηση για εύρεση λύσεων για όλους. Αναφέρθηκε στη μη ύπαρξη τοπικών αγορών στις μεγάλες πόλεις. Εδώ πρότεινε το ΣΒΑΚ να βοηθήσει την ατομική και μικρή επιχείρηση. Σε ότι αφορά το κομμάτι των φορτοεκφορτώσεων, μίλησε για τον ανύπαρκτο προγραμματισμό των συγκεκριμένων μετακινήσεων, χωρίς την ύπαρξη ωραρίου. Στο παρελθόν είχε γίνει κάποια προσπάθεια καθορισμού θέσεων Φ/Ε αλλά η διατομή της οδού όπως και η υποδομή δεν βοηθούσε στην επίτευξη του σχεδιασμού. Επιπλέον, μιλώντας για τη στάθμευση, ανέφερε πως υπάρχουν πολλές ελεύθερες θέσεις στάθμευσης και πως γενικά δεν υπάρχει κάποιο πρόβλημα στην πόλη των Φαρσάλων σε αυτό το θέμα. Το πρόβλημα όμως που

υπάρχει είναι η έλλειψη νοοτροπίας μετακίνησης πεζή. Επίσης αναφέρθηκε στη διασταύρωση Λαρίσης με Κανάρη ως επικίνδυνου σημείου που χρήζει διαχείρισης. Τέλος, είπε πως μέρος των πεζοδρόμων στο κέντρο δεν έχει εμπορική δραστηριότητα και ως εκ τούτου θεώρησε τους πεζοδρόμους μη βοηθητικούς.

Μέλος (1) της τοπικής κοινότητας Φαρσάλων, πρότεινε την εκμετάλλευση του πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής. Επίσης, ρώτησε για την προσέγγιση του ΣΒΑΚ σε κλίμακα γειτονιάς. Μίλησε για την δυσκολία στις μετακινήσεις την Τρίτη, την περίοδο της λαϊκής αγοράς όπως επίσης και για υπερσυγκέντρωση οχημάτων στην περιοχή του κέντρου.

Μέλος (2) της τοπικής κοινότητας Φαρσάλων, μίλησε για αλόγιστη χρήση αυτοκινήτου και για προσπάθεια αλλαγής νοοτροπίας μέσω δράσεων ευαισθητοποίησης και χρησιμοποίησης του πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής. Σε ότι αφορά τη στάθμευση, συναντώνται παρκαρισμένα οχήματα σε ράμπες ΑΜΕΑ εμποδίζοντας έτσι την κίνηση των ατόμων με κινητικές δυσκολίες. Σε ότι αφορά τις μετακινήσεις φορητών και φορτοεκφορτώσεων τόνισε πως υπάρχει πρόβλημα γιατί βαρέα οχήματα επιτρέπεται να κινούνται εντός πόλης. Παρόλα αυτά αναφέρθηκε και σε εταιρίες που έχουν κέντρα διανομής και εξυπηρετούν τις ανάγκες φορτοεκφορτώσεων με μικρά οχήματα. Σε ότι αφορά την αστυνόμευση στη στάθμευση, τόνισε την δυσκολία ενός τέτοιου εγχειρήματος, διότι η τοπική κοινωνία θα αποκλείσει κοινωνικά ένα άτομο που προβαίνει σε αυτές τις (νόμιμες) δραστηριότητες, λόγω του μικρού μεγέθους της πόλης και της ύπαρξης κοινωνικών δεσμών μεταξύ των προσώπων. Τέλος, αναφέρθηκε και στην αυξημένη ηχορύπανση που προκαλείται από την χρήση ΙΧ και μηχανοκίνητων δίκυκλων.

Μέλος (3) της τοπικής κοινότητας Φαρσάλων, μίλησε για την ανάγκη συλλογικότητας στο σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας και για την ύπαρξη νευραλγικού σημείου στην πλατεία Απιδανού, που χρήζει διαχείρισης της κινητικότητας.

Μέλος της τεχνικής υπηρεσίας του Δήμου αναφέρθηκε στην ύπαρξη προβλημάτων στο κομμάτι των φορτοεκφορτώσεων καθώς δεν υπάρχει προγραμματισμός για οχήματα με πολλούς άξονες. Το πρόβλημα εμφανίζεται στις κεντρικές περιοχές. Σε ότι αφορά τις ώρες της ημέρας, τόνισε πως το πρόβλημα δεν δημιουργείται τις πρώτες πρωινές ώρες, αλλά αργότερα στη διάρκεια της ημέρας όπου οι μετακινήσεις στα Φάρσαλα πληθαίνουν και οι φορτοεκφορτώσεις γίνονται άναρχα.

1.1.4 Αυτό – αξιολόγηση συστήματος κινητικότητας

Στο τελευταίο στάδιο της 1ης θεματικής διαβούλευσης ζητείται από τους εκπροσώπους του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων να αξιολογήσουν την υφιστάμενη κατάσταση του συστήματος αστικής κινητικότητας της πόλης, μέσα στο οποίο δραστηριοποιούνται.

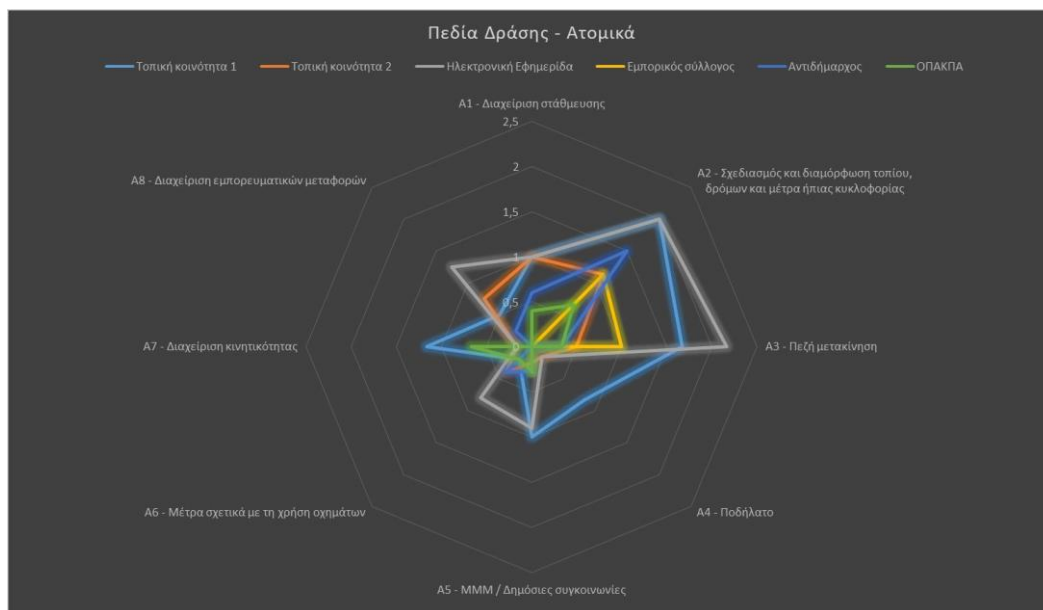
Για την διενέργεια της αυτό-αξιολόγησης αξιοποιήθηκε το εργαλείο Advance, το οποίο αποτελεί προϊόν ευρωπαϊκού ερευνητικού έργου. Οι ερωτήσεις του συγκεκριμένου εργαλείου προσαρμόστηκαν στις ανάγκες του ΣΒΑΚ Δήμου Φαρσάλων προκειμένου να είναι σαφής και να μπορούν να απαντηθούν από τους φορείς. Κάθε φορέας συμπλήρωνε το ερωτηματολόγιο με γνώμονα την δραστηριότητα του στην πόλη και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει. Η διαδικασία περιλαμβάνει ερωτήσεις για την αξιολόγηση της πόλης στους τομείς:

- Διαχείριση στάθμευσης
- Σχεδιασμός & διαμόρφωση τοπίου, δρόμων και μέτρα οδών ήπιας κυκλοφορίας
- Πεζή μετακίνηση
- Ποδήλατο
- Δημόσιες συγκοινωνίες
- Μέτρα σχετικά με την χρήση οχημάτων

- Διαχείριση κινητικότητας
- Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών

Τα επίπεδα της ποιοτικής βαθμολόγησης των απαντήσεων στο εργαλείο, τα οποία προσαρμόζονται ανάλογα με το περιεχόμενο στην εξεταζόμενη ερώτηση, είναι:

0. Δεν εφαρμόζεται πουθενά στο δίκτυο
1. Μικρή εφαρμογή στο δίκτυο
2. Μεσαία εφαρμογή στο δίκτυο
3. Μεγάλη εφαρμογή στο δίκτυο
4. Πλήρης εφαρμογή σε όλο το δίκτυο



Εικόνα 1 Βαθμολογίες ανά πεδίο αστικής κινητικότητας (κατηγορίες A1-8) για κάθε φορέα



Εικόνα 2 Μέσος όρος βαθμολογίας ανά πεδίο αστικής κινητικότητας

Από τα αποτελέσματα της ανάλυσης των ερωτηματολογίων αυτοαξιολόγησης αλλά και από την παρατήρηση των διαγραμμάτων φαίνονται ξεκάθαρα οι αδυναμίες του συστήματος κινητικότητας των Φαρσάλων στην κατεύθυνση της βιωσιμότητας, καθώς το σύνολο των βαθμολογιών σε κανένα τομέα κινητικότητας δεν ξεπερνάει το «επίπεδο 2» σε μέσο όρο, το οποίο υποδηλώνει ότι τα σχετικά μέτρα έχουν εφαρμοστεί τουλάχιστον σε έναν μικρό αριθμό περιοχών.

Την υψηλότερη βαθμολογία κατά μέσο όρο συγκεντρώνει η κατηγορία Α2 «Σχεδιασμός και διαμόρφωση τοπίου, δρόμων και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας» γεγονός που οφείλεται στις παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο που έχουν υλοποιηθεί κατά την τελευταία 10ετία σε περιοχές του κέντρου της πόλης. Η κατηγορία του ποδηλάτου συγκεντρώνει τη χαμηλότερη βαθμολογία. Τα πεδία που αφορούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τη διαχείριση κινητικότητας αλλά και τις εμπορευματικές μεταφορές συγκεντρώνουν αντίστοιχα πολύ χαμηλές βαθμολογίες.

Γενικότερα μπορεί κάποιος να διακρίνει πως υπάρχει μεγάλο περιθώριο βελτίωσης για όλες τις κατηγορίες. Στα διαγράμματα, φαίνεται η κλίμακα μέχρι το επίπεδο 2. Σημειώνεται πως το μέγιστο επίπεδο είναι το επίπεδο 4, δεν αποτυπώνεται όμως γιατί θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολο ο αναγνώστης να μπορέσει να διακρίνει τις πληροφορίες (τα σχήματα θα μίκραιναν σημαντικά).

1.2 Έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας

Σημειώνεται πως στα αρχικά τεύχη του ΣΒΑΚ τα οποία έχουν δοθεί στο Δήμο Φαρσάλων, έχουν γίνει μετρήσεις, καταγραφές και αναλύσεις κυκλοφοριακού φόρτου, στάθμευσης και πεζοδρομίων σε συγκεκριμένες περιοχές της πόλης των Φαρσάλων. Εδώ παρουσιάζονται συγκεντρωτικοί πίνακες με τα προβλήματα και τις ευκαιρίες που αποτυπώνουν την κατάσταση για κάθε κατηγορία κινητικότητας. Καθώς πολλές κατηγορίες είναι αλληλένδετες και αλληλοεπηρεάζονται, υπάρχουν επικαλύψεις στους πίνακες που ακολουθούν. Οι κατηγορίες κινητικότητας είναι οι εξής:

- α. Δημόσια μέσα μεταφοράς
- β. Ήπιοι τρόποι μετακίνησης
- γ. Προσβασιμότητα
- δ. Οδική ασφάλεια
- ε. Κυκλοφορία οχημάτων
- στ. Ηλεκτροκίνηση
- ζ. Οχήματα διανομής
- η. Στάθμευση
- θ. Νέες τεχνολογίες, συνδυασμένη μετακίνηση και σχεδιασμός αστικών μεταφορών

Πίνακας 2 Προβλήματα και ευκαιρίες στα δημόσια μέσα μεταφοράς

Δημόσια μέσα μεταφοράς	
Προβλήματα	Ευκαιρίες
<ul style="list-style-type: none">• Έλλειψη δημοτικής συγκοινωνίας που συνδέει διάφορους οικισμούς μεταξύ τους και με τα Φάρσαλα.• Απουσία εκπροσώπου στις διαβουλεύσεις	<ul style="list-style-type: none">• Ανάδειξη των προβληματικών σημείων μέσω του ΣΒΑΚ και κινητοποίηση προς βελτίωση αυτών.• Συμμετοχή και πληροφόρηση της τοπικής κοινωνίας μέσω του ΣΒΑΚ.• Προώθηση μέσω μαζικής μεταφοράς και ταυτόχρονος περιορισμός του ιδιωτικού αυτοκινήτου.• Πρόταση για δημοτική συγκοινωνία και καλύτερη εξυπηρέτηση πολιτών σε επίπεδο Δήμου.• Προμήθεια χαμηλοδάπεδων λεωφορείων ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες προσβασιμότητας για κάθε κοινωνική ομάδα.• Εισαγωγή ηλεκτροκίνησης.• Καθαρότερες μετακινήσεις.• Λιγότερη ηχορύπανση.• Αναβάθμιση εξοπλισμού και προσβασιμότητας στάσεων.• Οργάνωση πληροφόρησης σε στάσεις και στο διαδίκτυο.

Πίνακας 3 Προβλήματα και ευκαιρίες στους ήπιους τρόπους μετακίνησης

Ήπιοι τρόποι μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)	
Προβλήματα	Ευκαιρίες
<ul style="list-style-type: none"> • Ύπαρξη ραμπών ΑμεΑ με αποκλίσεις από τις προδιαγραφές (σε κάποια σημεία) • Μη σεβασμός της προσβασιμότητας των ΑΜΕΑ με εμφάνιση παράνομης στάθμευσης επί των ραμπών • Σημαντικό μέρος πεζοδρομίων χωρίς κατάλληλο πλάτος και επιφάνεια • Ζητήματα οδικής ασφάλειας καθώς οι πεζοί μετακινούνται στο δρόμο. • Ασυνέχεια δικτύου πεζοδρομίων από και προς πόλους έλξης • Έλλειψη διαβάσεων • Έλλειψη ασφάλειας πέριξ των σχολείων και κατά μήκος σχολικών διαδρομών • Απουσία συστηματικών δράσεων και μέτρων για την αλλαγή συμπεριφοράς των πολιτών • Εξάρτηση οικονομικών δραστηριοτήτων από το Ι.Χ. • Μετοίκηση νέων προς μεγαλύτερα αστικά κέντρα. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ανάδειξη των προβληματικών σημείων μέσω του ΣΒΑΚ και κινητοποίηση προς βελτίωση αυτών. • Συμμετοχή και πληροφόρηση της τοπικής κοινωνίας μέσω του ΣΒΑΚ. • Μικρό μέγεθος πόλης που ευνοεί την μετακίνηση πεζή. • Μικρό μέγεθος πόλης με όχι ιδιαίτερα υψηλούς φόρτους που ευνοεί τη χρήση ποδηλάτου. • Μεγάλο μέρος της πόλης είναι επίπεδο • Δημιουργία συνεχούς δικτύου πεζοδρομίων που να συνδέει πόλους έλξης μετακινήσεων. • Δημιουργία πεζοδρομίων κατάλληλου πλάτους μέσω μονοδρομήσεων στην πόλη. • Σχέδια αστικής προσβασιμότητας (ΣΑΠ). • Μείωση των ορίων ταχύτητας στο δίκτυο με συνεπαγόμενη αύξηση της οδικής ασφάλειας και εισαγωγή ποδηλάτου σε οδούς μεικτής κυκλοφορίας. • Χρήση ηλεκτρικών ποδηλάτων για τις ορεινές περιοχές. • Χρηματοδότηση έργων από ευρωπαϊκούς και εθνικούς πόρους. Ευνοϊκό κλίμα για επενδύσεις βιώσιμης κινητικότητας.

Πίνακας 4 Προβλήματα και ευκαιρίες στην προσβασιμότητα

Προσβασιμότητα	
Προβλήματα	Ευκαιρίες
<ul style="list-style-type: none"> • Ύπαρξη ραμπών ΑμεΑ με αποκλίσεις από τις προδιαγραφές • Μη σεβασμός της προσβασιμότητας των ΑΜΕΑ με εμφάνιση παράνομης στάθμευσης επί των ραμπών • Ένα τμήμα της πόλης των Φαρσάλων χαρακτηρίζεται από έντονο ανάγλυφο 	<ul style="list-style-type: none"> • Ανάδειξη των προβληματικών σημείων μέσω του ΣΒΑΚ και κινητοποίηση προς βελτίωση αυτών. • Συμμετοχή, πληροφόρηση και ευαισθητοποίηση της τοπικής κοινωνίας μέσω του ΣΒΑΚ για τις ανάγκες των ευάλωτων ομάδων. • Σχεδιασμός πεζοδρομίων με βάση τις προδιαγραφές • Μεγάλη προώθηση του θέματος και αυστηροί κανονισμοί σε Ευρωπαϊκό επίπεδο και σταδιακή διάχυση στην Ελληνική πραγματικότητα. • Σχέδια αστικής προσβασιμότητας (ΣΑΠ).

Πίνακας 5 Προβλήματα και ευκαιρίες στην οδική ασφάλεια

Οδική ασφάλεια	
Προβλήματα	Ευκαιρίες
<ul style="list-style-type: none"> • Έλλειψη διαβάσεων συνολικά στο δίκτυο. • Υποδομή μετακίνησης πεζή εκτός προδιαγραφών με αποτέλεσμα οι πεζοί να μετακινούνται στον δρόμο. • Ελλείψεις σε κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση. • Χαμηλός βαθμός οδηγικής παιδείας. • Απουσία προστασίας σχολικών δακτυλίων 	<ul style="list-style-type: none"> • Εντοπισμός των επικίνδυνων σημείων και εξυγίανση αυτών με κατάλληλες παρεμβάσεις. • Δυνατότητα χρηματοδότησης από εθνικά προγράμματα για ζητήματα οδικής ασφάλειας. • Δυνατότητα σύγχρονων παρεμβάσεων χωρίς αυξημένο κόστος. • Ενισχυμένη προστασία σε ζώνες γύρω από σχολεία. • Δυνατότητα μονοδρομήσεων στο σύνολο της πόλης. • Μείωση ορίων ταχύτητας εντός πόλης. Το εθνικό σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια προτείνει 30 χωα σε περιοχές κατοικίας και 20 χωα σε σχολικές ζώνες. • Περιορισμός βαρέων οχημάτων στο κέντρο (ή σε δακτύλιο) της πόλης. • Επαναλαμβανόμενες ημερίδες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης.

Πίνακας 6 Προβλήματα και ευκαιρίες στη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

Διαχείριση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	
Προβλήματα	Ευκαιρίες
<ul style="list-style-type: none"> • Εξάρτηση τοπικής κοινωνίας από το ΙΧ. • Διαμπερότητα οδών. • Ο περιορισμός του ΙΧ οδηγεί, αρχικά, σε αντίδραση από την τοπική κοινωνία. • Χαμηλός βαθμός οδηγικής παιδείας. 	<ul style="list-style-type: none"> • Περιορισμός του ΙΧ μέσω των μέτρων του ΣΒΑΚ. • Περιορισμός του ΙΧ συνεπάγεται μείωση ατυχημάτων, καθαρότερη ατμόσφαιρα και μείωση της ηχορύπανσης. • Στροφή στη βιώσιμη κινητικότητα • Μονοδρομήσεις στο οδικό δίκτυο / καλύτερη οργάνωση της κυκλοφορίας / περιορισμός διαμπερών κινήσεων • Επέκταση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας στην πόλη

Πίνακας 7 Προβλήματα και ευκαιρίες στην ηλεκτροκίνηση

Ηλεκτροκίνηση	
Προβλήματα	Ευκαιρίες
<ul style="list-style-type: none"> • Καινούριο πεδίο δράσης στον χώρο της κινητικότητας και ως εκ τούτου δεν υπάρχει μεγάλη εμπειρία. • Η ηλεκτροκίνηση δεν συνεπάγεται μείωση της χρήσης του ΙΧ. • Υψηλό κόστος υποδομής και οχημάτων. 	<ul style="list-style-type: none"> • Στόλος ηλεκτροκίνητων μέσων μαζικής μεταφοράς. • Επιδοτήσεις για την αγορά ηλεκτροκίνητων ΙΧ. • Ηλεκτροκίνητα οχήματα διανομής. • Μείωση ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης. • Ηλεκτροκίνητα ποδήλατα για την μετακίνηση σε ορεινές περιοχές. • Εκπόνηση Σχεδίου φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (ΣΦΗΟ). • Χρηματοδότηση έργων από ευρωπαϊκούς και εθνικούς πόρους. Υπάρχει προώθηση της ηλεκτροκίνησης σε παγκόσμιο επίπεδο.

Πίνακας 8 Προβλήματα και ευκαιρίες στην εφοδιαστική αλυσίδα

Οχήματα διανομής	
Προβλήματα	Ευκαιρίες
<ul style="list-style-type: none"> • Μη ύπαρξη ωραρίου φορτοεκφορτώσεων. • Μη τήρηση των θέσεων φορτοεκφόρτωσης. Διπλοπαρκαρισμένα οχήματα που προκαλούν θέματα οδικής ασφάλειας. • Κανένας περιορισμός για την κίνηση και στάθμευση φορτηγών άνω των 3,5 τόνων 	<ul style="list-style-type: none"> • Θέσπιση ωραρίου φορτοεκφορτώσεων. • Επανακαθορισμός (έξυπνων) θέσεων φορτοεκφορτώσεων. • Περιορισμός βαρέων οχημάτων στο κέντρο της πόλης. • Αύξηση επιπέδου οδικής ασφάλειας. • Οχήματα χαμηλών ρύπων (ηλεκτροκίνητα και cargo bikes).

Πίνακας 9 Προβλήματα και ευκαιρίες στη στάθμευση

Στάθμευση	
Προβλήματα	Ευκαιρίες
<ul style="list-style-type: none"> • Παραβατικότητα σε πολλά σημεία στην πόλη. • Συνθήκες μη ασφαλούς κίνησης πεζών και ποδηλατιστών. • Σύστημα στάθμευσης εκ περιτροπής που προκαλεί αποδιοργάνωση. • Ανυπαρξία θέσεων για ποδήλατα. 	<ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία περιφερειακού χώρου στάθμευσης προς αποσυμφόρηση του κέντρου και δυνατότητα δημιουργίας υποδομών βιώσιμης κινητικότητας. • Εγκιβωτισμός θέσεων στάθμευσης / στενώσεις στη συμβολή των κόμβων. • Δημιουργία / αύξηση των ειδικών θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ, ποδήλατα και φορτοεκφορτώσεις.

	<ul style="list-style-type: none"> • Εξυγχρονισμός της σήμανσης / καλύτερη οργάνωση • Καθολική οργάνωση του συστήματος διαχείρισης στάθμευσης • Βελτίωση της οδικής ασφάλειας
--	--

Πίνακας 10 Προβλήματα και ευκαιρίες στην καινοτομία και στον καθολικό σχεδιασμό

Νέες τεχνολογίες, συνδυασμένη μετακίνηση και σχεδιασμός αστικών μεταφορών	
Προβλήματα	Ευκαιρίες
<ul style="list-style-type: none"> • Ζήτημα χαμηλότερης προτεραιότητας για την περιοχή των Φαρσάλων. • Περιορισμένοι οικονομικοί πόροι. 	<ul style="list-style-type: none"> • Αστικός σχεδιασμός κινητικότητας χωρίς περιορισμούς με μειωμένα όρια ταχύτητας εντός πόλης. • Εισαγωγή συστήματος τηλεματικής και διαδικτυακής πληροφόρησης. • Εισαγωγή στον συμμετοχικό σχεδιασμό (καινοτόμος πρακτική). • Εισαγωγή στην ηλεκτροκίνηση. • Δημιουργία συστήματος έξυπνης στάθμευσης με αισθητήρες. • Δημιουργία έξυπνων διαβάσεων • Προώθηση έξυπνων τεχνολογιών στην κινητικότητα σε Ευρώπη και Ελλάδα και χρηματοδότηση από αντίστοιχα προγράμματα.

1.3 Σενάρια κινητικότητας

Για την πόλη των Φαρσάλων δημιουργήθηκαν τρία πιθανά σενάρια, τα οποία βασίστηκαν στην Ευρωπαϊκή εμπειρία και τις τάσεις στον τομέα της κινητικότητας, στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, στις απόψεις που εκφράστηκαν στη διαβούλευση και στην εμπειρία των μελετητών. Παρακάτω περιγράφονται τα τρία σενάρια, με ενδεικτικά μέτρα για το κάθε σενάριο, εκτίμηση κόστους, χρόνου και συνολικού αντίκτυπου για το κάθε ένα.

Σενάριο A

Προτεραιότητα στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης με έμφαση στην εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης, δηλαδή πεζών και ποδηλάτων, και στην εξασφάλιση της ίσης συμμετοχής στην κινητικότητα όλων των κοινωνικών ομάδων.



Η μικρή έκταση της πόλης σε συνδυασμό με την συγκέντρωση των εμπορικών και διοικητικών χρήσεων γης σε συγκεκριμένη περιοχή, κυρίως στο κέντρο, θα υποστηρίξει την ανάγκη διαμόρφωσης κατάλληλων υποδομών εστιασμένων κυρίως στην προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης. Παράλληλα οι συγκεκριμένες υποδομές θα πρέπει να επεκταθούν και στο σύνολο των γειτονιών της πόλης με αμιγώς οικιστικά χαρακτηριστικά. Η πεζή μετακίνηση αναδεικνύεται στον κύριο τρόπο μετακίνησης των κατοίκων.

Η ήπια κινητικότητα για τις μικρές αποστάσεις της πόλης θα υποστηριχθεί με συγκριτικά φθηνά αλλά αποτελεσματικά μέτρα, με στόχο να μειωθούν οι χρήστες του αυτοκινήτου και να μετατοπιστούν σε πιο ήπια μέσα μετακίνησης. Προσαρμοζόμενο καλύτερα στο τρέχον οικονομικό περιβάλλον, το εξεταζόμενο σενάριο θα επιχειρήσει να εντάξει μέτρα χαμηλού κόστους που θα συνδυάζονται με άλλες μορφές αστικής ανάπτυξης ή υποδομών για μέγιστη αποδοτικότητα.

Η αναβάθμιση των συνθηκών ήπιας μετακίνησης μπορεί ενδεικτικά να επιτευχθεί με τα ακόλουθα μέτρα:

- Ο χώρος της οδού θα προσαρμοστεί στις ανάγκες των χρήσεων γης και των δραστηριοτήτων των περιοχών της πόλης (ήπια κυκλοφορία σε γειτονίες και σχολεία, ευρύχωρα πεζοδρόμια σε εμπορικές περιοχές, ισόρροπη κατανομή σε περιοχές έλλειψης χώρου κ.ά.)
- Ποιοτική αναβάθμιση των υφιστάμενων πεζοδρομίων προκειμένου να πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας για όλους

- Αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις και προμήθεια αστικού εξοπλισμού κατά μήκος των δικτύων πεζοδρομίων που θα βελτιώνουν την ελκυστικότητα αλλά και το αίσθημα ασφαλείας των διαδρομών (οδοφωτισμός, έργα πρασίνου, εξοπλισμός ανάπαυσης)
- Συνθήκες προώθησης των ποδηλάτων, όπου αυτό είναι εφικτό και σκόπιμο - Δημιουργία κατάλληλης υποδομής σε περιοχές με κατάλληλο ανάγλυφο και χρήσεις γης
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη κυκλοφορία των πεζών και των χρηστών ποδηλάτου
- Εγκατάσταση πληροφοριακών πινακίδων για την ενημέρωση πεζών και ποδηλατών για τα σημεία ενδιαφέροντος
- Δημιουργία δημόσιων χώρων στάθμευσης για τα ποδήλατα
- Εισαγωγή ζωνών 30km/h
- Εκστρατείες και ημερίδες ευαισθητοποίησης και προώθησης των ήπιων μορφών μετακίνησης

➤ Κόστος

- Κόστος Υλοποίησης: Περιλαμβάνει μέτρα αναβάθμισης των υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες και δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών για τη μεταστροφή τους προς τις ήπιες μορφές μετακίνησης. Το κόστος αυτών των μέτρων εξαρτάται άμεσα από την έκταση εφαρμογής τους και κρίνεται γενικά ως μέτριου κόστους στην περίπτωση μη δημιουργίας αποκλειστικής υποδομής. Σε περίπτωση που δημιουργείται αποκλειστική υποδομή (πεζοδρομήσεις, ποδηλατόδρομοι) το κόστος αυξάνεται σημαντικά. Είναι βέβαια χαμηλότερο από την κατασκευή οδικής υποδομής ή τη δημιουργία νέου συστήματος MMM.
- Κόστος Συντήρησης: Η συγκεκριμένη υποδομή προϋποθέτει συχνή συντήρηση που σε επίπεδο κόστους εκτιμάται χαμηλό .

➤ Χρόνος

- Η υλοποίηση των μέτρων του εξεταζόμενου σεναρίου προϋποθέτει ένα εύλογο χρονικό διάστημα για την εκπόνηση των μελετών εφαρμογής και την εξεύρεση των απαραίτητων οικονομικών πόρων και στη συνέχεια ένα μέτριο χρονικό διάστημα για την ολοκλήρωση της κατασκευής τους.

➤ Αντίκτυπος

- Ποιότητα αέρα: Η προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης και ο περιορισμός των μετακινήσεων με ΙΧ, αναμένεται να βελτιώσει αισθητά την ποιότητα του αέρα.
- Ηχητική – οπτική όχληση: Ο περιορισμός του ΙΧ αναμένεται να συμβάλλει στον περιορισμό των ηχητικών και οπτικών οχλήσεων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.
- Υγεία: Η ενεργοποίηση των πολιτών με μετακινήσεις που απαιτούν ανθρώπινη ενέργεια θα έχει πολλαπλά οφέλη στην υγεία τους.
- Εμφάνιση της πόλης: Το εξεταζόμενο σενάριο ενδείκνυται για την δραστική βελτίωση της εικόνας της πόλης. Η αναδιανομή του δημοσίου χώρου από τη μηχανοκίνητη στις ήπιες μορφές κινητικότητας (πεζή και ποδήλατο) επιτρέπει τις αισθητικές παρεμβάσεις στις οδούς, δίδοντας ανθρώπινο χαρακτήρα, περισσότερο πράσινο και μεγαλύτερη λειτουργικότητα στις γειτονιές.
- Κοινωνική συνοχή: Στη φύση του σεναρίου περιλαμβάνεται η διαθεσιμότητα κατάλληλων υποδομών για την πρόσβαση των ευάλωτων χρηστών της οδού (Α.με.Α, ηλικιωμένοι, παιδιά, πεζοί με φορτίο κ.α.) στα σημεία ενδιαφέροντος που ευνοεί την κοινωνική συνοχή.

	<i>Εκτίμηση αντικτύπου</i>									
Συνιστώσα σεναρίου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Κόστος										
Χρόνος										
Ποιότητα ζωής										
Κοινωνική συνοχή										

Σενάριο Β

Δυναμική ανάπτυξη και διείσδυση μέσω μαζικής μεταφοράς με φιλικές προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας για την εξυπηρέτηση του συνόλου των μετακινήσεων



Το σενάριο αποσκοπεί στη δημιουργία ενός συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών που να εξυπηρετεί αποτελεσματικά τις μετακινήσεις τόσο εντός της πόλης των Φαρσάλων, όσο και των γύρω οικισμών και των επισκεπτών. Η δόμηση του συγκεκριμένου συστήματος βασίζεται στην προώθηση των συνδυασμένων μετακινήσεων με οχήματα προσβάσιμα σε όλους και τεχνολογίες χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Η βαρύτητα του σεναρίου Β δίδεται στις δημόσιες συγκοινωνίες οι οποίες μέσω της αύξησης του αριθμού των επιβατών, θα γίνουν οικονομικά πιο βιώσιμες. Η αναδιάρθρωση του δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών περιλαμβάνει μεταβολές στην κάλυψη και την συχνότητα. Περαιτέρω τομείς εστίασης είναι:

- Επέκταση του δικτύου λεωφορείων και βελτιστοποίησης της ποιότητας εξυπηρέτησης
- Κατάλληλη διαμόρφωση του χώρου της οδού για την αποδοτικότερη ένταξη των Δημοσίων Συγκοινωνιών (στάσεις με κατάλληλο εξοπλισμό και κατάλληλη γεωμετρική διαμόρφωση για την πρόσβαση των οχημάτων).
- Προσαρμογή στάθμευσης και αστυνόμευσης με σκοπό την αποδοτικότερη λειτουργία των ΜΜΜ
- Αναβάθμιση του στόλου των αστικών λεωφορείων (ηλεκτροκίνηση)
- Προσαρμογή του στόλου των λεωφορείων στις ανάγκες της πόλης (μέγεθος λεωφορείων)
- Δημιουργία υποδομής φόρτισης οχημάτων
- Βελτίωση της ασφάλειας των μετακινουμένων
- Δυναμική προώθηση της χρήσης της Δημόσιας Συγκοινωνίας με μέτρα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης
- Σύνδεση του μέσου μεταφοράς με δομές υπό την έννοια της διατροπικότητας που θα βελτιστοποιούν την ελκυστικότητά του (π.χ. σταθμοί Park & Ride, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων)

➤ Κόστος

- Κόστος Υλοποίησης: Περιλαμβάνει μέτρα αγοράς και δρομολόγησης σύγχρονου στόλου οχημάτων, ηλεκτροκίνητων ή άλλης περιβαλλοντικά φιλικής μορφής ενέργειας καθώς και τη δημιουργία αντίστοιχων υποστηρικτικών υποδομών (θεσμοθετημένες και κατάλληλα διαμορφωμένες στάσεις, σταθμοί φόρτισης, park n ride κ.ά.)
- Κόστος Συντήρησης: Περιλαμβάνει τη συντήρηση των οχημάτων, των υποστηρικτικών υποδομών και των διαδικτυακών εργαλείων τα οποία έχουν μέτριο προς υψηλό εκτιμώμενο κόστος συντήρησης.

➤ Χρόνος

- Οι διαδικασίες για την προμήθεια των οχημάτων, το σχεδιασμό τη δρομολόγησης και των υλοποίηση των απαιτούμενων υποστηρικτικών υποδομών απαιτούν αρκετά μεγάλο χρόνο υλοποίησης

➤ Αντίκτυπος σεναρίου

- Ποιότητα αέρα: Τα καθαρά καύσιμα αναμένεται να συμβάλουν σημαντικά στην μείωση των αέριων ρύπων και των αερίων του θερμοκηπίου. Προς αυτήν την κατεύθυνση θα λειτουργήσει και η στροφή από τα ΙΧ στα ΜΜΜ
- Ηχητική – οπτική όχληση: Τα σύγχρονα οχήματα με ηλεκτρικούς κινητήρες λειτουργούν σχεδόν αθόρυβα. Η ηχορύπανση αναμένεται να μειωθεί αισθητά.
- Εμφάνιση της πόλης: Το εξεταζόμενο σενάριο περιλαμβάνει τεχνολογικές υποδομές που εντάσσονται στον δημόσιο χώρο σε υφιστάμενες ή νέες θέσεις δικτύων. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις εκτιμάται ότι θα έχουν μικρή αρνητική επίπτωση στην εμφάνιση του δημόσιου χώρου.
- Κοινωνική συνοχή: Τα νέα οχήματα θα είναι προσβάσιμα προς όλους και η αποτελεσματική πληροφόρηση των χρηστών με τις νέες τεχνολογίες αναμένεται να βελτιώσει τις συνθήκες μετακίνησης τους. Θα πρέπει ωστόσο να εφαρμοστεί και κοινωνική πολιτική τιμολόγησης.

	<i>Εκτίμηση αντικτύπου</i>									
Συνιστώσα σεναρίου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Κόστος										
Χρόνος										
Ποιότητα ζωής										
Κοινωνική συνοχή										

Σενάριο Γ

Διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης με έξυπνα συστήματα και εφαρμογές οργάνωσης και αστυνόμευσης



Το συγκεκριμένο σενάριο θα δίνει έμφαση στην εγκατάσταση μέτρων για τη βελτίωση της ροής των οχημάτων και τη δημιουργία συνθηκών για ταχύτερες μετακινήσεις εντός του αστικού ιστού μέσω της αύξησης της χωρητικότητας των οδών, τη βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας και στάθμευσης (ενημέρωση, δυναμική δρομολόγηση) και την αποτελεσματική αστυνόμευση του δικτύου.

Το σενάριο Γ αφορά στη βελτιστοποίηση του οδικού δικτύου υπέρ των Ι.Χ. οχημάτων και των οχημάτων εμπορευματικών μεταφορών. Εκτιμά ότι η τεχνολογική πρόοδος θα έχει θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια της κυκλοφορίας και στην χωρητικότητα του συστήματος, με την έκταση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων να προβλέπεται μικρότερη σε σχέση με τα μηχανοκίνητα μέσα του παρελθόντος. Το σενάριο πρόκειται να τονώσει οικονομικούς τομείς που σχετίζονται με μεταφορικές δραστηριότητες. Περαιτέρω τομείς εστίασης είναι:

- Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φυτεύσεις ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων
- Εφαρμογές συστημάτων παρακολούθησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας (κάμερες παρακολούθησης κυκλοφορίας, δυναμική σηματοδότηση, πίνακες μεταβλητών μηνυμάτων κ.α.)
- Συντήρηση και αναβάθμιση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και επεμβάσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας σε κόμβους του οδικού δικτύου, με προτεραιότητα στα μελανά σημεία
- Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας
- Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
- Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (πάρκινγκ)
- Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών
- Προώθηση κινητήρων εναλλακτικών καυσίμων (π.χ. ηλεκτροκίνηση, υβριδική τεχνολογία κ.ά.)

➤ Κόστος

- Κόστος Υλοποίησης: Περιλαμβάνει και μέτρα βαριάς υποδομής τα οποία στην πλειοψηφία τους έχουν μεγάλο κόστος υλοποίησης (περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας, ασφαλτοστρώσεις). Υπάρχει όμως και το ενδεχόμενο να εφαρμοστούν και πιο απλά μέτρα.
- Κόστος Συντήρησης: Η εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας ενός συστήματος διαχείρισης απαιτεί αυστηρή αστυνόμευση και κατά συνέπεια προσωπικό. Η αστυνόμευση βέβαια μπορεί να επιτευχθεί και με αξιοποίηση νέων τεχνολογιών. Αμφότερες οι προσεγγίσεις έχουν μέτριο προς υψηλό κόστος συντήρησης

➤ Χρόνος

- Τα μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας εφόσον περιορίζονται στη σήμανση και στη θέσπιση ωραρίων μπορούν να εφαρμοστούν άμεσα. Από την άλλη για τις νέες υποδομές θα απαιτηθεί μεγάλος χρόνος υλοποίησης.

➤ Αντίκτυπος σεναρίου

- Ποιότητα αέρα: Η προώθηση μέτρων για τη βελτίωση της ροής και της κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων μέσων θα οδηγήσει μοιραία και στην αύξηση των φόρτων άρα και στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, κάτι που αναμένεται να υποβαθμίσει την ποιότητα του αέρα. Βέβαια, το φαινόμενο αυτό θα μειωθεί στις επόμενες δεκαετίες καθώς τα οχήματα θα χρησιμοποιούν καθαρότερα καύσιμα.
- Ηχητική / οπτική όχληση: Η αύξηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας συνεπάγεται και μεγαλύτερα επίπεδα ηχητικής αλλά και οπτικής όχλησης. Με τις τελευταίες τεχνολογίες, η ηχορύπανση θα είναι μικρότερη σε σύγκριση με οχήματα παλαιότερων γενιών.
- Εμφάνιση της πόλης: Η έντονη μηχανοκίνητη κυκλοφορία υποβαθμίζει την εικόνα της πόλης, καθώς το μεγαλύτερο μέρος του κοινόχρηστου χώρου εξυπηρετεί τα οχήματα και όχι τον άνθρωπο.
- Κοινωνική συνοχή: Η διαθεσιμότητα και προσβασιμότητα των μετακινήσεων με μηχανοκίνητα μέσα μπορεί να βελτιωθεί για τις ευάλωτες ομάδες με την αυστηρή αστυνόμευση του συστήματος στάθμευσης ή τη δημιουργία ενός συστήματος μαζικής μεταφοράς που να αποτελείται από προσβάσιμα οχήματα. Ωστόσο όταν στον αστικό ιστό υπάρχει προτεραιότητα στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, ακόμα και αν τα οχήματα είναι προσβάσιμα, τότε δεν υπάρχουν ασφαλείς συνθήκες για την εξυπηρέτηση του τελευταίου χιλιομέτρου της μετακίνησης.

	<i>Εκτίμηση αντικτύπου</i>									
Συνιστώσα σεναρίου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Κόστος										
Χρόνος										
Ποιότητα ζωής										
Κοινωνική συνοχή										

