# εφαρμογη ΣΧΕΔΙΟυ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΛΑΡΙΣΑΣ

Βασικό αντικείμενο της **«ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ»,** η οποία ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο του 2015, ήταν η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τη διαχείριση και το σχεδιασμό μέτρων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας με χρονικό ορίζοντα 15 ετών. Η μελέτη εγκρίθηκε στο σύνολό της από το Δημοτικό Συμβούλιο με την Αποφ. 436/ 29-10-2015.

Το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** (**ΣΒΑΚ**) θέτει τις βάσεις για μια πιο βιώσιμη πόλη και περιγράφει τις πολιτικές μετακίνησης, κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης. Περιλαμβάνει προτάσεις ιεράρχησης και κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου της κεντρικής περιοχής, με λήψη διαχειριστικών μέτρων, σε βραχυχρόνιο και μακροχρόνιο χρονικό ορίζοντα εφαρμογής, **με στόχο**:

* + Τη δημιουργία ενός **βασικού συλλεκτήριου 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.
	+ Τη μετατροπή **όλων των τοπικής σημασίας οδών 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.
	+ Τη δημιουργία **ενός ευρύτατου δικτύου κίνησης πεζών** (μέσω πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, διευρυμένων πεζοδρομίων) που σε συνδυασμό με την ενίσχυση των ήπιων «εναλλακτικών» μορφών μετακίνησης (ποδήλατο, κλπ) θα οργανώσει κυκλοφοριακά την ευρύτερη κεντρική περιοχή της πόλης, με τη φιλοσοφία της βιώσιμης κινητικότητας και θα δημιουργήσει συνθήκες μείωσης των αναγκών μετακίνησης με Ι.Χ.
	+ Την **προώθηση - διευκόλυνση των μέσων μαζικής μεταφοράς**, σε επίπεδο πληροφόρησης αλλά και παροχής προτεραιότητας, όπου αυτό είναι δυνατό.

Προκειμένου να προχωρήσει ο Δήμος άμεσα στη σταδιακή εφαρμογή του **ΣΒΑΚ** και ιδιαίτερα στη μετατροπή των τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας, ανατέθηκε η εκπόνηση της μελέτης με τίτλο «**ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΑΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**»

Ως **περιοχή μελέτης** ορίζεται η κεντρική περιοχή του Δήμου που περιβάλλεται από τις οδούς Ηρώων Πολυτεχνείου, Λαγού, Τάκη Τσόγκα (πρώην Καλλιθέας), Γεωργιάδου και Αεροδρομίου. Επίσης, στην περιοχή μελέτης, περιλαμβάνεται η περιοχή βόρεια του Σταθμού του ΟΣΕ, η οποία περιβάλλεται από τις οδούς Φαρσάλων, Ηρώων πολυτεχνείου, Βόλου, Σαπφούς, Παλαιολόγου και Πτολεμαίου.

**Αντικείμενο** της μελέτης, αποτελούν τα ακόλουθα:

* Κυκλοφοριακή οργάνωση του τοπικού οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης με σκοπό τη μείωση των διαμπερών κινήσεων και της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων μέσα από τις γειτονιές.
* Οργάνωση της στάθμευσης, ανά τοπική οδό και ανά πλευρά οικοδομικού τετραγώνου.
* Διερεύνηση εναλλακτικών διαδρομών των Λεωφορείων της αστικής συγκοινωνίας και επικαιροποίηση των προγραμμάτων σηματοδότησης της οδού Κύπρου, μετά την εφαρμογή των πεζοδρομήσεων των οδών Μεγ. Αλεξάνδρου, Ελ. Βενιζέλου και Φιλελλήνων και των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στις τοπικές οδούς (ήπιας κυκλοφορίας).
* Μελέτη σήμανσης για την εφαρμογή της νέας κυκλοφοριακής οργάνωσης και τη μετατροπή των τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας.

Στο συνημμένο **Σχέδιο 1,** παρουσιάζεται **η προτεινόμενη**  **οργάνωση της κυκλοφορίας** (φορά κίνησης των οχημάτων - μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, μέτρα ήπιας κυκλοφορίας) του τοπικού οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, σε συμφωνία με τις βασικές αρχές του εγκεκριμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας..

Βασική αρχή για την κυκλοφοριακή οργάνωση των τοπικών οδών, ήταν η μετατροπή τους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με συχνές εναλλαγές στη φορά κίνησης, έτσι ώστε να αποτρέπονται οι διαμπερείς κινήσεις μέσω αυτών. Απώτερος στόχος της εν λόγω παρέμβασης αποτελεί η **επαναφορά της έννοιας της γειτονιάς, στον κεντρικό ιστό της πόλης**. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται συνθήκες αντίστοιχες με εκείνες ενός πεζοδρόμου, ενώ παράλληλα εξυπηρετούνται οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων, οι οποίες είναι ανελαστικές. Σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), περιοχή ήπιας κυκλοφορίας είναι η περιοχή κατοικίας, που έχει χαρακτηρισθεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας. Στο Άρθρο 39 «Συμπεριφορά των οδηγών προς τους πεζούς» προβλέπονται τα ακόλουθα:

*«Σε περιοχές κατοικίας που έχουν χαρακτηρισθεί και σημανθεί ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας εφαρμόζονται οι εξής ειδικοί κανόνες:*

*α) Οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα σε όλο το πλάτος του. Τα παιχνίδια επιτρέπονται.*

*β) Οι οδηγοί πρέπει να προχωρούν με πολύ χαμηλή ταχύτητα, η οποία σε καμιά περίπτωση δε θα πρέπει να υπερβαίνει τα 20 χιλιόμετρα την ώρα.*

*γ) Οι οδηγοί δεν πρέπει να θέτουν τους πεζούς σε κίνδυνο ούτε να συμπεριφέρονται με παρεμποδιστικό τρόπο. Αν είναι αναγκαίο πρέπει να σταματούν.*

*δ) Οι πεζοί δεν πρέπει να εμποδίζουν χωρίς λόγο την κυκλοφορία των οχημάτων.*

*ε) Απαγορεύεται η στάθμευση εκτός από εκεί που επιτρέπεται από σήματα στάθμευσης.*

*στ) Σε διασταυρώσεις, χρήστες της οδού που εξέρχονται από περιοχή κατοικίας πρέπει να παραχωρούν την προτεραιότητα στους άλλους χρήστες της οδού.»*

Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται κυκλοφοριακές κυψέλες – γειτονιές, προστατευμένες από κινήσεις που δεν έχουν ως τελικό προορισμό τις παρόδιες ιδιοκτησίες. Το δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας της κάθε κυκλοφοριακής κυψέλης οργανώνεται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να εξυπηρετεί μεν την πρόσβαση (από / προς το συλλεκτήριο δίκτυο) στις παρόδιες ιδιοκτησίες, με χαμηλές ταχύτητες (20χλμ/ώρα), συγχρόνως όμως, να αποθαρρύνεται η συστηματική χρήση του από διερχόμενους οδηγούς, οι οποίοι θα αναγκάζονται να βραδυπορούν και να κάνουν περιπορείες, με αποτέλεσμα να αναγκάζονται να επιλέξουν τελικά, για την καθημερινή τους μετακίνηση, το κύριο οδικό δίκτυο.

Στα πλαίσια της μελέτης, διερευνήθηκαν σε συνεργασία με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και τους αρμόδιους του Αστικού ΚΤΕΛ Λάρισας, **εναλλακτικές διαδρομές των Λεωφορείων**, κυρίως λόγω της απαγόρευσης κίνησης των οχημάτων στις οδούς Μεγ. Αλεξάνδρου, Ελ. Βενιζέλου και Φιλελλήνων. Στο συνημμένο **Σχέδιο 2**, παρουσιάζονται οι Διαδρομές των Λεωφορειακών Γραμμών μετά από τις αντίστοιχες προσαρμογές.

Οι κύριες παρεμβάσεις για τη διευκόλυνση της κίνησης των λεωφορείων, είναι οι ακόλουθες:

* Το τμήμα της οδού **Βενιζέλου** μεταξύ Φιλελλήνων και Ολύμπου και το τμήμα της οδού **Φιλελλήνων**, μεταξύ των οδών Βενιζέλου και Κύπρου, θα λειτουργούν ως οδοί αποκλειστικής διέλευσης δημόσιας μαζικής μεταφοράς προσώπων.
* Δημιουργία λωρίδας αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων, ομόρροπης κατεύθυνσης με την κίνηση των οχημάτων, στο τμήμα της οδού **Κύπρου,** μεταξύ των οδών Ολύμπου και Παπαναστασίου και δημιουργία λωρίδας αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων αντίθετης κατεύθυνσης (contra flow bus lane), στο τμήμα της οδού Κύπρου μεταξύ των οδών Φιλελλήνων και Παπαναστασίου.
* Δημιουργία **λωρίδας αποκλειστικής κίνησης Λεωφορείων** (Βus Lane), κατά τη φορά κίνησης των οχημάτων στο τμήμα της οδού **Παπαναστασίου** μεταξύ των οδών Κύπρου και Ηπείρου.