

Δήμος Λεβαδέων

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	12
1.3	Στρατηγικοί στόχοι	16

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 Λεβαδέων ανταποκρίνονται στην τεχνική προσφορά της LEVER Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε. για την υπηρεσία του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Λεβαδέων 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 διαδικτυακή συνάντηση με τους φορείς συγκοινωνιακού έργου 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.

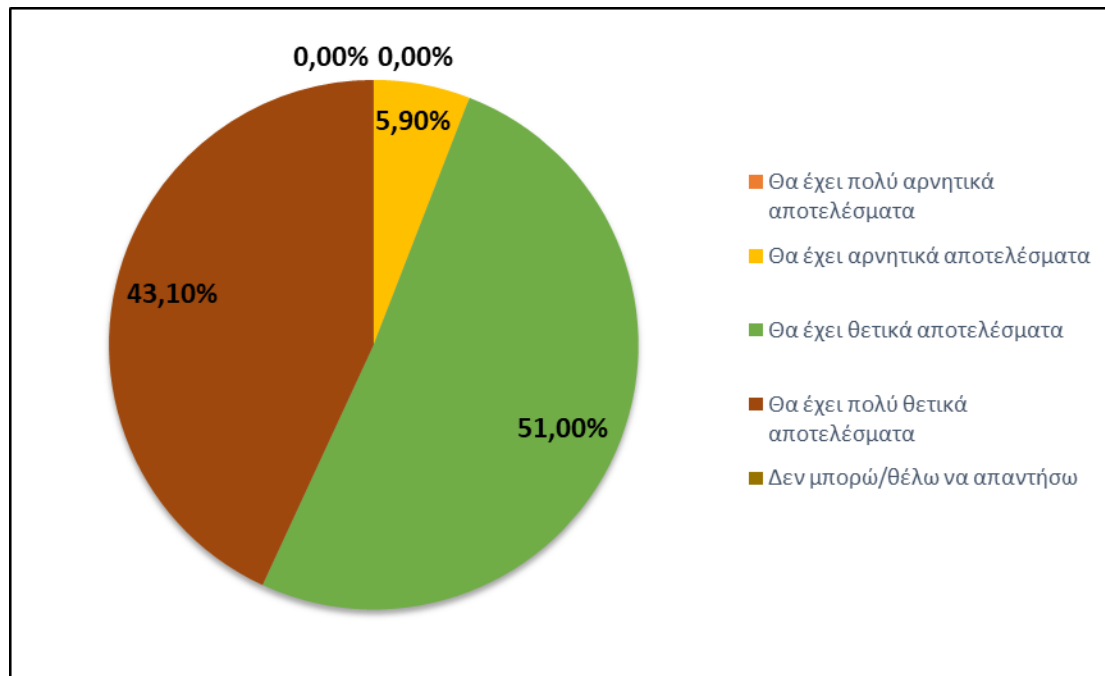
Οι τοποθετήσεις των φορέων στο πλαίσιο της 2ης Θεματικής Διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ του Δήμου Λεβαδέων, συνοψίζονται ως εξής:

- Εφημέριος του Ι.Ν. Αγίου Γεωργίου, τοποθετήθηκε θέτοντας τα εξής ζητήματα:
 - ο Υπάρχει έλλειψη πεζοδρομίων και σήμανσης στην περιοχή της Ενορίας του Αγίου Γεωργίου, ενώ εντοπίζονται και παρανομίες στην οδήγηση.
 - ο Ανάγκη για παρεμβάσεις και μέτρα για τους οικισμούς στην ορεινή περιοχή του Δήμου. Δυσκολία στην χρήση ποδηλάτου λόγω του ορεινού αναγλύφου, και ιδιαίτερα κατά τους χειμερινούς μήνες
 - ο Υιοθέτηση μέτρων εποχιακής και κυρίως καλοκαιρινής, πεζοδρόμησης σε κεντρικές οδούς της πόλης.
- Ειδικός σύμβουλος Δημάρχου έθεσε τα εξής ζητήματα:
 - ο Έλλειψη θέσεων στάθμευσης περιφερειακά της πόλης.
 - ο Ανάγκη για προώθηση της ήπιας κυκλοφορίας στο κέντρο και εκτόνωση της κίνησης των οχημάτων προς τα έξω (περιφερειακά της πόλης)
 - ο Πρέπει να δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης χωρίς χρέωση
 - ο Ανάγκη για διάνοιξη νέων περιφερειακών οδών, και απαλλοτριώσεις για τη διάνοιξη τους
 - ο Ανάγκη για δράσεις ευαισθητοποίησης του κοινού για περιορισμό της χρήσης οχημάτων στο κέντρο της πόλης
 - ο Προτίμηση για το Α και Γ σενάριο σε συνδυασμό
- Εκπρόσωπος των ΤΑΞΙ, έθεσε τα εξής θέματα:
 - ο Ανάγκη ευαισθητοποίησης των πολιτών και αλλαγής της συμπεριφοράς τους. Οι πολίτες χρησιμοποιούν κυρίως το Ι.Χ. για όλες τις μετακινήσεις και για αυτό υπάρχουν διπλοπαρκαρισμένα οχήματα.
 - ο Ανάγκη για μέτρα και παρεμβάσεις για τα ΤΑΞΙ της πόλης, τα οποία εκτελούν 300-400 διαδρομές ημερησίως
 - ο Προτίμηση στο Γ σενάριο
- Εκπρόσωπος της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Λιβαδειάς, ανέφερε τα παρακάτω:
 - ο Προβλήματα κίνησης οχημάτων έκτακτης ανάγκης σε οδούς με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά (π.χ. Ζαγαρά, Ευαγγελίστριας)

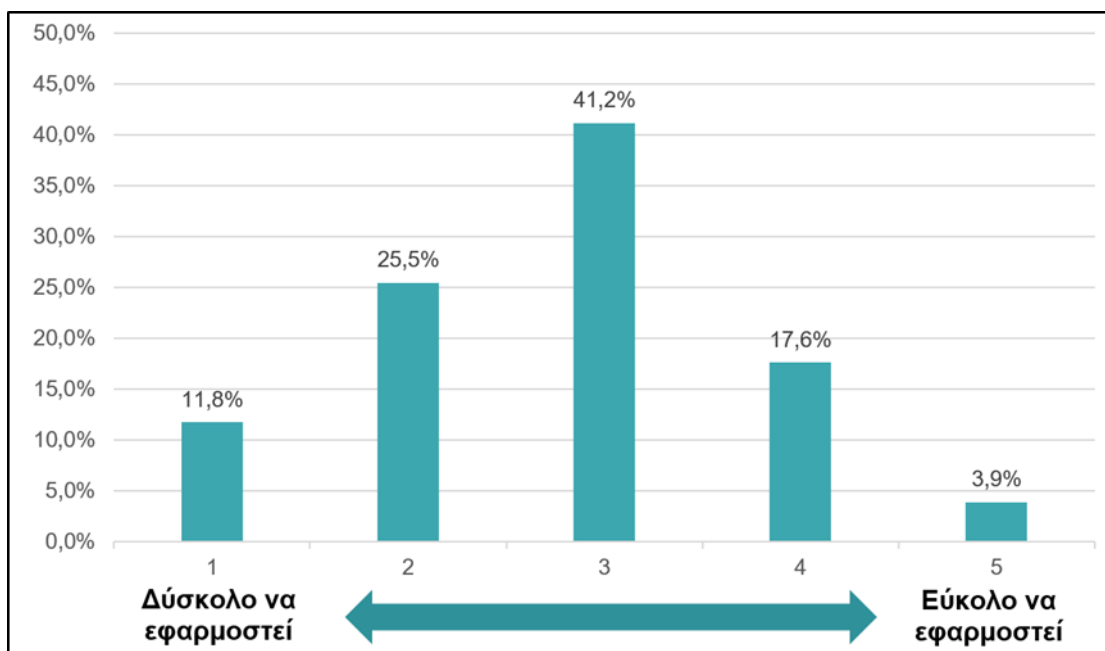
Η συμμετοχή στην διαμόρφωση του σεναρίου κινητικότητας «ανοίχθηκε» στους πολίτες της Λιβαδειάς και της ευρύτερη περιοχής με την χρήση ηλεκτρονικής φόρμας με την μορφή ερωτηματολογίου. Η ηλεκτρονική φόρμα τοποθέτησης πολιτών για το σενάριο κινητικότητας, δέχονταν τοποθετήσεις για διάρκεια ενός μηνός. Συνολικά υπήρξαν 56 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:



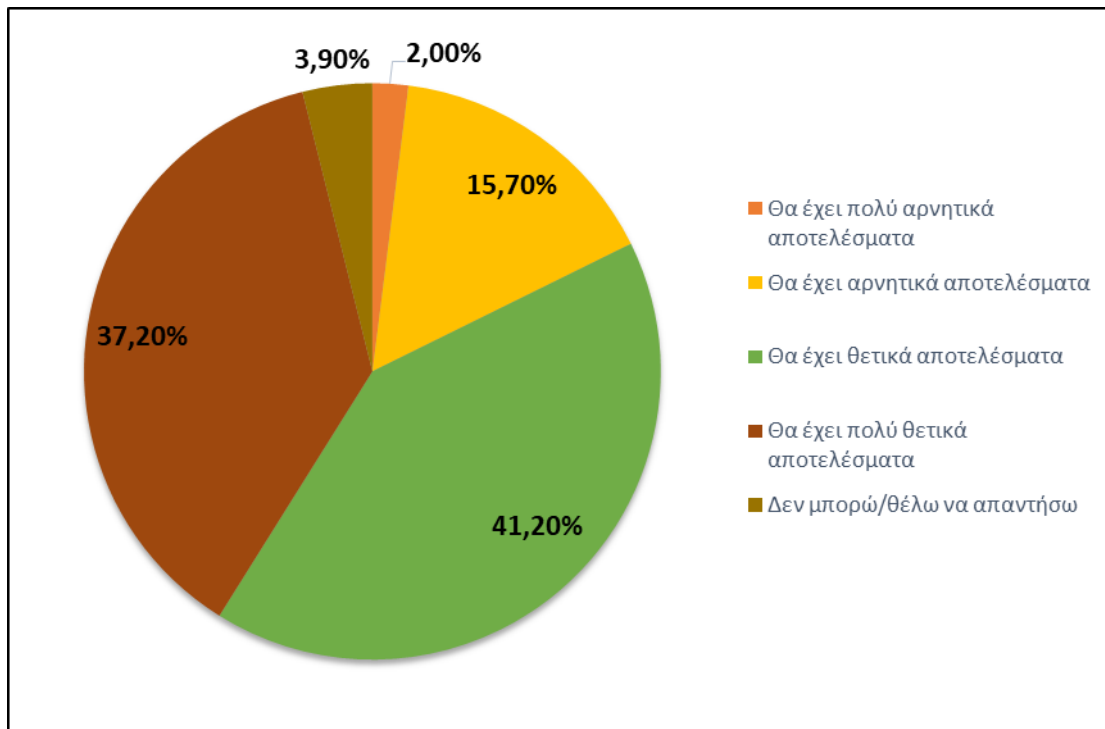
Εικόνα 1 Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του σεναρίου Α



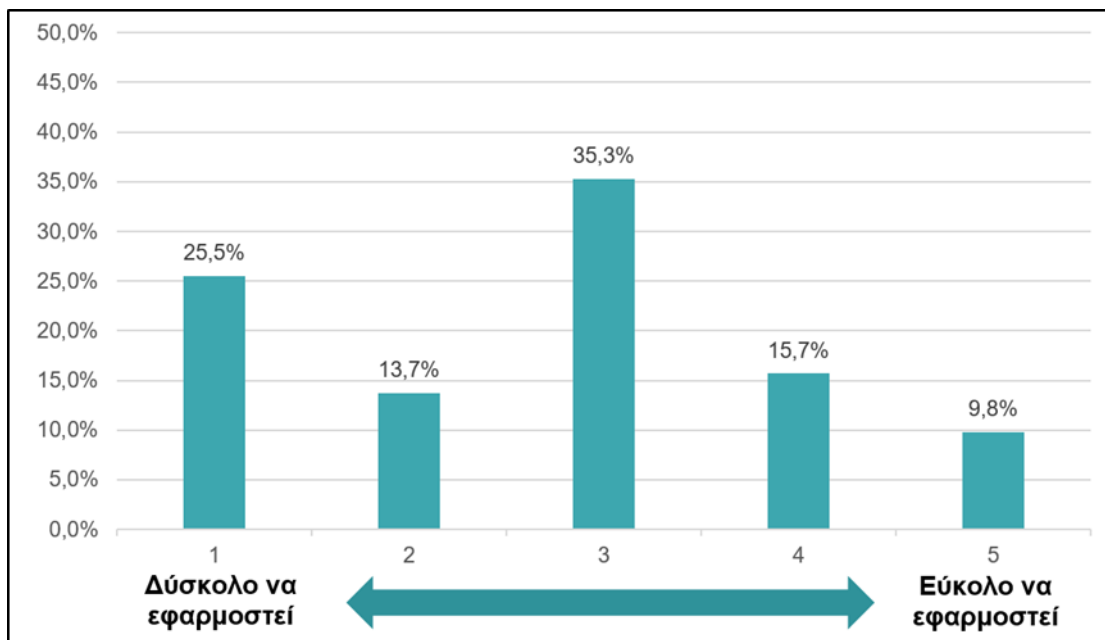
Εικόνα 2 Εκτίμηση ευκολίας εφαρμογής του σεναρίου Α

Ανοικτή τοποθέτηση πολιτών (χωρίς επεξεργασία των απαντήσεων)

- Δεν θα προχωρήσει λόγω των αντιδράσεων των εμπόρων
- Απαιτείται και έλεγχος π.χ. Δημοτική αστυνομία αλλά και εφαρμογή των μέτρων σήμανσης από τους πολίτες μέσω και κάποιας ενημέρωσης. Αλλά η νοοτροπία της πόλης μας είναι πολύ πίσω, έτσι θεωρώ ότι τουλάχιστον στην αρχή τα πρόστιμα είναι αναγκαία.
- Είναι υπέροχο το σχέδιο. Νομίζω αυτό που ονειρεύεται κάθε πολίτης....Μπορεί να εφαρμοστεί όμως σε μια πόλη όμορφη, αλλά δύσκολη, λόγω της ήδη υπάρχουσας κακής ρυμοτομίας?
- Να εξεταστεί η περίπτωση αποκλεισμού αυτοκινήτων ΙΧ από τη πρόσβαση στο αστικό κέντρο. Να δίνεται πρόσβαση περιορισμένου χρόνου σε μεταφορές και ταξί. Εξάιρεση οι μόνιμοι κάτοικοι. Κυριότερο εμπόδιο για την εφαρμογή του Σεναρίου Α είναι η αλλαγή νοοτροπίας των δημοτών με τη χρήση του αυτοκινήτου στο αστικό κέντρο. Χρειάζεται εκπαίδευση και κίνητρο.
- Όσο λιγότερη χρήση αυτοκινήτου προωθεί ένα μοντέλο μετακίνησης, τόσο το καλύτερο. Ιδιαίτερως σε μια μικρή πόλη όπως η δική μας, όπου μεγάλο μέρος του πληθυσμού κατοικεί πέριξ του εμπορικού και διοικητικού κέντρου. Επιπρόσθετα, η πιλοτική πεζοδρόμηση δρόμων γύρω από την κεντρική πλατεία για συγκεκριμένες ώρες ανά βδομάδα, στα πρότυπα άλλων Ευρωπαϊκών πόλεων, ίσως είναι η απάντηση. Η ύπαρξη ικανοποιητικού αριθμού ιδιωτικών χώρων στάθμευσης πέριξ του κέντρου βοηθά προς αυτή την κατεύθυνση. Επίσης, η ανάπτυξη της δημοτικής αστικής συγκοινωνίας με συχνά δρομολόγια από και προς το κέντρο, με αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα, θα αφαιρέσει τα επιχειρήματα περί αδυναμίας μετακίνησης των πολιτών που κατοικούν πιο μακριά από το κέντρο. Τέλος, η συντήρηση των πεζοδρομίων και η κατασκευή νέων με ορούς φιλικούς προς τους πεζούς και κυρίως καρότσια/αναπηρικά αμαξίδια, είναι εκ των ουκ άνευ. Σε συνδυασμό βέβαια με τιμωρία των παραβατών.
- Θα πρέπει να δοθεί σημασία στην εκπαίδευση των πολιτών για την ελαχιστοποίηση χρήσης Ι.Χ. στο κέντρο της πόλης
- Το σενάριο Α για να εφαρμοστεί πλήρως, θα πρέπει να γίνει μελέτη και να κατατεθεί σχέδιο για τη στάθμευση των αυτοκινήτων. Σοφοκλέους Ανδρεαδάκη Γεωργαντά και οι κάθετες τους αποτελούν μόνιμο πάρκινγκ δυσχεραίνοντας την εμπορική ζωή και την απόλαυση του κέντρου της Λιβαδειάς από τον επισκέπτη και τον πολίτη. Πρέπει να βρεθεί λύση σε αυτό για να εφαρμοστεί το Σενάριο
- Ο άνθρωπος στο κέντρο
- Απαιτεί κοινωνική συμμετοχή και έτσι αναπτύσσει και την κατάλληλη παιδεία.
- Θα περιοριστεί αρκετά η χρήση του αυτοκινήτου, που είναι καλό και για τους πολίτες και για την πόλη.
- Χρειάζεται περισσότερος χώρος για τους πεζούς, καθώς πολλά πεζοδρομία έχουν μετατραπεί σε παρκινγκ καθώς και η ενίσχυση εναλλακτικών τροπών μεταφοράς όπως τα ποδήλατα θα δώσουν άλλη πνοή στην πόλη
- Κυκλοφοριακή αγωγή των πεζών κ μετά όλοι οι υπόλοιποι
- Θετικό
- Ευρύχωρα πεζοδρόμια θα βοηθήσουν πολύ την κίνηση στο κέντρο
- Είναι σχέδιο με μεγάλες προσδοκίες. Με τα σημερινά δεδομένα της πόλης δεν ξέρω σε ποιον βαθμό μπορεί να υλοποιηθεί. Το Σενάριο Α αποτελεί ένα πολύ φιλόδοξο κατά την άποψη μου σχέδιο το οποίο ενώ θα είχε θετικά αποτελέσματα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα καθώς θα βελτίωνε την ποιότητα της κυκλοφορίας ειδικά στο κέντρο της πόλης προωθώντας την κίνηση των πολιτών πεζή ή με τη χρήση ποδηλάτων θα δημιουργούσε προβλήματα βραχυπρόθεσμα καθώς θα επιδείνωνε την έλλειψη χώρων για παρκάρισμα και θα προκαλούσε εκνευρισμό σε μεγάλο μέρος του πληθυσμού.
- Πολύ σημαντική η στρατηγική εισχώρησης φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μετακίνησης
- Να βρεθεί μια πρόταση που να ταιριάζει περισσότερο με το προφίλ της πόλης, δεδομένων των ιδιαιτεροτήτων της.
- Η διευκόλυνση κυκλοφορίας ποδηλάτων και πεζών με ανάλογες υποδομές θα κάνει εύκολη την μετακίνηση προς το κέντρο της πόλης με τα πόδια ή με ποδήλατο
- Περιοχές όπως η Ευαγγελίστρια και ο Ζαγαρας που έχουν έντονες ανηφόρες, δύσκολα θα μπορούσαν να υιοθετήσουν ποδήλατο για μετακίνηση



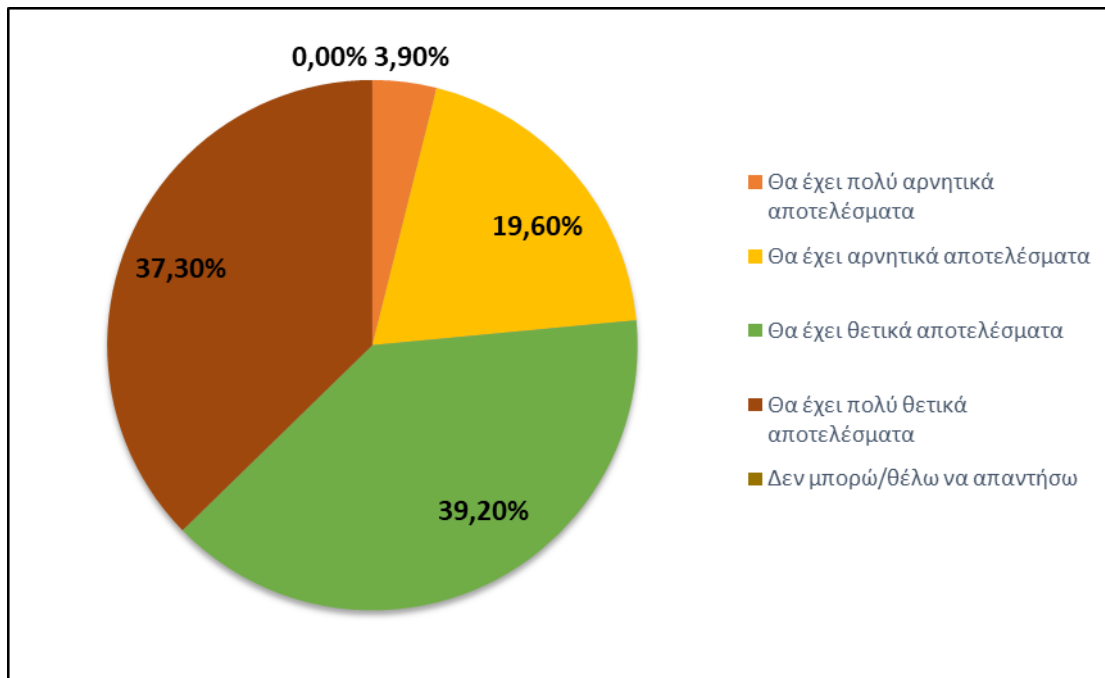
Εικόνα 3 Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του σεναρίου Β



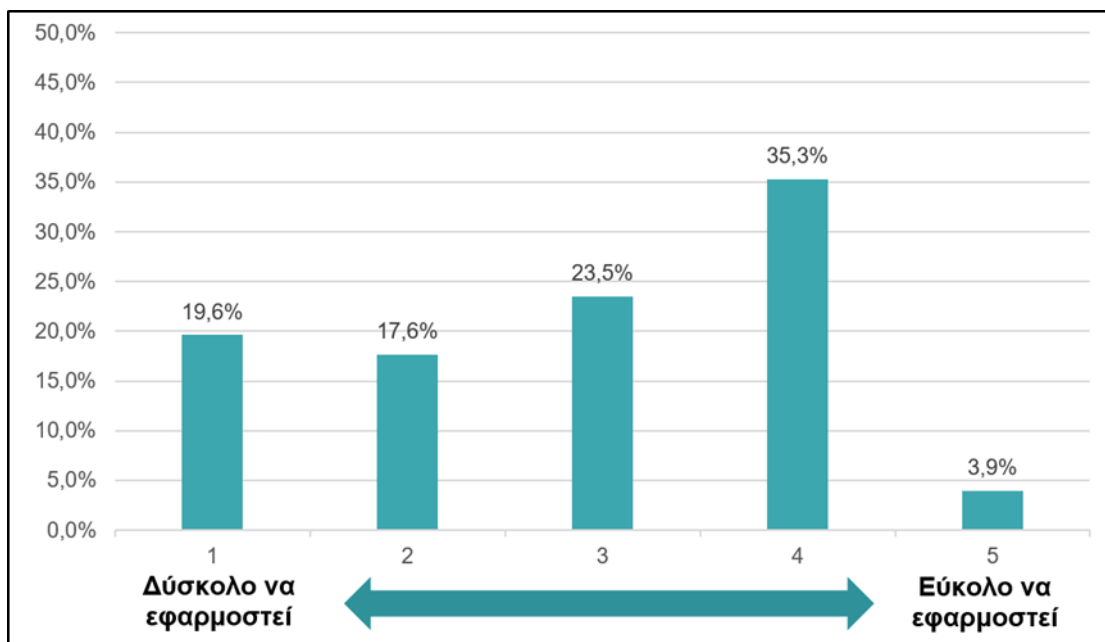
Εικόνα 4 Εκτίμηση ευκολίας εφαρμογής του σεναρίου Β

Ανοικτή τοποθέτηση πολιτών (χωρίς επεξεργασία των απαντήσεων)

- εδώ θα αντιδράσει η συμπαθής τάξη των οδηγών ταξί
- Ο ορεινός όγκος του ζαγαρά, Ευαγγελιστρίας απαιτεί μικρότερα σε όγκο οχήματα. Επίσης θεωρώ ότι οι μαθητές πρέπει να μετακινούνται σε ευέλικτο ωράριο!
- Το συγκοινωνιακό δίκτυο για τη μεταφορά πολιτών στη Λιβαδειά είναι υποβαθμισμένο!!!
- Ελπίζω να εφαρμοστούν αυτά που έχετε σχεδιάσει!!!! Όταν μιλάω για συγκοινωνίες, ονειρεύομαι ένα τρενάκι, που θα μεταφέρει τους τουρίστες στις Πηγές της Κρύας, δίπλα ακριβώς στις όχθες της Έρκυνας!!!!
- Θα ήταν πιο εύκολα εφαρμόσιμο σε μια πόλη σαν την Λιβαδειά η είσοδος στο κέντρο να γίνεται κατά κύριο λόγο με δημοτικά μέσα μαζικής μεταφοράς (που δεν υπάρχουν) έχοντας διασφαλίσει αρχικά χώρους στάθμευσης. Πόλεις ανά την Ελλάδα έχουν επιτυχημένα εφαρμόσει παρόμοια σενάρια ακόμη και με την μεταφορά χωρίς αντίτιμο. Όπως και να έχει η πόλη μας είναι από τις ελάχιστες χωρίς δημοτική συγκοινωνία
- Εξίσου σημαντική παρέμβαση με το πρώτο σενάριο, που θα λειτουργήσει συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά προς το πρώτο σενάριο.
- Στενοί δρόμοι ως προβληματική και διευθέτηση κυκλοφορίας
- Αστυνόμευση από ποιον? Θα πρέπει να λυθεί και αυτό παράλληλα με τον σχεδιασμό! Πάντως η χρήση των ΜΜΜ στην Λιβαδειά δεν προκρίνεται από τους πολίτες. Καινοτομία και τεχνολογία ίσως βοηθήσουν. Ένα ανοικτό τραμ θα μπορούσε να εξυπηρετήσει και τους επισκέπτες αλλά και τους πολίτες.
- Η Λιβαδειά είναι μικρή πόλη και δεν εξαρτάται από τα ΜΜΜ
- Δύσκολο να εφαρμοστεί σε σχέση με το μέγεθος της πόλης (μόνο εξωαστικά)
- Αυτό το σενάριο θα εξυπηρετούσε πολύ τους επισκέπτες της πόλης και όχι τόσο τους κατοίκους. Εάν γινόταν συνδυαστικά με το σενάριο Α θα ήταν ιδανικά.
- Ωραίο σχέδιο
- Μικρή πόλη για να έχει ανάγκη τόσα ΜΜΜ, ας μάθουμε να παρκάρουμε σπίτι μας κ να βγαίνουμε με τα πόδια
- Η πόλη μας είναι μικρή για αστική συγκοινωνία, σενάριο μη χρήσιμο...
- Έχουμε μεγάλη σχετικά πόλη σε έκταση που είναι δύσκολο να πάει κανείς με τα πόδια... φυσικά πρώτα το νοσοκομείο, ο σιδηροδρομικός σταθμός... περιοχές όπως ο Ζαγοράς που υπάρχει πραγματικό πρόβλημα με το αστικό... οπότε θα βοηθούσε πάρα μα πάρα πολύ το σενάριο β
- Οι δρόμοι είναι στενοί. Συνεπώς είναι δύσκολο να εφαρμοστεί ένα τέτοιο σχέδιο. Ενδεχομένως να προκαλέσει κυκλοφοριακά προβλήματα και αντιδράσεις από τις επιχειρήσεις που ανεφοδιάζονται συχνά.
- Θεωρώ τη συγκεκριμένη πρόταση πολύ ταιριαστή για το Δήμο μας καθώς αποτελείται από αρκετές περιοχές εκτός του κύριου αστικού ιστού οι οποίες θα μπορούσαν να επωφεληθούν από την ανάπτυξη αστικής συγκοινωνίας. Επίσης η γεωμορφολογία του αστικού ιστού της πόλης δεν διευκολύνει τη διασύνδεση των επί μέρους γειτονιών με τα πόδια. Η ανάπτυξη της αστικής συγκοινωνίας θα επιτρέψει αργότερα, με τη μείωση της κίνησης των αυτοκινήτων, την ευκολότερη κίνηση πεζών και ποδηλάτων στο εμπορικό και διοικητικό κέντρο της πόλης.
- Αχρεία στο στη πόλη μας
- Να συνδέσετε τις απομακρυσμένες περιοχές με το κέντρο, με την Κρύα, με τα δημοτικά διαμερίσματα εάν ήταν δυνατόν. Να έρχεται κόσμος με ευκολία στο κέντρο γιατί είναι πολύ δύσκολο πλέον να παρκάρεις πόσο μάλλον να είσαι μόνιμος κάτοικος.
- Η Λιβαδειά είναι μικρή πόλη και δεν μετακινούνται πολλοί εντός της πόλης με ΜΜΜ. Θα διευκολύνει περισσότερο τα γύρω χωριά
- Θα μπορούσε ίσως να υπάρχουν συνδέσεις με αφετηρία το 1ο Γυμνάσιο που έχει χώρο για στάθμευση λεωφορείων, ώστε να εξυπηρετούν τα Ζαγαράς και Τεχνική σχολή. Μια κυκλική διαδρομή από το Γήπεδο - Συνοικισμό - 1ο Γυμνάσιο θα μπορούσε να έχει ανταποκρίσεις με την προαναφερθείσα γραμμή



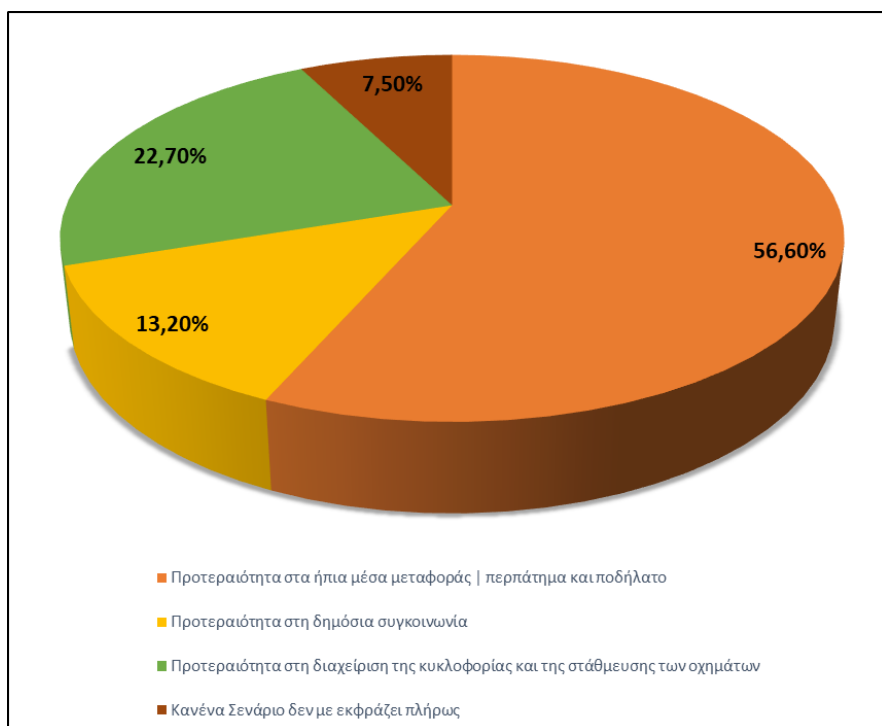
Εικόνα 5 Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του σεναρίου Γ



Εικόνα 6 Εκτίμηση ευκολίας εφαρμογής του σεναρίου Γ

Ανοικτή τοποθέτηση πολιτών (χωρίς επεξεργασία των απαντήσεων)

- Αστυνόμευση δεν υπάρχει τα τελευταία δέκα χρόνια τουλάχιστον και χωρίς δημοτική αστυνομία δεν πρόκειται να υπάρξει
- Έχει γίνει κατά το παρελθόν μια μικρότερης κλίμακας τέτοια ανάπτυξη και πέτυχε
- Υπέροχα για να είναι αληθινά!!!!
- Όμως ακόμη κι αν εφαρμοστεί το έλασσον , θα είναι μια δέσμη φωτός στη σκοτεινιά της απραξίας και αδράνειας τόσων ετών!!!! Να τολμήσετε....
- Το σύνολο του σεναρίου θα έχει αρκετά αρνητικά αποτελέσματα δεν διαφαίνονται λύσεις αλλά έλεγχος - επιτήρηση και εν τέλει αρνητικός εφαρμογής από τους πολίτες. Σαφώς η συντήρηση οδών δεν θα έπρεπε να συζητείται ωστόσο η ελεγχόμενη στάθμευση σε μια περιοχή που έχει εν γένει περιορισμένο χώρο για στάθμευση μόνο αρνητικά μπορεί να την δει κάποιος. Ως προς τους τρόπους αποφυγής της στάθμευσης στο πεζοδρόμιο είναι καιρός για λύσεις καθώς το φαινόμενο έχει οξυνθεί.
- Λιγότερο σημαντική παρέμβαση, γιατί δεν εστιάζει στη σταδιακή εγκατάλειψη του οχήματος για τις αστικές ανάγκες. Τα κολονάκια στα πεζοδρόμια «κλέβουν» χώρο από τους πεζούς.
- Είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος ρύθμισης της κυκλοφορίας, των παρανομιών κτλ. που μπορεί να εκπαιδεύσει τους πολίτες ώστε να εφαρμοστούν τα σενάρια Α και Β.
- Ξαναφέρνω την αστυνόμευση ως ζήτημα. Πρέπει να βρεθεί τρόπος. Χωρίς Δημοτική αστυνομία δεν θα προωθηθεί κανένα σενάριο.
- Απαιτεί αστυνόμευση και συντήρηση των εγκαταστάσεων
- Απαιτεί κόστος και σωστή οδική συμπεριφορά
- Ένα μεγάλο αγκάθι της Λιβαδειάς. Το διπλοπαρκαρισμα και πολλές φορές και τριπλοπαρκαρισμα. Μακάρι να υλοποιηθεί το έργο
- Χωρίς το αυτοκίνητο μας δεν πάμε πουθενά
- Αυτό που θέλουν οι πολλοί που όμως δεν μας πάει μπροστά...
- Θέσεις στάθμευσης αλλά όχι μακριά από το κέντρο...
- Πιστεύω ότι αποτελεί ένα αναγκαίο σχέδιο για την πόλη. Χρειάζεται έλεγχος και βελτίωση του οδικού δικτύου της πόλης.
- Ανεξάρτητα από το ΣΒΑΚ η Λιβαδειά έχει ανάγκη τη βελτίωση του οδικού της δικτύου και τη δημιουργία περισσότερων δημοτικών χώρων πάρκινγκ τα οποία θα επιτρέψουν την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης
- Σκοπός είναι η αποφυγή χρήσης αυτοκινήτου --> σενάριο α, και όχι η παρακολούθηση, η αστυνόμευση και η πειθαρχηση των χρηστών ενός μέτριου οδικού δικτύου
- Εάν γίνει αυτή η πρόταση θα πρέπει να εφαρμοστεί αλλιώς δεν θα αλλάξει τίποτα. Να σέβονται οι ντόπιοι και οι επισκέπτες τους κανόνες. Όχι να παίρνουν τον Δήμαρχο, τον Αντιδήμαρχο, τον κουμπάρο της κουμπάρας για να σβήνουν κλίσεις κτλ...
- Η αστυνόμευση και η συντήρηση είναι δύσκολο να εφαρμοστούν για μεγάλο χρονικό διάστημα
- Το κέντρο από Ζάππειο μέχρι Κρύα θα πρέπει να αποκλειστεί για αμάξια, ώστε να αναπτυχθεί η δραστηριότητα σε αυτή την περιοχή. Αν δοθούν δυνατά κίνητρα στους πολίτες, θα αφήσουν τα αμάξια σπίτι



Εικόνα 7 Προτίμηση σεναρίου από τους ερωτώμενους

Ανοικτή τοποθέτηση πολιτών (χωρίς επεξεργασία των απαντήσεων)

- Είναι πολύ χαρούμενη που υπάρχει επί τέλους ένας ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός, για την πολιτιστική, κοινωνική και τουριστική αναβάθμιση της πόλης μας!!!! Θα προσθέσω πως λείπει ένα Κέντρο μεγάλων πολιτιστικών γεγονότων, που θα φιλοξενεί τις εκδηλώσεις που γίνονται με όλες τις προδιαγραφές....Μεγάλος χώρος, άριστος τεχνολογικός εξοπλισμός κ.α...Καλή επιτυχία!!!!
- Θα ήθελα η πόλη μας όπως και ο δήμος μας συνολικά να έχει ποδηλατόδρομους πιο πολύ πράσινο, δημόσια συγκοινωνία εντός πόλης αλλά και εκτός πόλης τα χωριά του Δήμου προς την πόλη. Όλα τα σενάρια μαζί συνδυαστικά πιστεύω είναι μια καλή λύση. Καλή ιδέα θα ήταν και άσπρη ασφαλτος να μην ψήνεται η πόλη τόσο έντονα.
- Δημοτική συγκοινωνία - ελεγχόμενη ή μη χώροι στάθμευσης στα όρια του κέντρου παρεμπόδιση της στάθμευσης σε πεζοδρόμια προώθηση χρήσης άλλων μέσων μεταφοράς η κίνησης με τα πόδια. Βασικά πράγματα που τα αλλάξουν τελείως την εικόνα της πόλης.
- Συνδυασμός του Α με του Γ σεναρίου είναι ιδανικό για την πόλη μας, με ιδέες φρέσκες που οι υπερήλικες υπάλληλοι του δήμου δεν μπορούν να προσφέρουν...
- Αστικό κέντρο χωρίς αυτοκίνητο
- Επανίδρυση της δημοτικής αστυνομίας, με πρωτεύον αντικείμενο την εφαρμογή οποιού μοντέλου επιλεγεί, χωρίς εκπώσεις.
- Συνεργασία με διευθύνσεις παιδείας με σκοπό την ανάπτυξη της οδικής παιδείας. Δημιουργία πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής.
- Ένα Ιδανικό σενάριο θα περιλάμβανε στοιχεία, αν όχι όλα, και των τριών σεναρίων. Ας γίνει ένα συμψηφισμός δράσεων και αποφάσεων. Δεν μπορεί το ένα σενάριο να αποκλείει το άλλο, εφόσον είναι αλληλένδετα.
- Και τα 3 σενάρια έχουν αξιόλογα στοιχεία. Οπότε η άποψη μου είναι συνδυασμός και σχεδιασμός
- Δημιουργία θέσεων στάθμευσης γι' αυτούς που δεν αποχωρίζονται το μεταφορικό τους μέσο έτσι ώστε να αποσυμφορηθούν δρόμοι και πεζοδρομία
- Όταν μάθουμε να περπατάμε όλα θα γίνουν
- Ο συνδυασμός του Α και του Γ σεναρίου είναι ιδανικό για την πόλη μας.
- Χαμηλός συντελεστής ύψους --> φυσικός αερισμός, ηλιασμός και οπτική επαφή με Παρνασσό, Ελικώνα, Ιερουσαλήμ από διάφορα σημεία της πόλης
- Επαναχρησιμοποίηση εγκαταλειμμένων κελυφών (παλιό νοσοκομείο...)
- Στοιχειώδη δημόσια συγκοινωνία εντός πόλης (άμεση ανάγκη για τους πολίτες του Ζαγαρά)
- Περισσότεροι πεζόδρομοι, περισσότεροι χώροι πρασίνου
- Δημιουργία 3 ζωνών. Στο κέντρο (Ζάππειο μέχρι Κρύα) ηπιότερης μορφής μέσα και προτεραιότητα σε πεζούς. 2η ζώνη, δημοτική συγκοινωνία από 1ο Γυμνάσιο προς Ζαγαρά κ Τεχνική σχολή, με ανταπόκριση με ενδεχόμενη κυκλική διαδρομή από γήπεδο μέχρι Ζάππειο. 3η ζώνη, τα προάστια, όπου έχει περισσότερους χώρους για παρκάρισμα, ώστε να χρησιμοποιήσει κάποιος τις άλλες 2 ζώνες.

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:

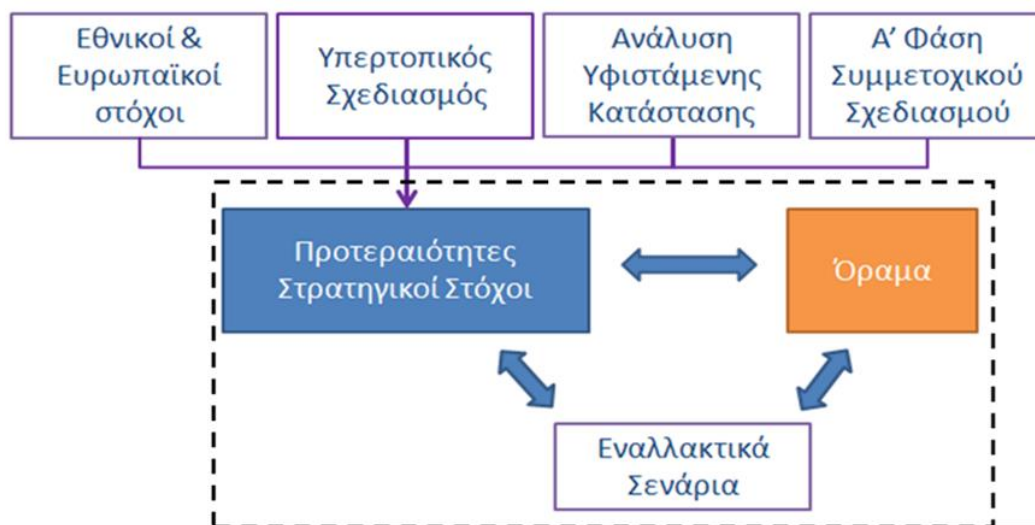
- Σε τι είδους αστικό περιβάλλον θέλουμε να ζήσουμε;
- Πώς θα διαφοροποιείται αυτό από τις υπόλοιπες περιοχές;

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 Λεβαδέων, 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 όραμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Λεβαδέων, το οποίο συνοψίζεται στις παρακάτω γραμμές:

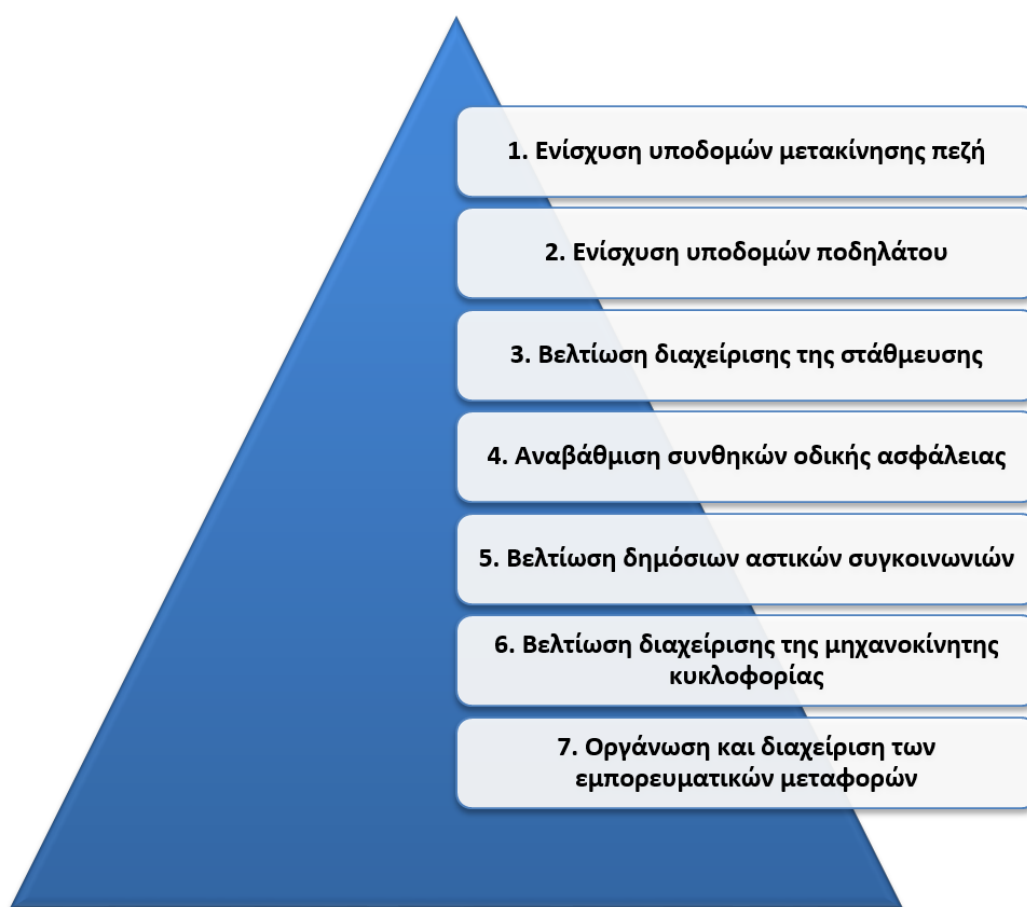
«Ο Δήμος Λεβαδέων οραματίζεται ένα μελλοντικό σύστημα κινητικότητας, που θα βασίζεται στην άνετη και ασφαλή μετακίνηση όλων των πολιτών με την ταυτόχρονη εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της πόλης, της ποιότητας ζωής των κατοίκων και της μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος»

Οι πολίτες τοποθετήθηκαν στο όραμα που παρουσιάστηκε ως εξής:

- Σημαντική ποιοτική αναβάθμιση σημαίνει και διαχείριση απορριμμάτων, σκουπίδια, χόρτα κλαδιά κτλ. Και τέλος την διαχείριση νερού....
- Το εύχομαι ολόψυχα!!!! Αρκεί να υπάρξει σοβαρή μελέτη και να μη γίνονται λάθη, που στοιχίζουν στους πολίτες και τους δημιουργούν την λάθος εντύπωση.....Ότι δηλ οι άνθρωποι της εξουσίας δε νοιάζονται για τον άνθρωπο, παρά μόνο για τις εντυπώσεις και την ""καρέκλα ""... Μακάρι να αλλάξει πρόσωπο η όμορφη πόλη μας, να γίνει και λειτουργική!!!!
- Εξαιρετικό σαν όραμα, αλλά γενικόλογο
- Σωστό γιατί το μέλλον καθορίζεται σήμερα
- Τα σχέδια να γίνουν πραγματικότητα για να απολαμβάνουμε την πόλη μας
- Αει να δούμε
- Ωραία λόγια, να το δούμε στην πράξη πριν πεθάνουμε!
- Αν αυτό το όραμα μπορούσε να πραγματοποιηθεί θα ήταν ευχής έργο.
- Για να κλείσεις ένα δρόμο, πρέπει να έχεις τρόπο να διοχετεύσεις την κυκλοφορία, για να κάνεις έναν πεζόδρομο, πρέπει να έχεις τρόπο να εξυπηρετήσεις τους μόνιμους κατοίκους, για να φτιάξεις έναν ποδηλατόδρομο, πρέπει να έχεις ασφάλεια στους ποδηλάτες, για να φέρεις κόσμο στην Κρύα, πρέπει να έχεις τρόπο να τους μετακινήσεις.... είμαι βέβαιος ότι θα τα σκεφτείτε όλα. Καλή επιτυχία!
- Συντάσσομαι
- Αν σπάσετε αυγά, θα φτιάξετε ομελέτα. Αλλιώς μία από τα ίδια

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 (π.χ. κυκλοφοριακή μελέτη, επιχειρησιακός σχεδιασμός, ΣΔΑΕΚ) 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

- Συχνότητα και κάλυψη δρομολογίων
- Ποιότητα των στάσεων
- Προσβασιμότητα
- Πληροφόρηση

Μετακίνηση πεζή

- Ασυνέχεια πεζοδρομίων
- Επιφάνειες, πλάτη, 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
- Βαθμός οδηγικής παιδείας

Μηχανοκίνητη κυκλοφορία

- Απρόσκοπτη χρήση ΙΧ και ως εκ τούτου συμφόρηση
- Διαμπερότητα
- Ασυνέχεια δικτύου
- Εξάρτηση από ΙΧ
- Ταχύτητα
- Περιβαλλοντική επιβάρυνση

Στάθμευση

- Θέματα οργάνωσης
- Αυξημένη ζήτηση σε περιοχές
- 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) Βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας**
- B) Αναβάθμιση των Δημοσίων Μεταφορών στον Δήμο**
- Γ) Βελτίωση της οδικής ασφάλειας, αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης και της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας**
- Δ) Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών για την αλλαγή της κουλτούρας μετακινήσεων**

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 Α: Βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας**

Στρατηγικοί στόχοι:

- A.1) Αύξηση του μεριδίου των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί και Ποδηλάτες) για τις μετακινήσεις εντός Λιβαδειάς
- A.2) Εξασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού κατά μήκος των διαδρομών σύνδεσης των σημείων ενδιαφέροντος και των σχολικών διαδρομών
- A.3) Αναβάθμιση των υποδομών ήπιας μετακίνησης

- **Στρατηγικός άξονας Β: Αναβάθμιση των Δημοσίων Μεταφορών στον Δήμο**

Στρατηγικοί στόχοι

- B.1) Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ στον Δήμο Λεβαδέων
- B.2) Αναβάθμιση των στάσεων
- B.3) Αναβάθμιση των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας

- **Στρατηγικός άξονας Γ: Βελτίωση της οδικής ασφάλειας, αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης και της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας**

Στρατηγικοί στόχοι

- Γ.1) Αναβάθμιση της οδικής υποδομής
- Γ.2) Ολοκληρωμένη πολιτική διαμόρφωσης στάθμευσης εντός και εκτός οδού

Γ.3) Πολιτική διαχείρισης βαρέων οχημάτων (λεωφορεία, απορριμματοφόρα, φορτοεκφορτωτικά)

Γ.4) Περιορισμός των ατυχημάτων σε επικίνδυνα σημεία

- **Στρατηγικός άξονας Δ: Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών για την αλλαγή της κουλτούρας μετακινήσεων**

Στρατηγικοί στόχοι

Γ.1) Συστηματική & στοχευμένη ενημέρωση και ευαισθητοποίηση πολιτών όλων των ηλικιακών ομάδων για τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας

Γ.2) Ενεργητική εφαρμογή πολιτικών με παροχή κινήτρων και αποτελεσματικού ελέγχου

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		Βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας		
Στρατηγικοί στόχοι		1. Αύξηση του μεριδίου των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί και Ποδηλάτες) για τις μετακινήσεις εντός Λιβαδειάς 2. Εξασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού κατά μήκος των διαδρομών σύνδεσης των σημείων ενδιαφέροντος και των σχολικών διαδρομών 3. Αναβάθμιση των υποδομών ήπιας μετακίνησης		
Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	5ετία	10ετία
I. Ποσοστό πεζής μετακίνησης		25,2%	28%	31%
II. Ποσοστό μετακίνησης με ποδήλατο		1%	2%	3%
III. Ποσοστό προσβάσιμων πεζοδρομίων από ΑΜΕΑ		17,5%	25%	40%
Στρατηγικός άξονας Β		Αναβάθμιση των Δημοσίων Μεταφορών στον Δήμο		
Στρατηγικοί στόχοι		1. Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ στον Δήμο Λεβαδέων 2. Αναβάθμιση των στάσεων 3. Αναβάθμιση των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας		
Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	5ετία	10ετία
I. Ποσοστό χρήσης ΜΜΜ		1,8%	2,5%	3,6%
II. Ποσοστό κάλυψης στην πόλη (200 μέτρα ακτίνα από τις στάσεις)		50%	60%	75%
III. Βελτίωση υποδομών στις στάσεις		-	4 στάσεις	8 στάσεις
Στρατηγικός άξονας Γ		Βελτίωση της οδικής ασφάλειας, αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης και της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας		
Στρατηγικοί στόχοι		1. Αναβάθμιση της οδικής υποδομής 2. Ολοκληρωμένη πολιτική διαμόρφωσης στάθμευσης εντός και εκτός οδού 3. Πολιτική διαχείρισης βαρέων οχημάτων (λεωφορεία, απορριμματοφόρα, φορτοεκφορτωτικά) 4. Περιορισμός των ατυχημάτων σε επικίνδυνα σημεία		
Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	5ετία	10ετία
I. Ποσοστό χρήσης ΙΧ		69%	65%	60%
II. Μέσος όρος ατυχημάτων / χρόνο		15 / χρόνο	8 / χρόνο	5 / χρόνο
III. Περιορισμός παράνομης στάθμευσης		-	-20%	-30%
IV. Σταθμοί φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων		-	22	30
V. Οδοί ελεγχόμενης στάθμευσης με χρέωση		-	5	8
Στρατηγικός άξονας Δ		Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών για την αλλαγή της κουλτούρας μετακινήσεων		
Στρατηγικοί στόχοι		1. Συστηματική & στοχευμένη ενημέρωση και ευαισθητοποίηση πολιτών όλων των ηλικιακών ομάδων για τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας 2. Ενεργητική εφαρμογή πολιτικών με παροχή κινήτρων και αποτελεσματικού ελέγχου		
Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	5ετία	10ετία
I. Ενημέρωση για τα πλεονεκτήματα της πεζής μετακίνησης και του ποδηλάτου		-	1 / έτος	2 / έτος
II. Ενημέρωση για τα νέας τεχνολογίας οχήματα και για τη χρήσης εναλλακτικών καυσίμων		-	1 / έτος	2 / έτος
III. Ενημέρωση για την οδική ασφάλεια		-	1 / έτος	2 / έτος

