

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)  
ΔΗΜΟΥ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ»

1<sup>η</sup> Ηλεκτρονική Δημόσια Διαβούλευση

**" Υφιστάμενο σύστημα μεταφορών και προκλήσεις για τον Δήμο Καρδίτσας "**

**ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ**

Θοδωρής Μαυρογεώργης,  
Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)

**Αθήνα, Δεύτερα 8 Φεβρουαρίου 2021**

# Περιεχόμενα Παρουσίασης

- ▶ Βιώσιμη Κινητικότητα, Μεταφορές και Κλιματική Αλλαγή, ΣΒΑΚ
- ▶ Προβλήματα Κινητικότητας - Προσβασιμότητας (Υφιστάμενη Κατάσταση)
- ▶ Όραμα – Προτεραιότητες – Στόχοι του ΣΒΑΚ Καρδίτσας

Γραφείο Μελετών & Παροχής Υπηρεσιών Συμβούλου: Κυκλοφοριακά/ Συγκοινωνιακά, Περιβαλλοντικά, Οικονομοτεχνικά, Διαχείριση Έργων (Project Management), Ερευνητικά και Ευρωπαϊκά Προγράμματα

- Ανάδοχος/ Μέλος της Ανάδοξης Σύμπραξης: ΣΒΑΚ Δήμων Αθηναίων, Πειραιά, Ηρακλείου Κρήτης, Αμαρουσίου, Χαλανδρίου (έχει ολοκληρωθεί), Ελληνικού-Αργυρούπολης (έχει ολοκληρωθεί), Κηφισιάς, Δάφνης-Υμηττού, Πεντέλης, Χαλκίδας, Καρδίτσας, Θηβαίων – **στα περισσότερα σε συνεργασία με τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ**
- Σχεδιασμός δικτύων & εφαρμογών βιώσιμης κινητικότητας: Ποδηλατοδρόμων και «Πράσινων» Διαδρομών, Δημοτικής Συγκοινωνίας & ΜΜΜ, Συστημάτων Ελεγχόμενης Στάθμευσης, κλπ.
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών & συγκοινωνιακών μελετών για τις νέες επενδύσεις του MASTERPLAN του Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ Α.Ε.)
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών, μελετών οδοποιίας και περιβαλλοντικής μελέτης για τον Νέο Κεντρικό Σταθμό Αθηνών Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα (2016 - 2019)
- Σύμβουλος επί των κυκλοφοριακών θεμάτων για τους Δήμους Κηφισιάς (14 χρόνια, 2000-2014), Υμηττού (2009-2010), Χαλανδρίου (2013- σήμερα), Ελληνικού-Αργυρούπολης (2015- σήμερα)
- Πελατολόγιο: δημόσιοι φορείς και οργανισμοί (ΥΠΕΧΩΔΕ, Υπουργείο Μεταφορών, ΟΣΕ, ΥΠΑ, ΟΑΣΑ, ΟΛΠ ΑΕ, Περιφέρειες, Νομαρχίες και Δήμους της Επικράτειας), ΝΠΙΔ και ΝΠΔΔ (Αττική Οδός ΑΕ, Εγνατία Οδός ΑΕ, ΕΡΓΟΣΕ, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών “ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ”), κα

# Γιατί Βιώσιμη Κινητικότητα

## Κλιματική Αλλαγή:

- ❖ αλλαγή των καιρικών συνθηκών
- ❖ άνοδος της στάθμης της θάλασσας
- ❖ και άλλα ακόμα πιο ακραία καιρικά φαινόμενα

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, οι οποίες οφείλονται στην ανθρώπινη δραστηριότητα και οι οποίες συνεχίζουν να αυξάνονται, είναι αυτές που οδηγούν στην κλιματική αλλαγή.



1. Τέσσερεις στους πέντε Ευρωπαίους ζουν σε αστικές περιοχές
2. Στις πόλεις: πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα, όμως και οικονομικοί μοχλοί και ο τόπος για επιχειρηματικότητα και επενδύσεις
3. Οι αστικές μεταφορές: άμεσο αντίκτυπο στη ρύπανση του αέρα και το θόρυβο, όμως θεμελιώδους σημασίας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις
4. Μέχρι το 2030: 50% ↑ ετήσιας επιβατικής κίνησης & 70% ↑ ετήσιας εμπορευματικής κίνησης
5. Μέχρι το 2050, ~ 1,2 δις περισσότερα αυτοκίνητα θα κινούνται στους δρόμους
6. Το 1/2 του παγκόσμιου πληθυσμού ανήκει σήμερα στη μεσαία τάξη, αλλάζοντας ριζικά τον τρόπο ζωής & τις προσδοκίες για κινητικότητα

# Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής

- ❖ Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (αύξηση)
- ❖ Αύξηση θερμοκρασίας στην επιφάνεια της γης: φλεγόμενος πλανήτης!
- ❖ Θέρμανση των ωκεανών
- ❖ Οξύτητα των ωκεανών (μείωση του pH από την παρουσία CO<sub>2</sub>)
- ❖ Αύξηση της στάθμης της θάλασσας
- ❖ Καιόμενα δάση στην Αμερικάνικη Ήπειρο
- ❖ Ακραία καιρικά φαινόμενα

**Φυσικό Οικοσύστημα + τύχη της ανθρωπότητας : ΥΠΟ ΑΜΕΣΟ ΚΙΝΔΥΝΟ**

# Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής

Η αέρια ρύπανση είναι ο μεγαλύτερος περιβαλλοντικός **κίνδυνος** για την ανθρώπινη υγεία, **προκαλώντας κατά μέσο όρο 400.000 πρόωρους θανάτους ετησίως**, στην Ευρώπη μόνο.

Η ηχορύπανση, που προκαλείται από την οδική κυκλοφορία των μηχανοκίνητων μέσων, αποτελεί την αιτία για **περίπου 8.900 πρόωρους θανάτους** στην Ευρώπη **κάθε χρόνο**.

- ❖ Το **συνολικό κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης** για την οικονομία των χωρών της Ε.Ε. εκτιμάται σε περισσότερο από **240 δισεκατομ. € ετησίως** ή περίπου στο **2% του ΑΕΠ της Ε.Ε.**
- ❖ Η χρήση του ποδηλάτου ισοδυναμεί με **μείωση κατά 16 εκ. τόνους ισοδυνάμου** διοξειδίου του άνθρακα ( $\text{CO}_2$ ) **ανά έτος, μόνο στην Ευρώπη.** Αυτή η μείωση αντιστοιχεί στις **ετήσιες** εκπομπές  $\text{CO}_2$  μίας **ολόκληρης** χώρας (όπως η Κροατία). Από τη μείωση αυτή εξοικονομούνται **έως 5,6 δισεκατομ. € ετησίως.**
- ❖ Σύμφωνα με τα υφιστάμενα επίπεδα χρήσης του ποδηλάτου στην Ε.Ε., η εξοικονόμηση καυσίμου φτάνει τα **3 δισεκατομμύρια λίτρα** ανά έτος, ποσό **το οποίο αντιστοιχεί στην κατανάλωση καυσίμων για το σύνολο των οδικών μεταφορών μίας ολόκληρης χώρας,** όπως η Ιρλανδία. Η αξία από αυτήν την εξοικονόμηση καυσίμων ανέρχεται σχεδόν σε **4 δισεκατομ. €.**

# ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα ;

## Στόλος Οχημάτων στην Ελλάδα

Έτος	Στόλος Οχημάτων στην Ελλάδα
1914	266 επιβατικά ΙΧ
Πριν το 1940	~ 8.500-9.000 επιβατικά ΙΧ
1954	14.000 επιβατικά ΙΧ
1961	41.000 επιβατικά ΙΧ
1965	96.149 επιβατικά ΙΧ
1970	210.000 επιβατικά ΙΧ
1977	427.000 επιβατικά ΙΧ
1985	1.226.070 επιβατικά ΙΧ
1995	2.171.201 επιβατικά ΙΧ
2005	4.269.569 επιβατικά ΙΧ
2010	5.183.313 επιβατικά ΙΧ
2018	5.249.135 επιβατικά ΙΧ

*Σημείωση: Κυκλοφοριακό Πρόβλημα στην Αθήνα αναφέρεται ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1970*

# ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα ;

- ▶ Η παράνομη στάθμευση επιβαρύνει κατά 30% την κυκλοφορία
- ▶ Η στάθμευση «για πέντε λεπτά» μπορεί να πενταπλασιάσει την κατανάλωση των ΙΧ που ακολουθούν, ενώ εκτοξεύονται και οι εκπομπές ρύπων (έως και 79% αύξηση του μονοξειδίου του άνθρακα)
- ▶ **Το αυτοκίνητο καταλαμβάνει το 80% του Δημόσιου Χώρου, ενώ είναι ακίνητο τις 22 από τις 24 ώρες την ημέρα**



**Η πόλη πρέπει + ΜΠΟΡΕΙ να αλλάξει !**



# Χώρος που καταλαμβάνεται για τη μεταφορά 48 ατόμων



**Από Συμβατικά  
αυτοκίνητα**



**Από Ηλεκτρικά  
αυτοκίνητα**



**Από αυτοκίνητα  
Χωρίς Οδηγό**



# Τι πόλη θέλουμε ;;;



# 17 Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. (Sustainable Development Goals – SDGs)

<b>1</b> ΜΗΔΕΝΙΚΗ ΦΤΩΧΕΙΑ 	<b>2</b> ΜΗΔΕΝΙΚΗ ΠΕΙΝΑ 	<b>3</b> ΚΑΛΗ ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΗΜΕΡΙΑ 	<b>4</b> ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ 	<b>5</b> ΙΣΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΦΥΛΩΝ 	<b>6</b> ΚΑΘΑΡΟ ΝΕΡΟ ΚΑΙ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗ 
<b>7</b> ΦΤΗΝΗ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ 	<b>8</b> ΑΞΙΟΠΡΕΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ 	<b>9</b> ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ 	<b>10</b> ΛΙΓΟΤΕΡΕΣ ΑΝΙΣΟΤΗΤΕΣ 	<b>11</b> ΒΙΩΣΙΜΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ 	<b>12</b> ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗ 
<b>13</b> ΔΡΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΚΛΙΜΑ 	<b>14</b> ΖΩΗ ΣΤΟ ΝΕΡΟ 	<b>15</b> ΖΩΗ ΣΤΗ ΣΤΕΡΙΑ 	<b>16</b> ΕΙΡΗΝΗ, ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ΚΑΙ ΙΣΧΥΡΟΙ ΘΕΣΜΟΙ 	<b>17</b> ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ 	



# Τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

ΣΒΑΚ: **Στρατηγικό Σχέδιο** για το Σύστημα των Μεταφορών στην Πόλη

**Κινητικότητα** = Μεταφορά - Μετακίνηση - Προσβασιμότητα

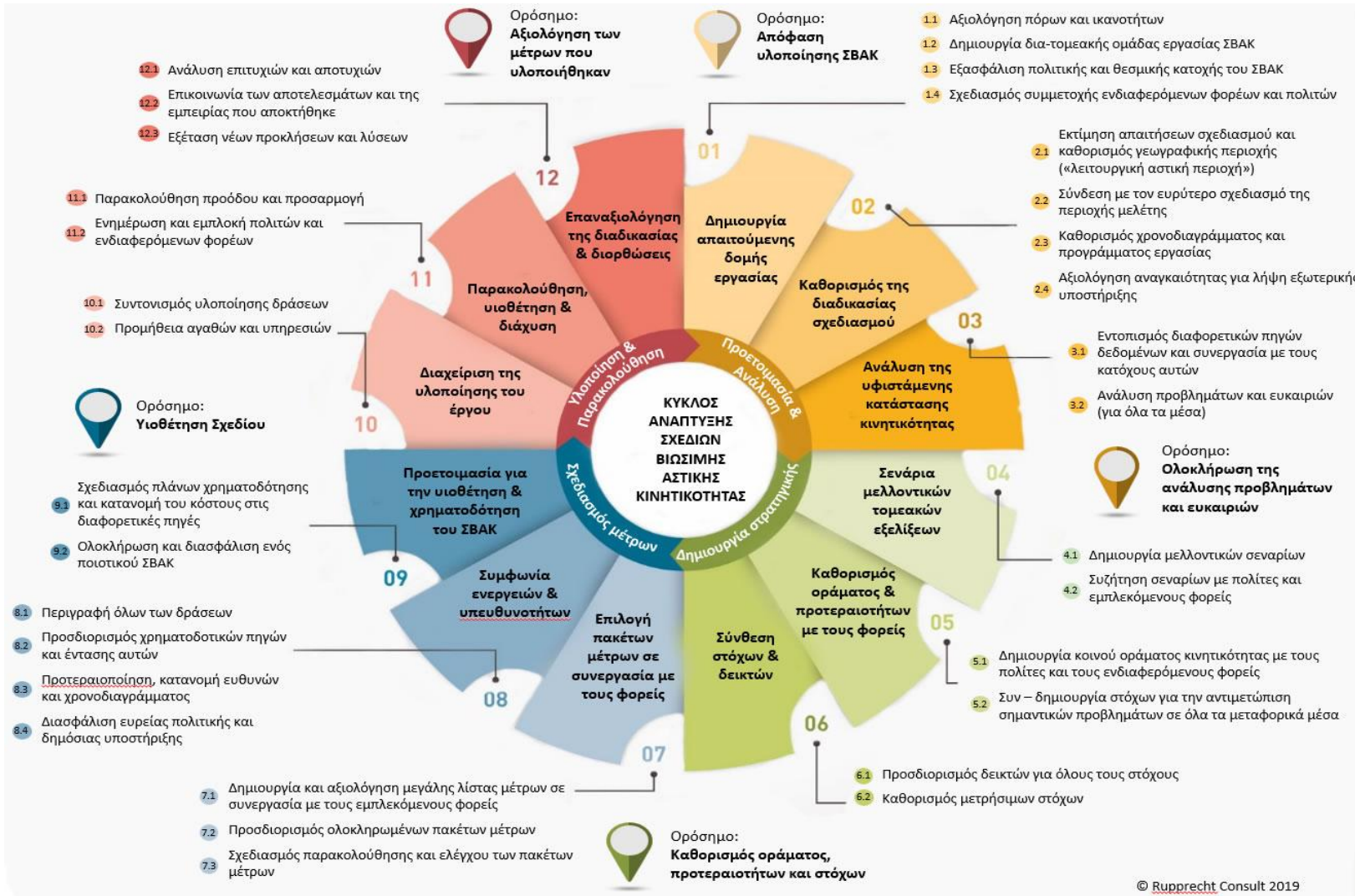
**Βιώσιμη** = Περπάτημα, Ποδήλατο, Δημόσια Συγκοινωνία

(βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης)

Η Βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί θεμέλιο της ανθρώπινης και πολιτισμένης πόλης  
Το Σύστημα των Μεταφορών σχεδιάζεται με βάση τις ανάγκες του ανθρώπου και όχι του οχήματος

Το ΣΒΑΚ συντάσσεται με βάση τις ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS

# ΚΥΚΛΟΣ ΤΟΥ ELTIS



**Χρηματοδοτικό Εργαλείο:** Ως Στρατηγικά Σχέδια, τα ΣΒΑΚ αποτελούν χρηματοδοτικά εργαλεία για την υλοποίηση έργων και εκπόνησης μελετών που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα.

Τα επόμενα χρηματοδοτικά προγράμματα τύπου ΕΣΠΑ θα χρηματοδοτούν υποδομές, έργα και δράσεις που σχετίζονται με την κινητικότητα και τις μεταφορές, **μόνον αν ο Δήμος διαθέτει ΣΒΑΚ.**

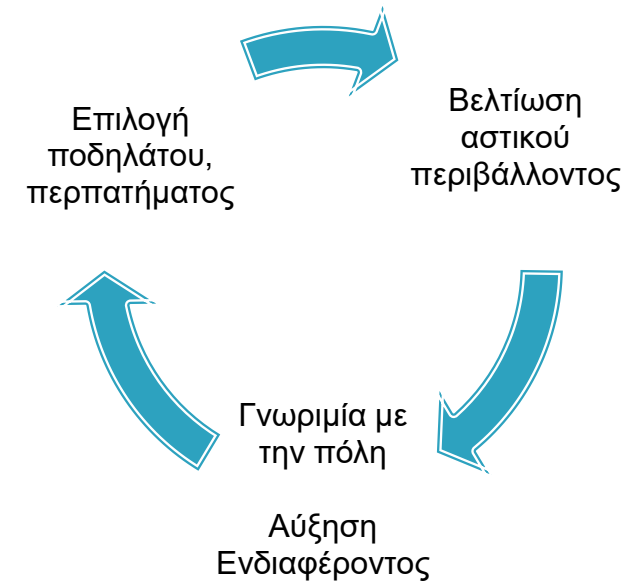
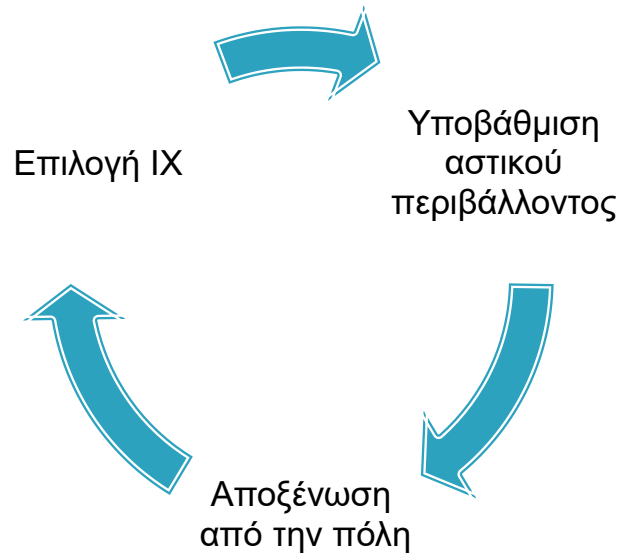
Συνεπώς, δίνεται η δυνατότητα στον Δήμο να απορροφήσει ευρωπαϊκούς/κοινοτικούς πόρους και να τους αξιοποιήσει στην πόλη για έργα υποδομών, αναπλάσεων, κλπ.



# Τα χαρακτηριστικά του ΣΒΑΚ

- ▶ **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ** Εργαλείο Σχεδιασμού
- ▶ Μακρόπνοος ορίζοντας εφαρμογής: 5ετία, 10ετία, 15+ετία
- ▶ Επιδιώκει την αύξηση (και όχι τη μείωση) των μετακινήσεων αλλά ... για ΟΛΟΥΣ ... και με ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΣΑ
- ▶ Είναι υπέρ του πεζού, του ποδηλάτη και του επιβάτη των ΜΜΜ **και όχι εναντίον του ΙΧ**

# Ο κύκλος του ΣΒΑΚ (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)



# Αντικείμενα της Βιώσιμης Κινητικότητας

(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)



Συλλογικά μέσα μεταφοράς



Μη- μηχανοκίνητα μέσα

Συνδυασμένες μεταφορές



Οδική ασφάλεια



Διαχείριση κυκλοφορίας στάθμευσης  
/ κινητικότητας



Ευφυή συστήματα μεταφορών



Κίνητρα / Αντικίνητρα



Πρόσβαση λιμένων / αεροδρομίων



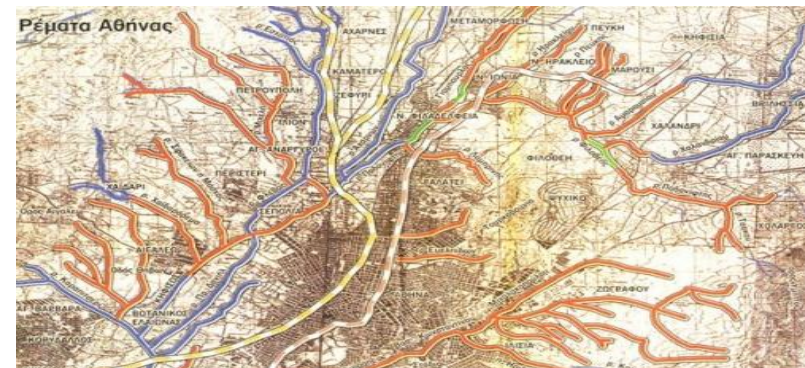
Ηλεκτροκίνηση

Βιοκλιματικός σχεδιασμός δημόσιου χώρου



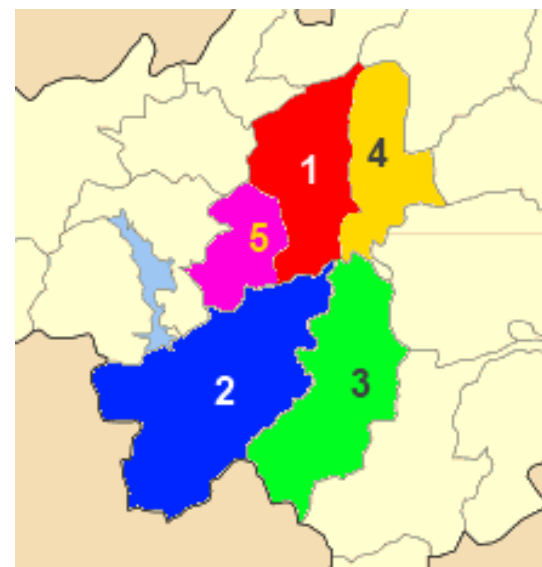
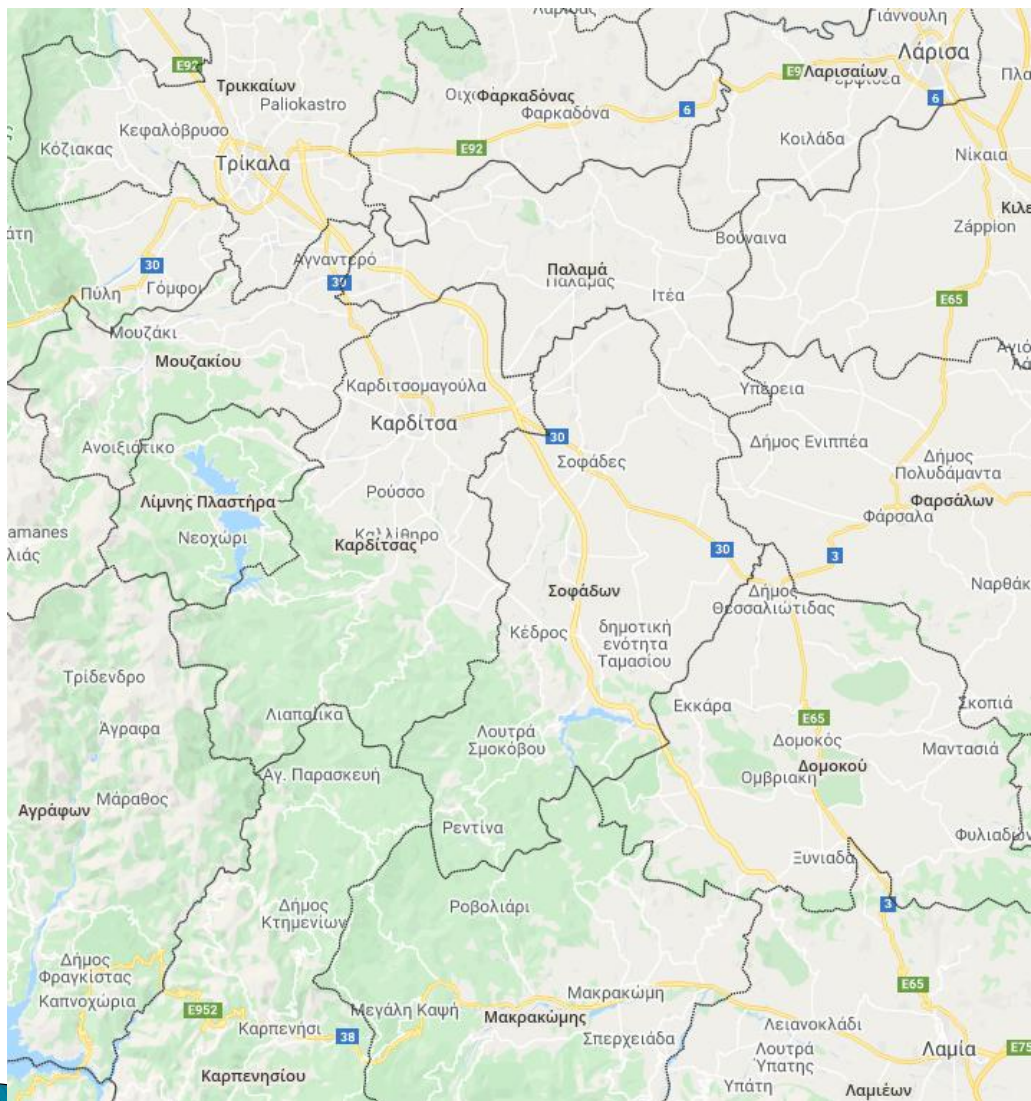
Δίκτυο ελεύθερων, κοινόχρηστων χώρων

Δίκτυα πράσινων υποδομών / νερού





# ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ



Χάρτης των δημοτικών ενότητων (πρώην δήμων και κοινοτήτων) του Δήμου Καρδίτσας.

- 1 - Καρδίτσας
- 2 - Ιτάμου
- 3 - Καλλιφώνου
- 4 - Κάμπου
- 5 - Μητρόπολης

Πηγές: <http://www.oikoskopio.gr/map/>  
<https://el.wikipedia.org/wiki/>

Ο Δήμος Καρδίτσας αποτελεί τον πολυπληθέστερο Δήμο της Περιφερειακής Ενότητας Καρδίτσας και έναν από τους μεγαλύτερους της Περιφέρειας Θεσσαλίας με **μόνιμο πληθυσμό 56.747 κατοίκους** (απογραφή 2011).

Ο Δήμος Καρδίτσας καταλαμβάνει έκταση 652,383 τ.χλμ.

Περικλείεται από τους Δήμους: Μουζακίου, Λίμνης Πλαστήρα, Αγράφων, Καρπενησίου, Σοφάδων και Παλαμά.

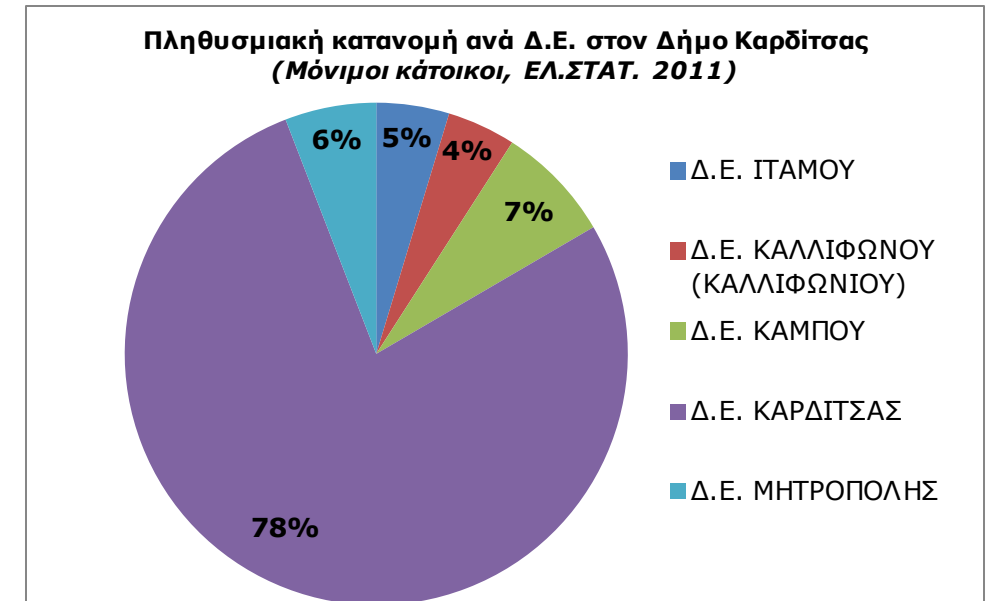
Αποτελείται από 5 Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.) και περιλαμβάνει 51 οικισμούς. Οι Δ.Ε. είναι:

- Δ.Ε. ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ
- Δ.Ε. ΙΤΑΜΟΥ
- Δ.Ε. ΚΑΛΛΙΦΩΝΟΥ (ΚΑΛΛΙΦΩΝΙΟΥ)
- Δ.Ε. ΚΑΜΠΟΥ
- Δ.Ε. ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ

# Πληθυσμιακά Χαρακτηριστικά

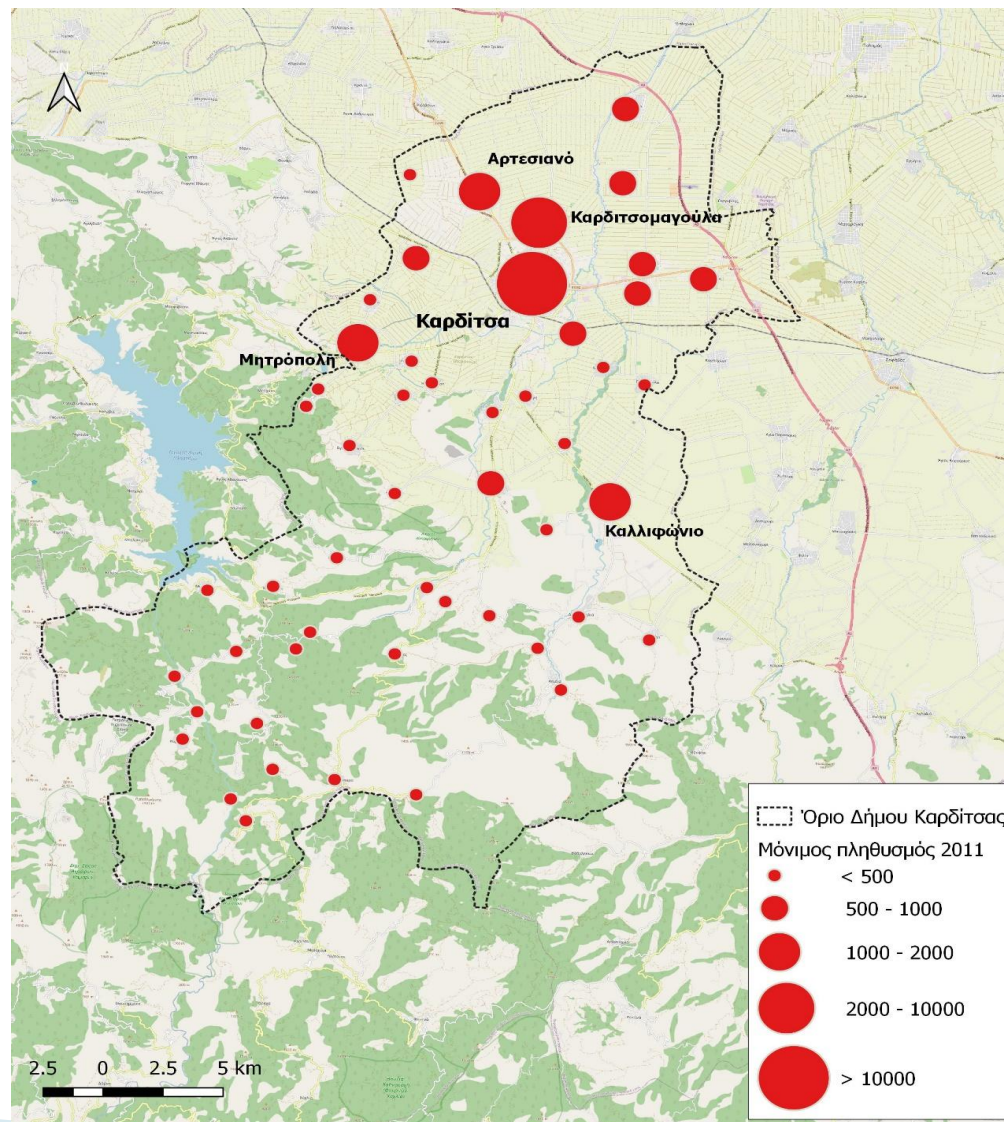
- Η Δ.Ε. Καρδίτσας είναι η ενότητα με τον μεγαλύτερο πληθυσμό, με 44.002 μόνιμους κατοίκους και πληθυσμιακή πυκνότητα 396,31 κατ./τ.χλμ.
- Κατά το διάστημα 2001-2011, θετική πληθυσμιακή μεταβολή παρουσιάζει μόνο η Δ.Ε. Καρδίτσας, ενώ οι υπόλοιπες εμφανίζουν αρνητική μεταβολή.

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	2001	2011	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΕΚΤΑΣΗ (τ.χλμ.)	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ (κατ./τ.χλμ.)
Δ.Ε. ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	41.411	44.002	6,26%	111,03	396,31
Δ.Ε. ΙΤΑΜΟΥ	3.354	2.657	-20,78%	237,71	11,18
Δ.Ε. ΚΑΛΛΙΦΩΝΟΥ (ΚΑΛΛΙΦΩΝΙΟΥ)	2.818	2.501	-11,25%	154,99	16,14
Δ.Ε. ΚΑΜΠΟΥ	5.360	4.255	-20,62%	90,45	47,04
Δ.Ε. ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ	4.146	3.332	-19,63%	58,20	57,25



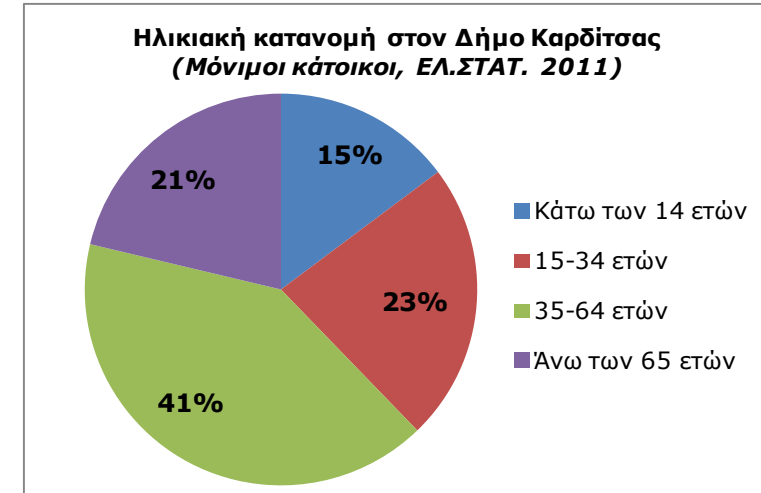


# Κατανομή μόνιμου πληθυσμού ανά οικισμό (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)



# Πρόσθετα Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

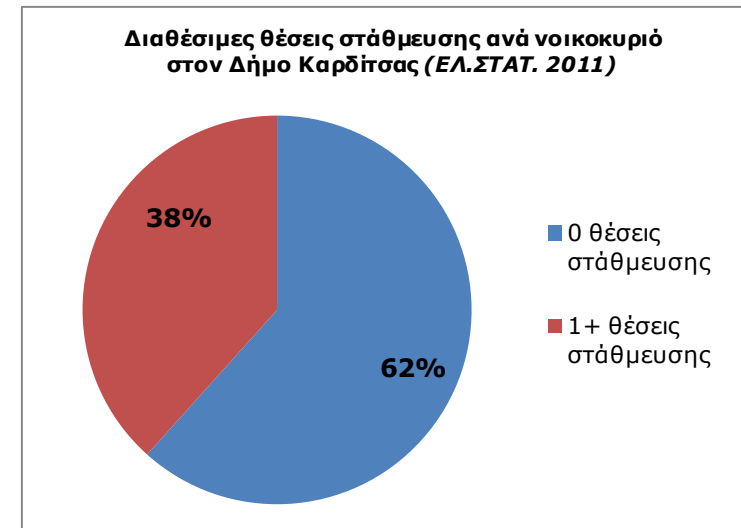
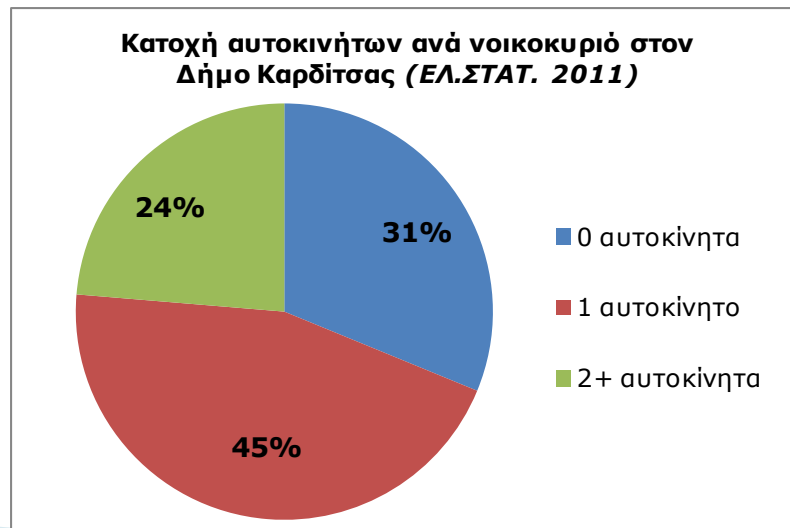
- Οι μόνιμοι κάτοικοι του Δήμου Καρδίτσας είναι ισοκατανεμημένοι ως προς το **φύλο** (51% γυναίκες, 49% άνδρες)
- Η **ηλικιακή κατανομή** του Δήμου Καρδίτσας έχει ως εξής:



- Όσον αφορά στην **απασχόληση** των κατοίκων επισημαίνεται πως ο τριτογενής τομέας αποτελεί τον κινητήριο μοχλό της τοπικής οικονομίας του Δήμου Καρδίτσας απορροφώντας το 70,2% του απασχολούμενου πληθυσμού, με αιχμή τον τουριστικό κλάδο. Ακολουθούν ο δευτερογενής και πρωτογενής τομείς με 18,34% και 11,46% αντίστοιχα. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί το ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό απασχόλησης στους κλάδους του χονδρικού και λιανικού εμπορίου, στο 17,11%.

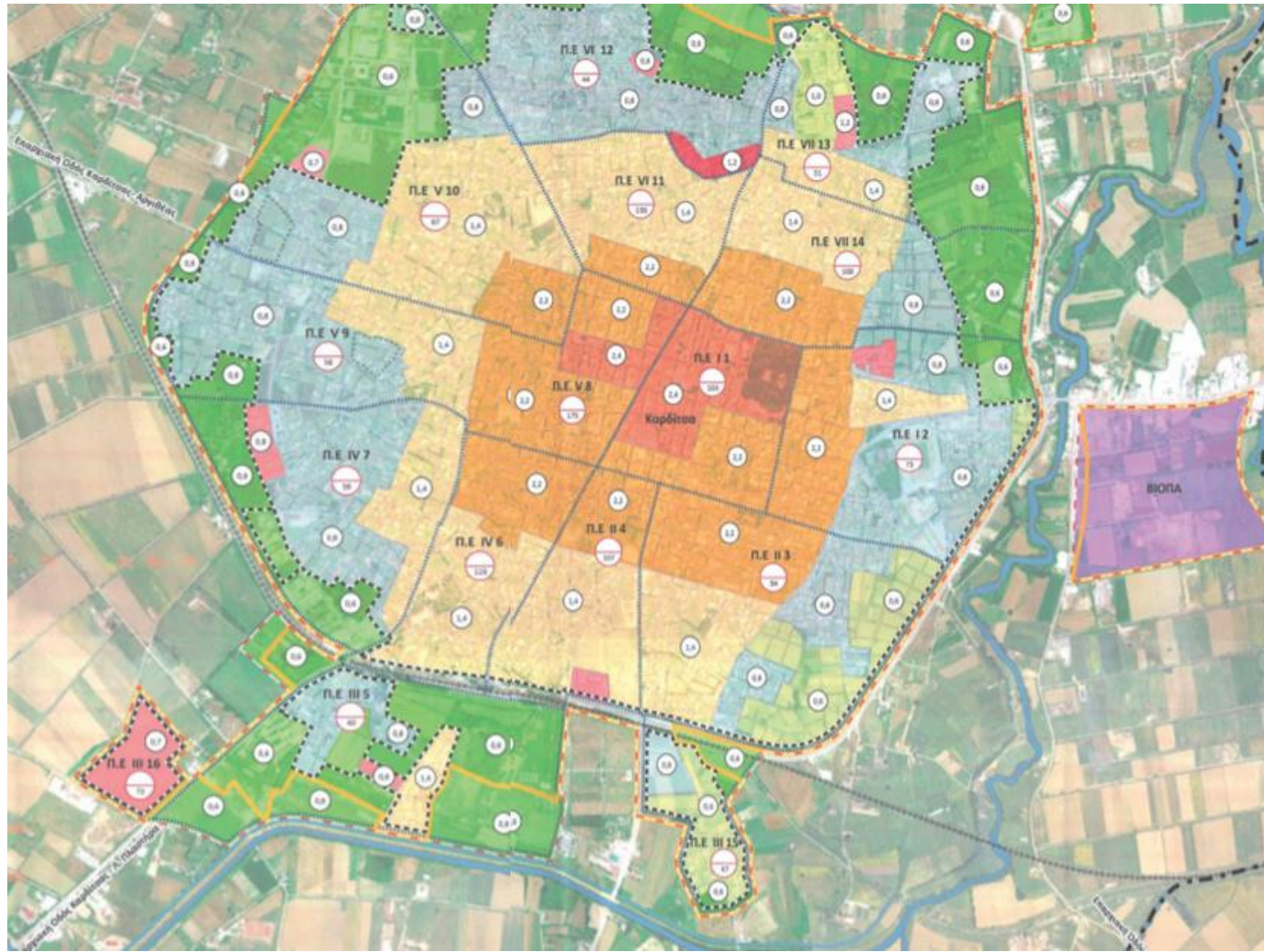
# Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ & θέσεις στάθμευσης

- Η Περιφερειακή Ενότητα Καρδίτσας καταγράφει δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ 581 επιβατικά αυτοκίνητα/1000 κατοίκους
- Η πλειοψηφία των νοικοκυριών (~69%) του Δήμου Καρδίτσας διαθέτει ένα ή περισσότερα οχήματα, με το 45% των κατοίκων να έχει ένα όχημα και το 24% να κατέχει δύο ή περισσότερα.
- Η κατάσταση ως προς τη στάθμευση δεν συμβαδίζει με την ιδιοκτησία αυτοκινήτου, καθώς ένα μεγάλο ποσοστό των νοικοκυριών του Δήμου (61,65%) δεν διαθέτει θέση στάθμευσης.





# Νέο ΓΠΣ Καρδίτσας - Χρήσεις γης (ΦΕΚ 240/ΑΑΠ/09.11.2016)



ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
<b>● Όρια</b>	<b>ΥΠΟΜΝΗΜΑ</b>
--- Όριο Δήμου	- - - Προτεινόμενο Όριο Οικισμών
- - - Όριο Δημοτικού Διαμερισματος	▨ Περιοχές νέων επεκτάσεων
--- Όριο εγκεκριμένου ΓΠΣ	--- Όριο Π.Ε. Γεωτονιάς
--- Θεσμοθετημένα όρια Οικισμών	--- Όριο Συναυλίας
- - - Όριο Εγκεκριμένου Ρυμοτομικού	--- Όρια Περιοχής Ανάπλασης
- - - Όριο Τοπικού Ρυμοτομικού	
<b>● Χρήσεις Γης</b>	
■ Κατοικία (Κ1) - Εργατικές Κατοικίες	■ Εγκαταστάσεις Κοινής Οφέλειας (ΚΟ)
■ Κατοικία Επιπέδου Γεωτονιάς (Κ2)	■ Εκπαίδευση
■ Κατοικία Ενδιάμεσου Επιπέδου (ΜΚ)	▲ Νηπιαγωγεία
■ Πολυεδρικό Κέντρο (Π.Κ.) τύπου Α	▲ Δημοτικό
■ Πολυεδρικό Κέντρο (Π.Κ.) τύπου Β	▲ Γυμνάσιο
■ Πολυεδρικό Κέντρο (Π.Κ.) τύπου Γ	▲ Λύκειο
■ Τοπικό Κέντρο Συναυλίας (Π.Κ.)	▲ Μέση Επαγγελματική Σχολή
■ Τουρισμός-Αναψυχή (ΤΑ)	▲ Αιχμερα - Τ.Ε.Ι.
■ Παραγωγικές Δραστηριότητες Καμινίς και Μέσης Οχλήσης (ΧΜΟ)	▲ Πανεπιστήμιο
■ Χωρικό Έμπόριο (ΧΕ)	■ Πρόνοια
▲ Κεντρική Αγορά	■ Παιδικό Σταθμό
▲ Λατομείο	■ Γηροκομείο-Κ.Α.Π.Η
▲ Ζωοπανήγυρη	■ Φοιτητικές Εστίες
▲ Αποθήκες - Ψυγεία	■ Εταιρεία Προστασίας Ανηλίκων
■ Εγκαταστάσεις Μαζικών Μεταφορών	■ Περιβάλλον
■ Σταθμοί Μεταφορών	■ Περιφερειακό Ιατρείο
■ Σταθμοί Λευφορέων	■ Γενικό Νοσοκομείο
■ Ελευθερόμιο	■ Αθλητισμός
■ Αμφορέα	● Γήπεδα
■ Σταθμοί Αεροτικών Μηχανημάτων	● Στάδια
● Χώροι στάθμευσης εκτός οδού	● Καλυμψήτριο
■ Ιδιαιτερες Χρήσεις - Ειδικές Χρήσεις	● Γυμναστήριο
1 Δ.Ε.Η.	■ Πολιτιστικές Λειτουργίες
2 Σταθμός Πυροσβεστικής	● Πολιτιστικές Εγκαταστάσεις
3 Κέντρο Γεωργικής Έρευνας	● Μουσείο
4 Μετεωρολογικός Σταθμός	● Θέατρο - Κινηματογράφος
5 Ενθεσιακό - Συνεδριακό Κέντρο	● Δημοτικό Ωδείο - Μουσείο Εκπαίδευσης
6 Δημοτικό Σφαιρίδι	■ Διοίκηση-Υπηρεσίες
7 Κοιμητήριο προς απομάκρυνση	1 Διοικητήριο
■ Ελεύθεροι Χώροι - Αστικό Πράσινο	2 Δημαρχείο - Πολιτιστικό Κέντρο
○ Προτεινόμενη Λειτουργία	3 Κοινοτικό Κατάστημα
○ Ενδεικτικό περιγράμμα προτεινόμενων χρήσεων	

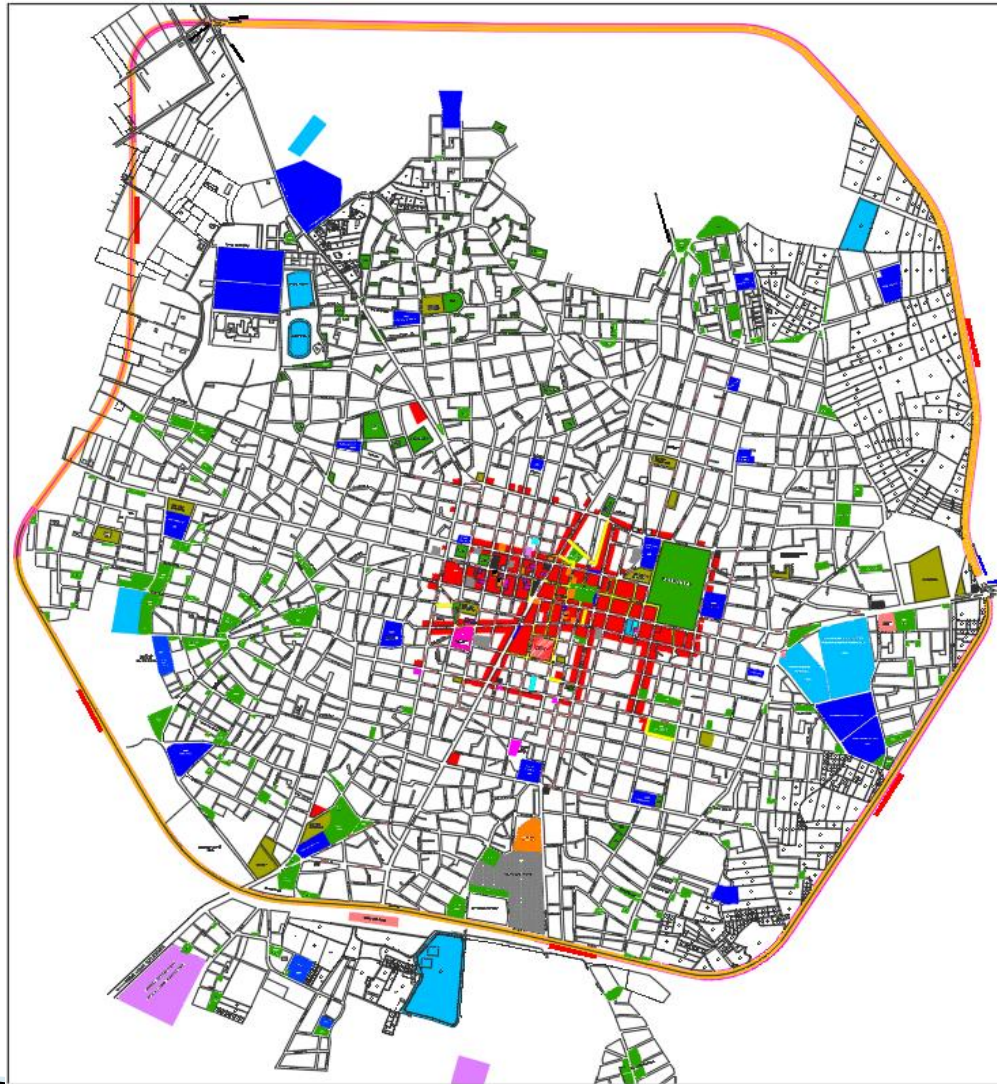
Οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης, ορίστηκαν αρχικά από το ΦΕΚ 166/Α/23.2.1987

Οι κύριες γενικές κατηγορίες χρήσεων γης εντός ΓΠΣ είναι:

- ▶ Αμιγής κατοικία
- ▶ Γενική κατοικία
- ▶ Πολεοδομικό κέντρο (κέντρο πόλης, κέντρο γειτονιάς)
- ▶ Χονδρεμπόριο
- ▶ Τουρισμός - αναψυχή
- ▶ Οχλούσα βιομηχανία - βιοτεχνία (υψηλή όχληση)
- ▶ Ελεύθεροι χώροι - αστικό πράσινο
- ▶ Κοινωφελείς - κοινωνικές εξυπηρετήσεις
- ▶ Μη οχλούσα βιομηχανία - βιοτεχνία, βιομηχανικό πάρκο και βιοτεχνικό πάρκο



# Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Καρδίτσας



## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

—	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ	■	ΕΜΠΟΡΙΟ
→	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΥ	■	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
—	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΔΟΣ	■	ΑΘΛΗΣΗ
—	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ	■	ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΣ ΧΩΡΟΣ
■	ΥΓΕΙΑ	■	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
■	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	■	ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
■	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	■	ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ
■	ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	□	ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
■	ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ		

Πηγή: Α. Βάσση «Μελέτη αστικής κινητικότητας για έργα χαμηλού κόστους στην Καρδίτσα»



Οι χρήσεις γης στην **Περιφέρεια Θεσσαλίας** αντιστοιχούν κυρίως στη γεωργία και την κτηνοτροφία, ενώ, υπάρχουν δάση και δασικές εκτάσεις, που ανάλογα με το υψόμετρο και την γεωγραφική τους θέση.

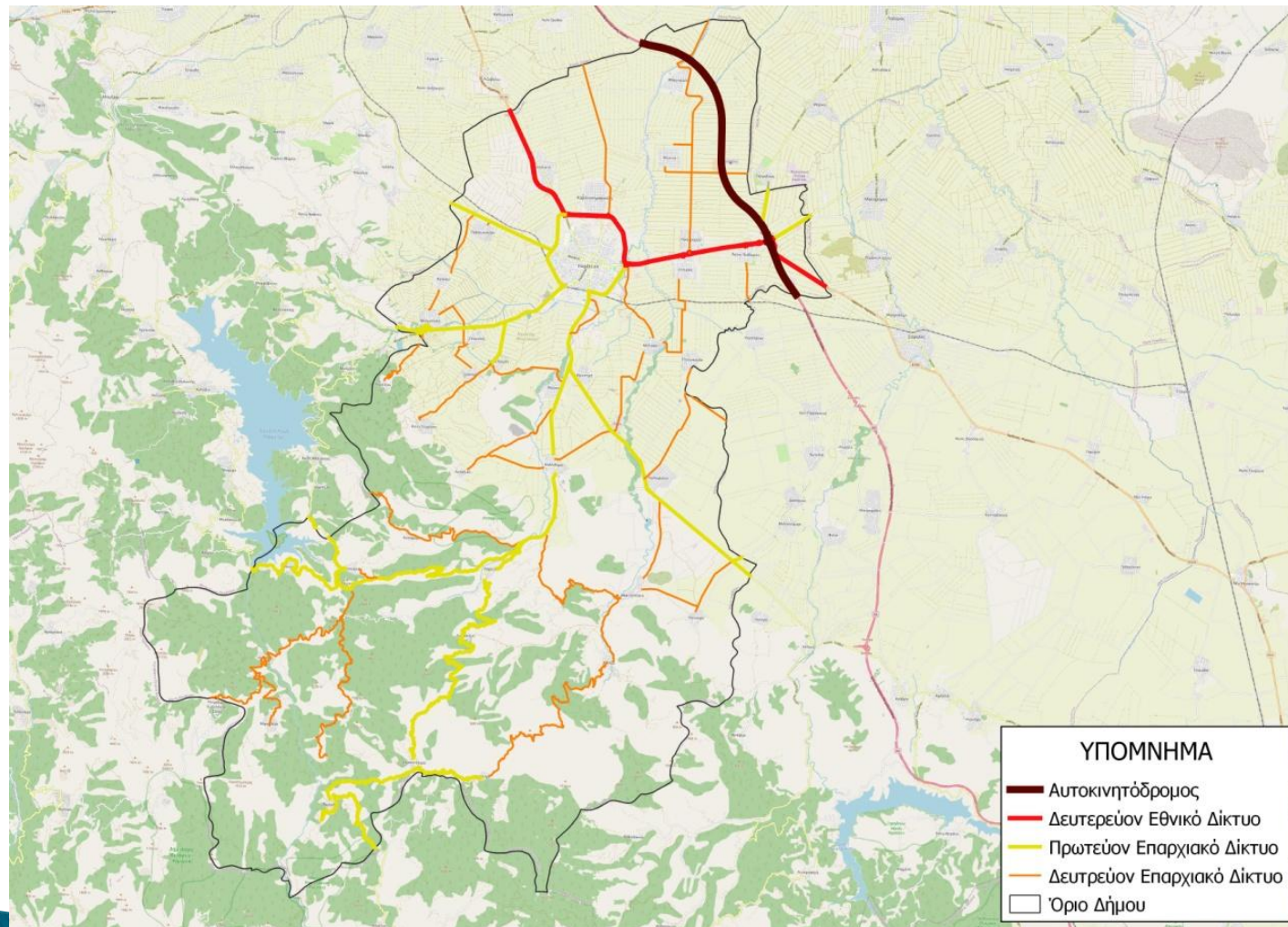
Οι σημαντικότερες υφιστάμενες χρήσεις **στον αστικό ιστό της Καρδίτσας** :

- ❖ Η **γενική κατοικία** καταλαμβάνει τη μεγαλύτερη έκταση της πόλης της Καρδίτσας
- ❖ Εξαίρεση το κέντρο της πόλης όπου κυριαρχούν οι **εμπορικές χρήσεις**:
  - Η Κεντρική πλατεία και οι πεζόδρομοι γύρω από αυτήν, καθώς και η πλατεία Δικαστηρίων, συγκεντρώνουν κυρίως **λειτουργίες εμπορίου, αναψυχής και διοίκησης**.
  - Στο νότιο τμήμα του κέντρου, γύρω από τη Δημοτική αγορά συγκεντρώνεται κυρίως το **εμπόριο τροφίμων, το γενικό εμπόριο, η λαχαναγορά** κλπ.

Στην πόλη της Καρδίτσας, συναντάς:

- ❑ **Πολιτιστικούς Χώρους:** Ιστορικό και Λαογραφικό Μουσείο, Δημοτική Πινακοθήκη, Μουσείο Ύδρευσης ΔΕΥΑΚ, Φωτοκινηματογραφικό Μουσείο, Δημοτικό κινηματοθέατρο, Αρχαιολογικό Μουσείο, εργαστήρια τέχνης, Δημοτική βιβλιοθήκη, θερινός κινηματογράφος, διάφορες παιδικές βιβλιοθήκες
- ❑ **Εκπαιδευτικά Συγκροτήματα:**
  - Β'βάθμιας Εκπαίδευσης με 9 Γυμνάσια, 7 Λύκεια, 3 ΕΠΑΛ, ΕΠΑΣ και ΙΕΚ και
  - Γ'βάθμιας Εκπαίδευσης με το Τμήμα Κτηνιατρικής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και τα Πανεπιστήμια Σχεδιασμού & Ξύλου Επίπλου, Δασοπονίας & Διαχείρισης Φυσικού Περιβάλλοντος, Τεχνολογίας Τροφίμων & Ποτών και Διατροφής και Διαιτολογίας.
- ❑ **Ελεύθερους χώρους & χώρους αστικού πρασίνου:** Άλσος Παυσίλυπο, Πλατείες κ.α.
- ❑ **Χώρους Υγείας και Πρόνοιας :** Γενικό Νοσοκομείο Καρδίτσας, ΙΚΑ/ΕΤΑΜ, παιδικοί/βρεφονηπιακοί σταθμοί, Κ.Α.Π.Η, κ.α.
- ❑ **Οργανωμένους χώρους άθλησης** όπως: Αθλητικός χώρος Πατέρμο, Δημοτικό στάδιο, Αθλητικό πάρκο, Κλειστό γυμναστήριο Αγίας Παρασκευής, Αθλητικό πάρκο Ταυρωπού, Διάσπαρτα γήπεδα ποδοσφαίρου, κ.α.
- ❑ **Δημόσιες Υπηρεσίες:** Πολεοδομία Καρδίτσας, Εφορεία, ΚΕΠ, Αστυνομικό Τμήμα, κ.ά.
- ❑ **Ειδικές χρήσεις:** Στρατόπεδο «Λουμάκη» (όπου προβλέπεται ανάπτυξη άμεσα), Κοιμητήριο

# Υφιστάμενη ιεράρχηση Δήμου Καρδίτσας

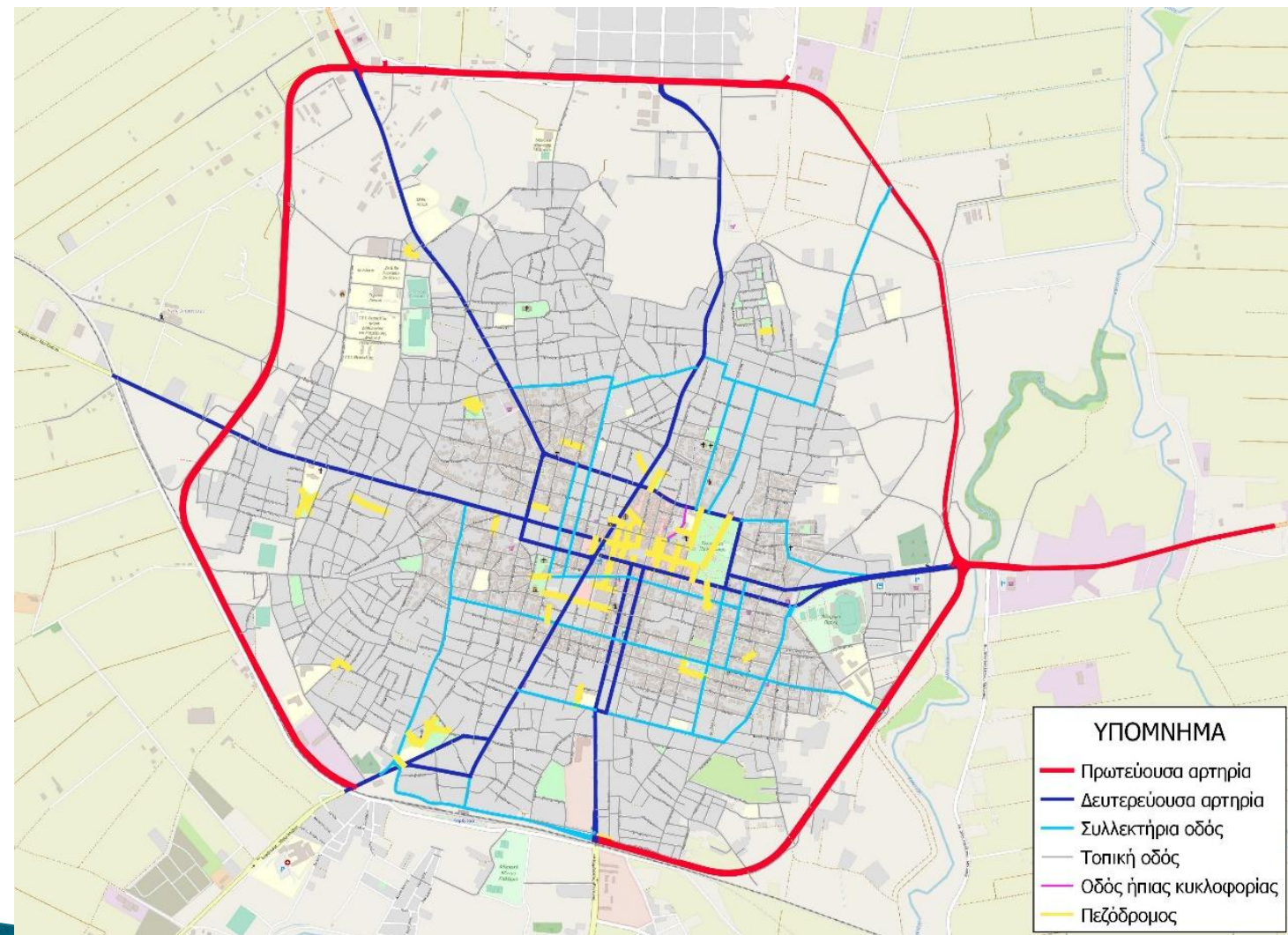


Το συνολικό ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου Καρδίτσας είναι 341,44 Km.

- Αυτοκινητόδρομος Α3 (30,09 km)
- Δευτερεύον Εθνικό Δίκτυο (29,58 km):
  - Επ. Οδός Καρδίτσας - Τρικάλων, τμήμα του Περιφερειακού Καρδίτσας και
  - Επ. Οδός Καρδίτσας - Λάρισας (Ε30)
- Πρωτεύον Επαρχιακό Δίκτυο (123,58 km)
  - Επ. Οδός Καρδίτσας – Νεράιδας,
  - Επ. Οδός Καρδίτσας – Ρεντίνας,
  - Καρδίτσας – Μητρόπολης,
  - Καρδίτσας – Μουζακίου και
  - Καρδίτσας – Καστανιάς
- Δευτερεύον Επαρχιακό Δίκτυο (158,19 km)
  - υπόλοιπες επαρχιακές οδοί



# Υφιστάμενη ιεράρχηση της πόλης Καρδίτσας



Το συνολικό μήκος του υφιστάμενου οδικού δικτύου της Καρδίτσας είναι 211,34 km.

- **Πρωτεύουσα αρτηρία (22,20 km)**
  - Περιφερειακή οδός Καρδίτσας
- **Δευτερεύουσα αρτηρία (16,43 km ):**
  - Οδοί Καραϊσκάκη, Ανδρέα Παπανδρέου, Καποδιστρίου, Τρικάλων, Φαναρίου, Χαριλάου Φλωράκη, Δημοκρατίας, Υψηλάντου, Μπλατσούκα και Ταλιαδούρου
- **Συλλεκτήρια αρτηρία (14,58 km )**
- **Τοπική οδός (153,20 km)**
- **Οδός ήπιας κυκλοφορίας (0,2 km)**
- **Πεζόδρομος (4,82 km)**

# Χώροι Στάθμευσης της πόλης Καρδίτσας

- Οι χώροι στάθμευσης που εντοπίστηκαν στην Καρδίτσα δεν καλύπτουν τη ζήτηση για στάθμευση και δεν εξυπηρετούν επαρκώς το κέντρο της πόλης.
- Το γεγονός αυτό ενισχύει την ύπαρξη παράνομης στάθμευσης (πχ σε γωνίες, στους ποδηλατόδρομους, κλπ).
- Για την αποφυγή αυτού του φαινομένου ο Δήμος έθεσε κατάλληλες πολιτικές για τη στάθμευση, εφαρμόζοντας **Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης** στο κέντρο της Καρδίτσας.

- Δημοτικοί/ δημόσιοι: 4 υπαίθριοι χώροι **ελεύθερης** στάθμευσης
  - ✓ στη συμβολή των οδών Παλαιολόγου & Δ. Εμμανουήλ (έκτασης 2 στρεμ., ~70 θέσεις, 10' από το κέντρο)
  - ✓ πίσω από το Πausίλυπο (έκτασης 500 τ.μ., 20 θέσεις)
  - ✓ δίπλα από την πλατεία Καμινάδων (έκτασης 400 τ.μ., δεν εξυπηρετεί το κέντρο)
  - ✓ πίσω από το πρώην 1<sup>ο</sup> Λύκειο (26 θέσεις) + επιπλέον ~15 θέσεις από διπλανό ιδιωτικό υπαίθριο χώρο (παραχώρηση ορισμένου χώρου στον Δήμο)
- Ιδιωτικοί: 2 κλειστοί χώροι στάθμευσης
  - ✓ ένας 24ωρης λειτουργίας και
  - ✓ ένας με ωράριο 7:00-14:30 και 17:00-21:00
- Αρκετοί Ιδιωτικοί (κλειστοί χώροι στάθμευσης) για μόνιμη στάθμευση κατοίκων (μηνιαία+)



# Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης

- Η περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης χωρίζεται σε δύο τομείς:
  - ❑ Τομέας Α: Καποδιστρίου - Γαρδικίου - Μυρμιδόνων - Υψηλάντου - Ταλιαδούρου - Β. Τζέλλα
  - ❑ Τομέας Β: Ταλιαδούρου - Υψηλάντου - Δ. Εμμανουήλ - 25<sup>ης</sup> Μαρτίου - Αβέρωφ - Β. Τζέλλα
- Λειτουργία: Δευτέρα έως Παρασκευή (08:00-14:00 και 17:00-21:00) & Σάββατα (08:00-14:00)
- Κόστος στάθμευσης: 0,60 € ανά ώρα τις 2 πρώτες ώρες στάθμευσης και 1,40 € την 3<sup>η</sup> ώρα
- Μέγιστη διάρκεια στάθμευσης: 3 ώρες
- Κάρτες εξαμηνιαίας και ετήσιας διάρκειας
  - **μονίμων κατοίκων** και
  - **επαγγελματιών**
- Διακριτοί χώροι για τη στάθμευση δικύκλων
  - ✓ 300 θέσεις δωρεάν στάθμευσης δικύκλων σε 22 σημεία κεντρικών οδών της πόλης
- Στάθμευση ΑμεΑ: Ελεύθερα και χωρίς χρονικό περιορισμό
- Ο έλεγχος του ΣΕΣ πραγματοποιείται από τη Δημοτική Αστυνομία.



# Τροχαία Συμβάντα στον Δήμο Καρδίτσας

Στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ, 2012-2017

Έτη 2012-2017	Τροχαία συμβάντα			
	Συνολικός αριθμός	Με τουλάχιστον έναν θάνατο	Με τουλάχιστον έναν βαρύ τραυματισμό (χωρίς θάνατο)	Με τουλάχιστον έναν ελαφρύ τραυματισμό (χωρίς θάνατο ή βαρύ τραυματισμό)
<b>Σύνολο βετίας</b>	<b>181</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>160</b>
Ποσοστό επί του συνόλου τραυματισμών-θανάτων		6,08%	5,52%	88,40%
<b>Συμβάντα/έτος</b>	<b>30,17</b>	<b>1,83</b>	<b>1,67</b>	<b>26,67</b>

## ❑ Σιδηροδρομικό δίκτυο

- Ο Δήμος και η πόλη της Καρδίτσας εξυπηρετείται από το σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ το οποίο συνδέει την Αθήνα με τα Τρίκαλα και την Καλαμπάκα.
- Η σύνδεση με Αθήνα και Θεσσαλονίκη με την Καρδίτσα πραγματοποιείται με ανταπόκριση στον οικισμό Σταυρό, στον σταθμό «Παλαιοφάρσαλος».
- Το ταξίδι είναι περίπου 3 ώρες από τον σταθμό της Αθήνας και ομοίως για Θεσσαλονίκη. Η σύνδεση με τα Τρίκαλα πραγματοποιείται εντός 20 λεπτών.

## ❑ Υπεραστική συγκοινωνία (ΚΤΕΛ): Εκτελεί δρομολόγια

- Από Καρδίτσα προς Τρίκαλα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Λάρισα, Τρίκαλα, Βόλο και Αιδηψός
- Από Κέδρο προς Αθήνα
- Από Λεοντάρι προς Αθήνα
- Από Σοφάδες προς Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Λάρισα και Βόλο
- Από Παλαμά προς Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα και Λάρισα
- Από Μουζάκι προς Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα και Λάρισα
- Από Νέο Μον/ρι προς Αθήνα, Λαμία, Πάτρα και Βόλο
- Από Δρούγο προς Αθήνα, Λαμία και Πάτρα
- Από Δομοκό προς Αθήνα, Λαμία και Πάτρα
- Από Μεταλεία προς Αθήνα, Λαμία και Πάτρα



Στην πόλη της Καρδίτσας λειτουργεί **αστική συγκοινωνία (ΚΤΕΛ)**. Οι γραμμές της διασχίζουν τις βασικές οδικές αρτηρίες της πόλης συνδέοντας κυρίως το κέντρο της πόλης με το Πανεπιστήμιο και τους γύρω οικισμούς. Διαθέτει 4 αφετηρίες:

- ❑ Αφετηρία έναντι Ξενοδοχείου Άρνη, με 7 δρομολόγια
- ❑ Αφετηρία έναντι Ηρώων Πολυτεχνείου, με 5 δρομολόγια
- ❑ Αφετηρία έναντι Αγίου Κωνσταντίνου, με 9 δρομολόγια
- ❑ Αφετηρία έναντι Μεγάλου Αλεξάνδρου, με 5 δρομολόγια

Ο στόλος του αστικού ΚΤΕΛ αποτελείται από 10 λεωφορεία και 2 mini-bus.

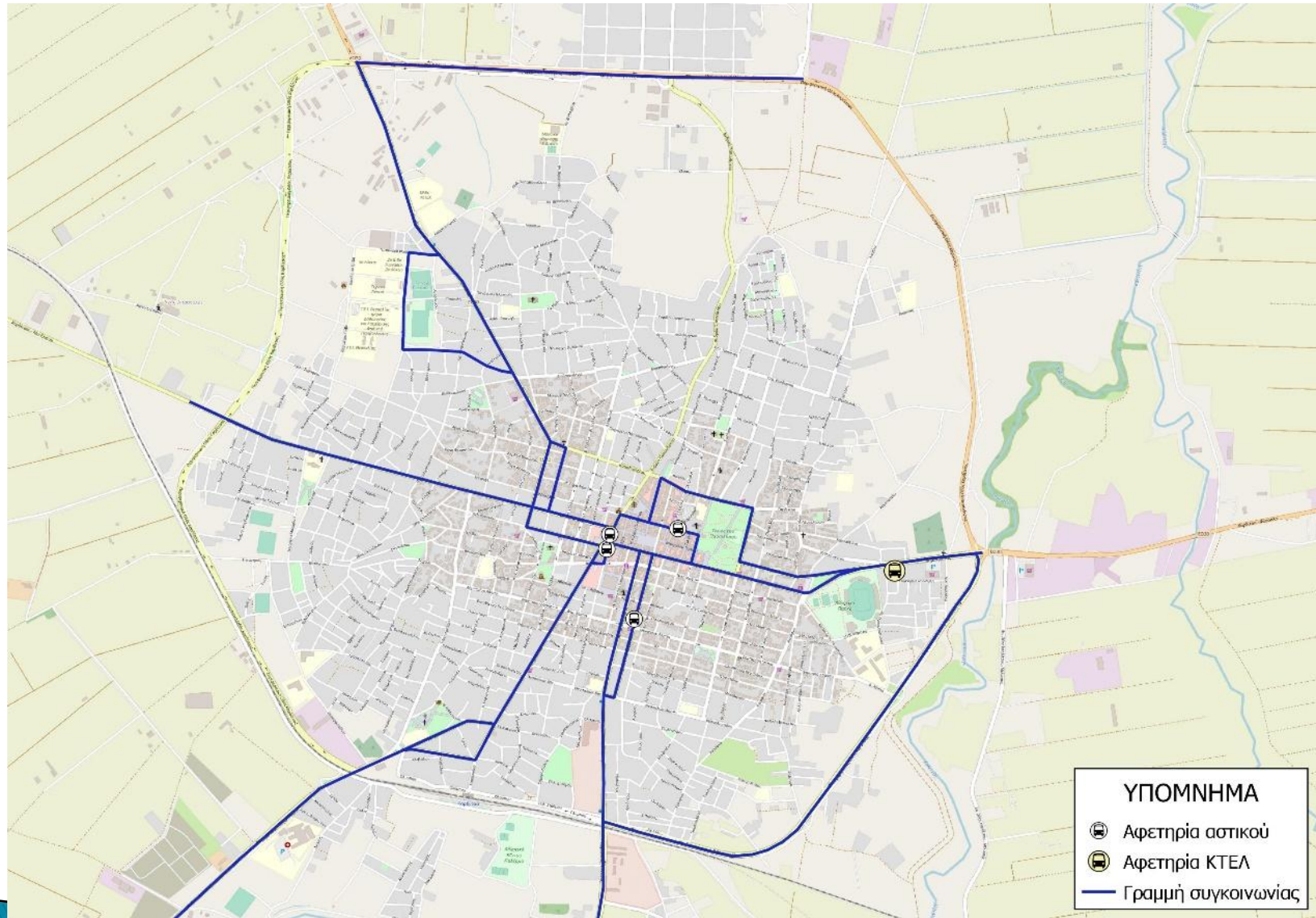
Η συχνότητα των γραμμών είναι ~30' τις καθημερινές.

Το ωράριο είναι περιορισμένο, καθώς δεν υπάρχουν δρομολόγια τις νυχτερινές ώρες και τις Κυριακές/αργίες, ενώ το Σάββατο έως τις 15:00.

→ 3 τιμές για 3 Ζώνες:

	Κανονικό (€)	Μαθηματικό - Φοιτητικό - Πολύτεκνο (€)	Σπουδαστικό (€)
Ζώνη Α	1,10	0,60	0,80
Ζώνη Β	1,50	0,80	1,10
Ζώνη Γ	1,60	0,80	1,10

# Δίκτυο αστικού ΚΤΕΛ Καρδίτσας



- ▶ Η πόλη της Καρδίτσας διαθέτει δίκτυο ποδηλατόδρομων
- ▶ Εκτείνεται τόσο εντός της πόλης όσο και περιμετρικά
- ➔ **Η Καρδίτσα είναι η πόλη που έχει εισάγει το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης προωθώντας δράσεις βιώσιμης κινητικότητας**
- ▶ Το συνολικό μήκος του δικτύου ποδηλατόδρομων ανέρχεται σε 13,47 km εκ των οποίων:
  - 8,92 km εκτείνονται εντός του αστικού ιστού της πόλης και
  - 4,55 km εκτείνονται στον περιαστικό χώρο.

Οι υποδομές ποδηλατόδρομων:

- ✓ Άρχισαν να κατασκευάζονται το 2003 με προϋπολογισμό 450.000€ στις οδούς Μπλατσούκα, Καραϊσκάκη και Υψηλάντου.
- ✓ Το 2004 δημοπρατείται το έργο του περιαστικού ποδηλατόδρομου προϋπολογισμού 150.000€ που επέκτεινε τους ποδηλατόδρομους στο άλσος της Παπαράντζας.
- ✓ Το 2005 επεκτείνεται το δίκτυο προς την περιοχή των Καμινάδων με προϋπολογισμό 200.000€.
- ✓ Τελευταίο έργο προϋπολογισμού 1.200.000€ ήταν η επέκταση του δικτύου με δύο κλάδους προς το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας και την Καρδίτσομαγούλα.



# Δίκτυο ποδηλατόδρομων στον περιαστικό χώρο

Για τον περιαστικό χώρο το δίκτυο περιλαμβάνει **δύο** ποδηλατοδρόμους, οι οποίοι δεν συνδέονται τόσο μεταξύ τους όσο και με το υπόλοιπο δίκτυο ποδηλάτου εντός της πόλης:

▶ Επί της επαρχιακής οδού Καρδίτσας – Μουζακίου:

- Πρόκειται για ποδηλατόδρομο ασφαλτοστρωμένο και διαχωρισμένο με νησίδα από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Έχει μήκος 2,54 km και συνδέει τον οικισμό Παλαιοκκλήσι έως την είσοδο της πόλης της Καρδίτσας, στη συμβολή με τις γραμμές του ΟΣΕ.



▶ Ο δεύτερος ποδηλατόδρομος έχει δύο τμήματα, το πρώτο επί της οδού Νιάλας, στην περιοχή του Νοσοκομείου

- αποτελεί οδό συνύπαρξης οχημάτων Ι.Χ και ποδηλάτου με συνολικό μήκος 893,54 m

▶ και το δεύτερο τμήμα που αποτελεί Παραρεμάτια διαδρομή.

- πεζοποδηλατόδρομο που εκτείνεται παράλληλα με το ρέμα Γαμβριά με συνολικό μήκος 1,12 km

# Δίκτυο ποδηλατόδρομων εντός πόλεως

Το εντός πόλεως δίκτυο της εκτείνεται κυρίως στον άξονα Βορρά - Νότου και περιλαμβάνει τους εξής ποδηλατοδρόμους:

- ▶ *Οδός Τρικάλων – 18<sup>ης</sup> Οκτωβρίου*
- ▶ *Καραϊσκάκη – Υψηλάντου – Αλεξάνδρου Παναγούλη*
- ▶ *Αλεβάδων από τη συμβολή με την Καραϊσκάκη έως την Αντιγόνου*
- ▶ *Μπλατσούκα (από Καραϊσκάκη έως Τρικάλων)*
- ▶ *Λεωνίδου – Μαυρομιχάλη*
- ▶ *Επισκόπου*
- ▶ *Καμινάδων – Περιφερειακή Καρδίτσας*

# Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος



Οδός Επισκόπου (Πηγή Google Maps)



Λεωφόρος Παπανδρέου (Πηγή Google Maps)



# Σύστημα ποδηλάτων κοινής χρήσης (bike sharing)

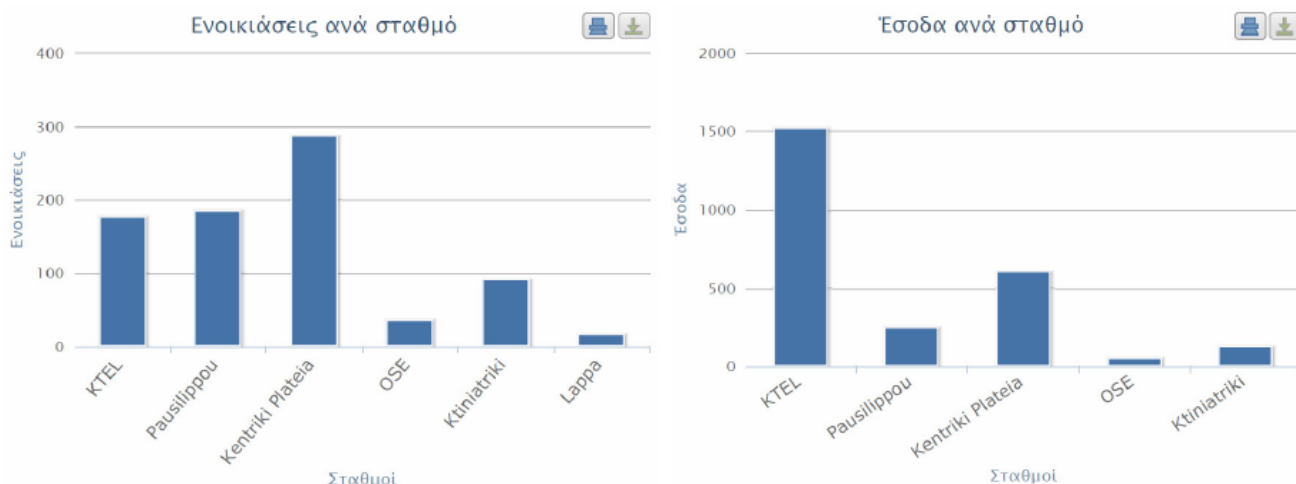
Το σύστημα ποδηλάτων κοινής χρήσης (bike sharing) λειτουργεί στην πόλη της Καρδίτσας από το 2013 με **6 σταθμούς**:

- ▶ Άλσος Πausιλίπου: Συνολικές θέσεις 14
- ▶ Πλατεία Γιολδάση : Συνολικές θέσεις 18
- ▶ Κεντρική πλατεία: Συνολικές θέσεις 18
- ▶ Σταθμός ΚΤΕΛ: Συνολικές θέσεις 14
- ▶ Κτηνιατρική: Συνολικές θέσεις 16
- ▶ Σταθμός ΟΣΕ: Συνολικές θέσεις 12

Τα ποδηλατοστάσια είναι λίγα και δεν επαρκούν



Ο σταθμός Γιολδάση αναμένεται να μεταφερθεί στον χώρο του Πανεπιστημίου, ενώ σημειώνεται ότι η χρήση του bike sharing είναι δωρεάν για φοιτητές.

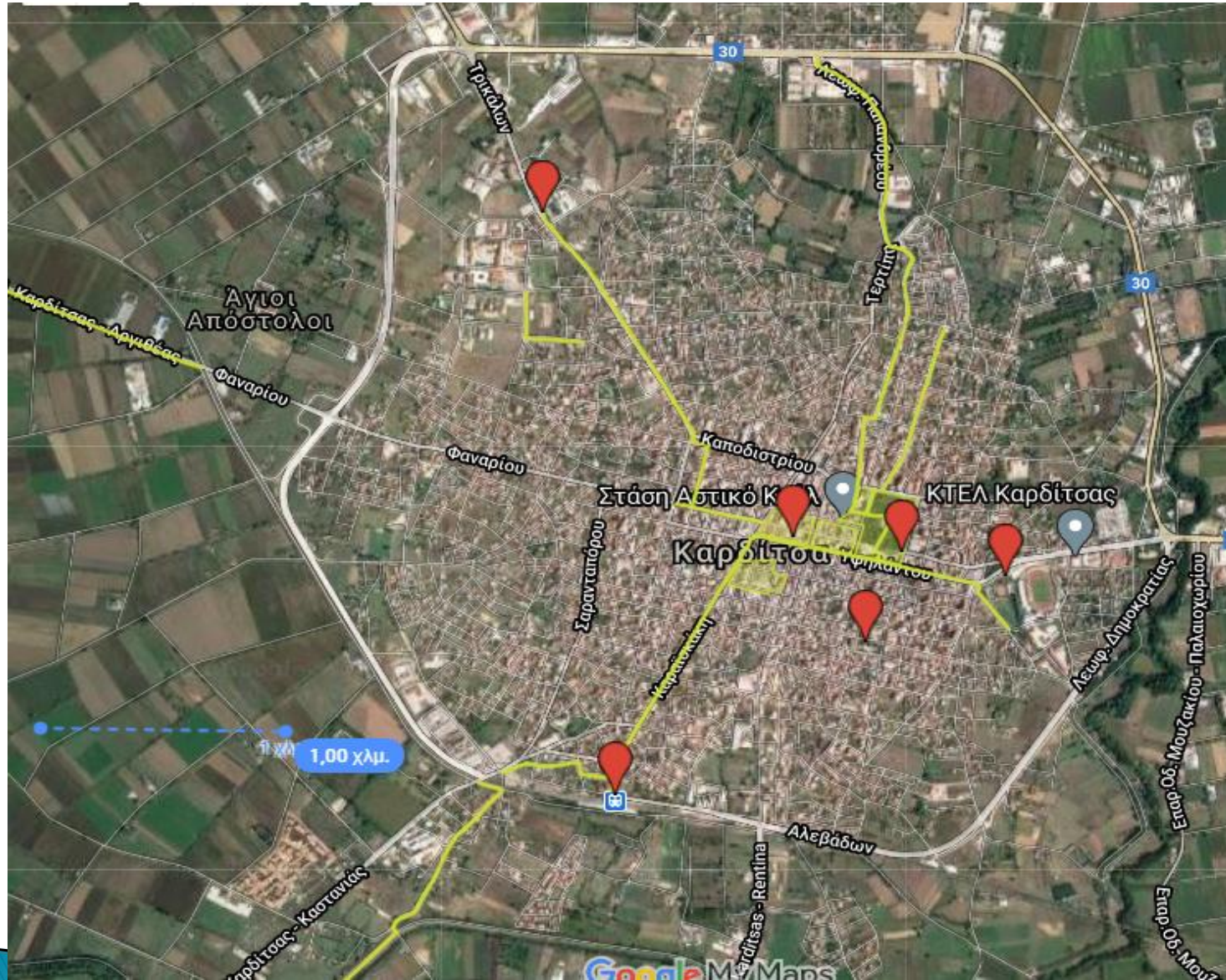


Οι σταθμοί με την περισσότερη κίνηση είναι αυτοί στις δύο κεντρικές πλατείες και στα ΚΤΕΛ, τόσο από δημότες όσο και από περιστασιακούς χρήστες. Αντίστοιχα, τα περισσότερα έσοδα από ενοικιάσεις προέρχονται από τον σταθμό στο ΚΤΕΛ, ο οποίος χρησιμοποιείται κυρίως από περιαστικούς χρήστες.

(Πηγή: Στρατηγική Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη (ΣΒΑΑ), 2018)



# Δίκτυο ποδηλατόδρομων



Δίκτυο ποδηλατόδρομων στην Καρδίτσα και σημεία ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων (κόκκινα σημεία).

Πηγή: Ποδηλατικός Χάρτης της Ελλάδος ([https://www.smu.gr/greece\\_cycle\\_map/](https://www.smu.gr/greece_cycle_map/))



# Δίκτυο πεζού

- ▶ Η πόλη της Καρδίτσας διαθέτει δίκτυο πεζόδρομων και πεζοδρομημένες περιοχές.
- ▶ Οι πεζόδρομοι συγκεντρώνονται στη πλειοψηφία στο κέντρο της πόλης, εντός του εμπορικού κέντρου, ενώ λίγοι είναι διάσπαρτοι στο υπόλοιπο αστικό ιστό της πόλης.
- ▶ Το συνολικό μήκος του δικτύου πεζόδρομων είναι 4,82 km.

Πεζοδρομημένες περιοχές στο ιστορικό κέντρο της Καρδίτσας (πράσινα πολύγωνα), δίκτυα ποδηλάτου και σημεία ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων

Πηγή: Ποδηλατικός Χάρτης της Ελλάδος  
[https://www.smu.gr/greece\\_cycle\\_map/](https://www.smu.gr/greece_cycle_map/).





# Υφιστάμενοι Πεζόδρομοι



Πεζόδρομος Υψηλάντου (Πηγή Google Maps)



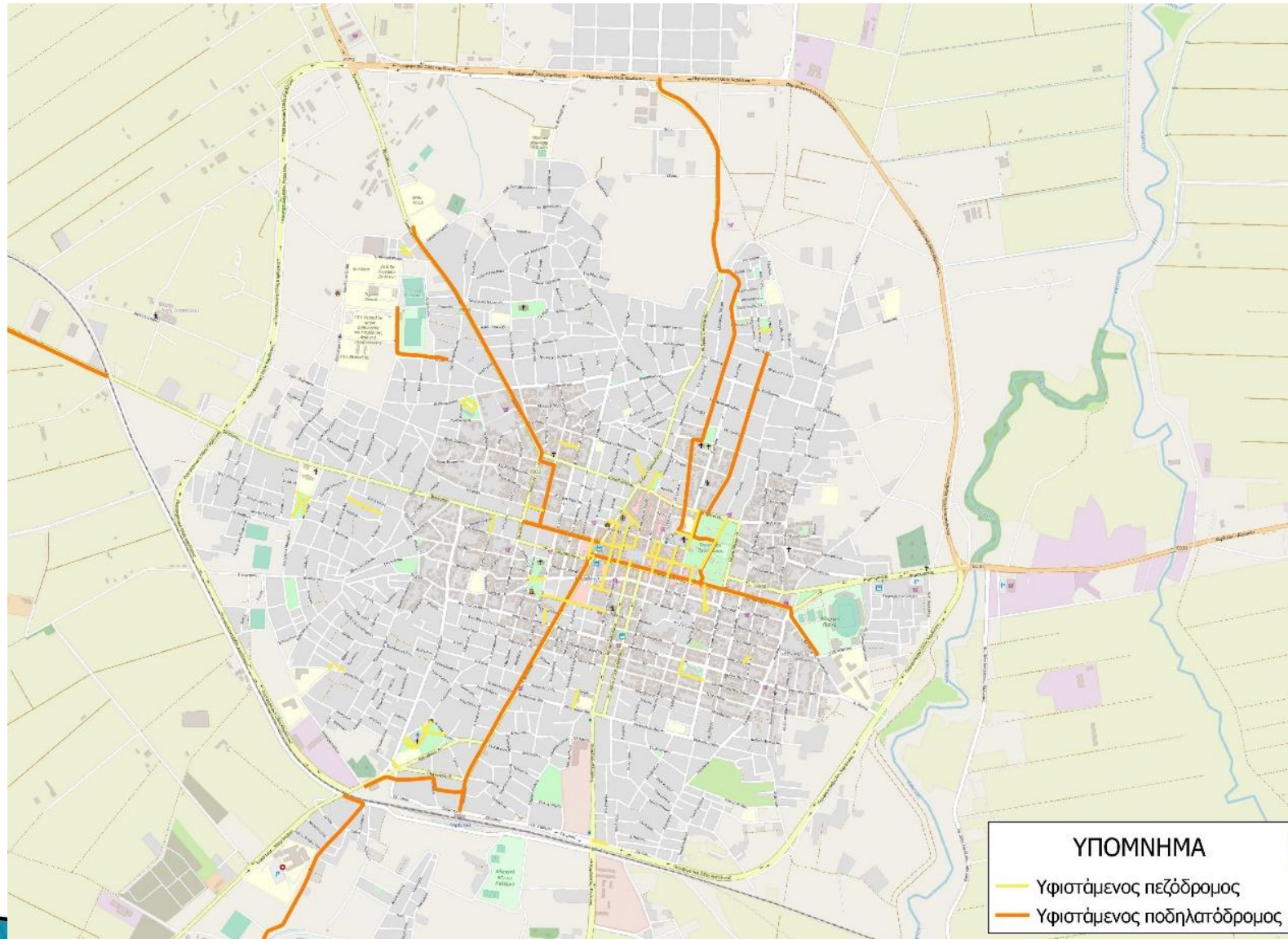
Πεζόδρομος Βάλβη  
(Πηγή Google Maps)



Πεζόδρομος Νικ. Πλαστήρα (Πηγή Google Maps)



# Δίκτυο πεζού - ποδηλάτη



- ▶ Σε σχέση με τις υποδομές για την εξυπηρέτηση της πρόσβασης πολιτών με προβλήματα κινητικότητας (ΑΜΕΑ και ΑΜΚ), υπάρχουν σίγουρα περιθώρια για να υλοποιηθούν πολλές ακόμα παρεμβάσεις.
- ▶ Συχνά η ποιότητα του οδοστρώματος και των πεζοδρομίων δεν πληρούν τις απαραίτητες προδιαγραφές για την εξασφάλιση της προσβασιμότητάς τους.
- ▶ Σημαντική έλλειψη σε υποδομές είναι η απουσία ραμπών ΑΜΚ και οδεύσεων τυφλών, γεγονός που περιορίζει ή/και αποκλείει τις μετακινήσεις τους. Αξιοσημείωτο είναι ότι, σε αρκετές περιπτώσεις όπου υπάρχουν ράμπες ΑΜΚ, είναι λανθασμένα κατασκευασμένες (π.χ. καταλήγουν σε φρεάτια)
- ▶ Είναι απαραίτητο να δοθεί έμφαση στην ισότητα της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας τόσο εντός των οικισμών όσο και της Καρδίτσας η οποία συγκεντρώνει τις περισσότερες κατηγορίες χρήσεων γης.



- ➔ *Η πόλη της Καρδίτσας είναι μία πόλη που έχει συνδέσει το όνομά της με τη βιώσιμη κινητικότητα.*
- ➔ *Το ποδήλατο αποτελεί την ταυτότητά της και το στοιχείο που την κάνει αναγνωρίσιμη στην Ελλάδα.*
- ❖ Στην Καρδίτσα έχει αναπτυχθεί ένα από τα πιο πλούσια δίκτυα ποδηλατοδρόμων στην Ελλάδα, ενώ έχουν πεζοδρομηθεί αρκετές περιοχές στο ιστορικό κέντρο.
- ❖ Η μέση απόσταση μετακίνησης εντός της πόλης είναι περίπου 1 χλμ. που μπορεί εύκολα να καλυφθεί με τα πόδια ή ποδήλατο.
- ❖ Η χρήση του περπατήματος και του ποδηλάτου ευνοείται και από το επίπεδο ανάγλυφο.
- ❖ Θετικό για την κυκλοφορία στο κέντρο της πόλης αποτελεί η ύπαρξη περιμετρικής οδού που απορροφά την κυκλοφορία αυτοκινήτων και φορτηγών που κάνουν διαμπερείς κινήσεις.
- ❖ Το τοπικό δίκτυο είναι προσανατολισμένο γύρω από τις δευτερεύουσες και τις συλλεκτήριες και σχεδόν πλήρως μονοδρομημένο.
- ❖ Επιπλέον, οι εισοδοί της πόλης και οι άξονες που οδηγούν από την περιφέρεια προς το κέντρο έχουν αναπλαστεί τα τελευταία χρόνια (Ανδρέα Παπανδρέου, Τρικάλων), οπότε έχει βελτιωθεί σημαντικά το αστικό περιβάλλον.

- ❖ Η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και κατ' επέκταση όλος ο Δήμος, έχουν συγκεντρώσει μία πλούσια τεχνογνωσία από έργα βιώσιμης κινητικότητας.
- ❖ Σε πολεοδομικό επίπεδο ο Δήμος έχει εκπονήσει:
  - Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (Μάιος 2018)
  - Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου διευρυμένου Δήμου Καρδίτσας (2013-2014)
- ➔ Υπάρχει σημαντική τεχνογνωσία των υπηρεσιών γύρω από έργα βιώσιμης κινητικότητας και από πολεοδομικές μελέτες, οι οποίες μάλιστα συνοδεύονται από συμμετοχικές διαδικασίες.
- ➔ Το πιο σημαντικό ωστόσο από τη μακρόχρονη εμπλοκή του Δήμου με μελέτες, ρυθμίσεις και έργα βιώσιμης κινητικότητας είναι ότι οι πολίτες του Δήμου έχουν εικόνα και εμπειρία των επιπτώσεων τέτοιων έργων στο αστικό περιβάλλον, ενώ είναι ενεργοί χρήστες του ποδηλάτου, περπατούν και κατά συνέπεια είναι σε θέση να συμμετέχουν αποτελεσματικά και δημιουργικά στις σχετικές διαβουλεύσεις.

- ❖ Η Καρδίτσα αποτελεί μία πόλη που εξυπηρετεί ολόκληρη την ομώνυμη Περιφερειακή Ενότητα, κατά συνέπεια η πόλη της Καρδίτσας δέχεται καθημερινά μετακινήσεις από όλους τους γύρω οικισμούς.
- ❖ Το κέντρο της πόλης δέχεται πίεση κυκλοφορίας και στάθμευσης.
- ❖ Αρνητικό είναι το γεγονός ότι δίδεται η δυνατότητα διαμπερούς κίνησης με το αυτοκίνητο και μέσα από το κέντρο, οπότε η πεζοδρομημένη περιοχή οριοθετείται από κεντρικούς οδικούς άξονες μεγάλης κυκλοφορίας (Υψηλάντου, Καραϊσκάκη, Ανδρέα Παπανδρέου), που εμποδίζουν την επικοινωνία του κέντρου με τις γύρω γειτονιές.
- ❖ Το αστικό περιβάλλον στις γειτονιές της πόλης δεν είναι ιδιαίτερα αναβαθμισμένο και κυριαρχεί η υψηλή πυκνότητα δόμησης και το φτωχό σε γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικό δίκτυο με περιορισμένες υποδομές για τους πεζούς και τους πολίτες Μειωμένης Κινητικότητας



- ❖ Τα μικρά πλάτη των οδών (ιδιαίτερα του τοπικού οδικού δικτύου).
- ❖ Πολλές από τις τοπικές οδούς δεν είναι διαμπερείς με την έννοια ότι δεν ξεκινούν και καταλήγουν σε συλλεκτήριες οδούς.
- ❖ Υψηλές ταχύτητες στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο (π.χ. Υψηλάντου, Καραϊσκάκη, Τρικάλων, Λ. Δημοκρατίας, Ιεζεκιήλ, Φαναρίου)

## Στα πεζοδρόμια συχνά:

- μόνιμα εμπόδια (στύλοι, κάδοι, δένδρα, κλπ.) ή προσωρινά εμπόδια (εμπορεύματα καταστημάτων, παράνομα σταθμευμένα οχήματα)
- Απουσία υποδομών για ΑΜΕΑ (ράμπες, οδεύσεις τυφλών)

## Συνέπεια:

- Αποθάρρυνση της πεζή μετακίνησης
  - Αύξηση αριθμού ατυχημάτων/ μειωμένη οδική ασφάλεια
  - Περιβαλλοντική και αισθητική υποβάθμιση
- ▶ Δεν μπορεί να περάσει ένα καροτσάκι ΑΜΕΑ ή μία μητέρα με παιδικό καρότσι !

# ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ/ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Το μεγαλύτερο ποσοστό των κτιρίων δεν διαθέτουν χώρους στάθμευσης εκτός οδού.

Αρκετοί κάτοικοι επιλέγουν τη μόνιμη μίσθωση θέσης στάθμευσης σε parking.

## Πρόβλημα παράνομης στάθμευσης:

- παράνομη κατάληψη ποδηλατόδρομων
- διπλοπαρκάρισμα
- παράνομη στάθμευση στις διασταυρώσεις οδών, κλπ.



1. Περαιτέρω σχεδιασμός και ανάπτυξη της πόλης με βάση τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας
2. Συνεχής προσπάθεια για την αλλαγή νοοτροπίας πολιτών, εργαζομένων, κλπ: προτεραιότητα στον άνθρωπο και όχι στο όχημα
3. Περαιτέρω Επέκταση/ Αναβάθμιση/ Αύξηση Χρήσης Δικτύου ΜΜΜ
4. Περαιτέρω σχεδιασμός και υλοποίηση ενός εκτεταμένου/ ολοκληρωμένου δικτύου εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) που να συνδέει τις γειτονιές με το Κέντρο, τους χώρους Πολιτισμού, εκπαιδευτικά συγκροτήματα, αθλητικά συγκροτήματα, κλπ. αλλά και την πόλη της Καρδίτσας με τους υπόλοιπους πόλους έλξης.
5. Μείωση ταχυτήτων

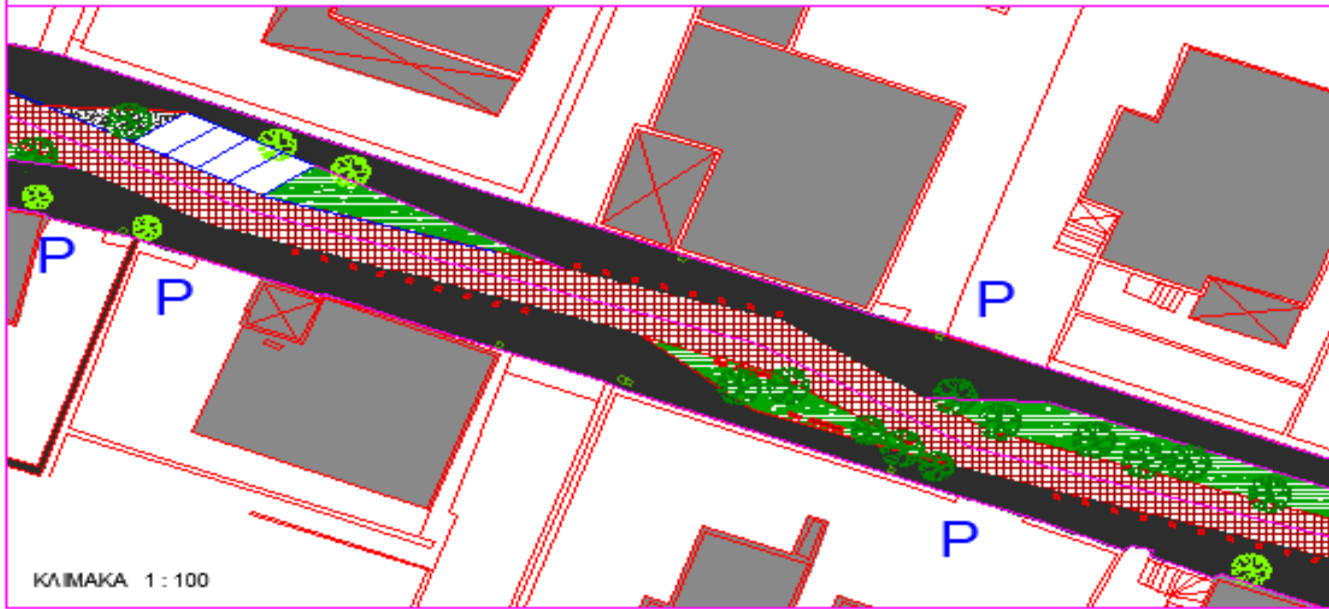
6. Διαχείριση του προβλήματος της παράνομης στάθμευσης με μέτρα που αποσκοπούν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση
7. Ενίσχυση υποδομών προσβασιμότητας ΑΜΚ
8. Βελτιώσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με γνώμονα τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας
9. Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας και ενθάρρυνση εναλλακτικών επιλογών μετακίνησης – Μείωση Τροχαίων Συμβάντων
10. Υλοποίηση ολοκληρωμένων παρεμβάσεων αστικής ανάπλασης και ανάδειξη νέων χώρων

# Το ποδήλατο μαζί με τα αυτοκίνητα σε σύμπνοια με τον Ελληνικό Κ.Ο.Κ.

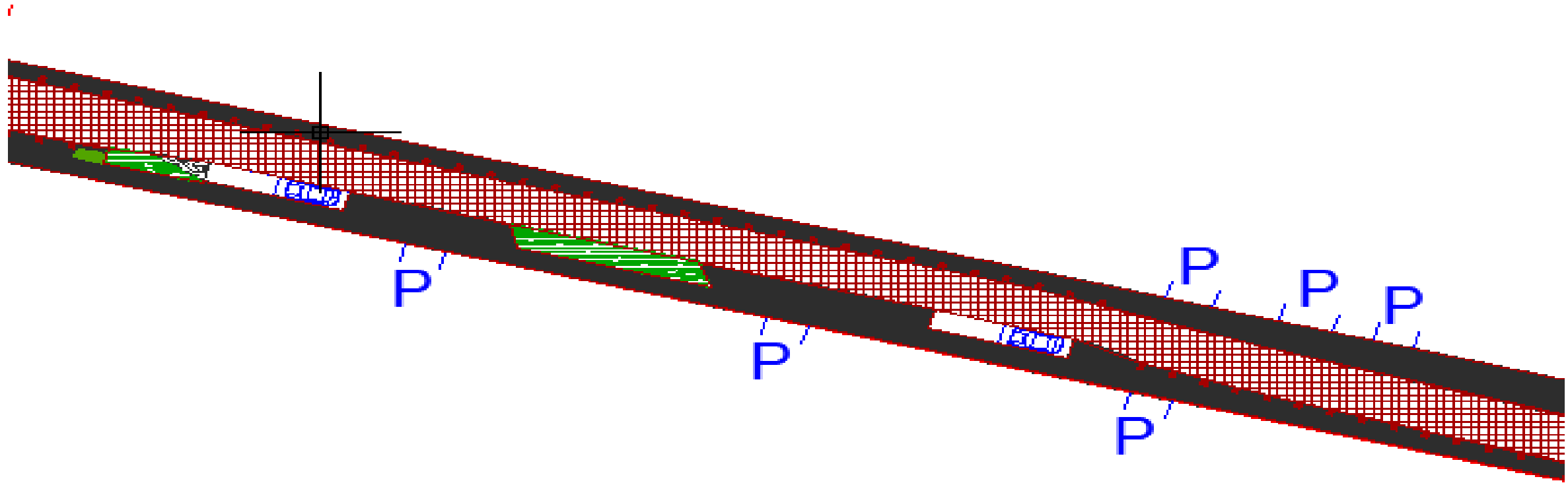




# Διαμόρφωση Οδού Έπιας Κυκλοφορίας

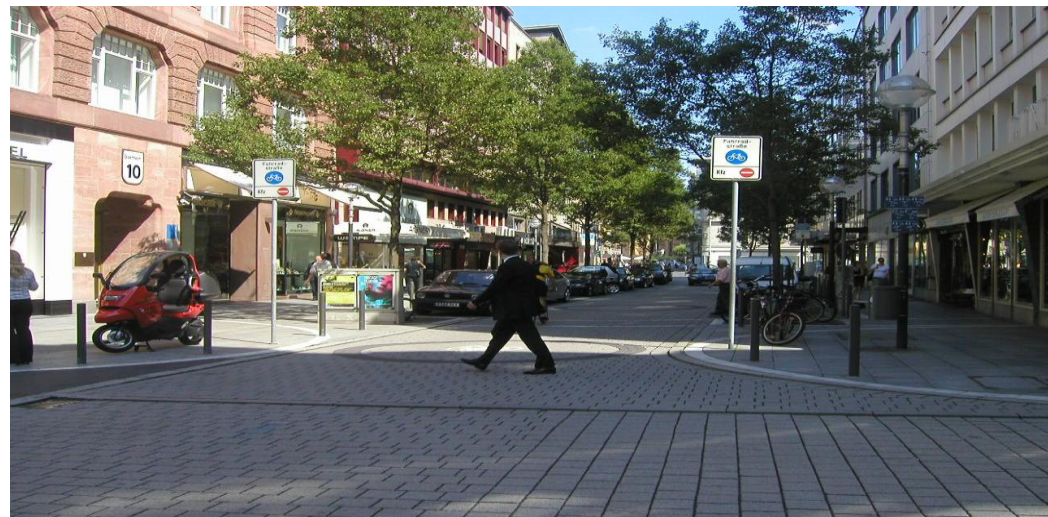


# Διαμόρφωση Οδού Ήπιας Κυκλοφορίας





# Ήπιας Κυκλοφορίας





# Διαβάσεις Πεζών





# Πληροφόρηση - Τοπόσημα









# Πάρκα Τσέπης (Parklets)





# Αστικές Κερκίδες





# Αστικές Κερκίδες - Ρέματα





# ...ΚΑΙ ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΜΕ ΑΦΟΡΜΗ ΤΗΝ COVID-19



- αύξηση της ζήτησης για διανομές (delivery, e-αγορές) σε άδειους από κυκλοφορία δρόμους
- το e-commerce ήρθε για να μείνει .... και όταν οι δρόμοι θα είναι γεμάτοι οχήματα...
- **αυξημένη πεζή ή με ποδήλατα μετακίνηση των πολιτών κατά τη διάρκεια των μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας (για ατομική άσκηση & ελλείψει άλλων εναλλακτικών δραστηριοτήτων),**
- αποτελεί εξαιρετική ευκαιρία το να προωθηθούν τα ήπια μέσα μετακίνησης (και τα εγγενή πλεονεκτήματά τους για την υγεία και την οικονομία) αντί των μηχανοκίνητων ιδιωτικών μέσων
- επιτακτική η απελευθέρωση και διάθεση του δημόσιου χώρου προς όφελος του περπατήματος, του ποδηλάτου και των δραστηριοτήτων άθλησης και ψυχαγωγίας
- ενίσχυση της οδικής ασφάλειας με μέτρα (όμοια με άλλων κρατών) γενικευμένης θέσπισης ορίων ταχύτητας 30χλμ/ώρα σε κεντρικές περιοχές των πόλεων.

Ορισμός: Ηλεκτροκίνητο Όχημα - ΗΟ (Electric Vehicle - EV) ονομάζεται το όχημα που διαθέτει **έναν τουλάχιστον ηλεκτροκινητήρα** για την κίνησή του.

**Διαδεδομένη -πλέον- εφαρμογή σε:**

- ✓ Λεωφορεία
  - ✓ Αυτοκίνητα
  - ✓ Μηχανοκίνητα Δίκυκλα (scooter)
  - ✓ Ποδήλατα
  - ✓ Πατίνια
- ❑ Αξιοποίηση ηλεκτρικών οχημάτων σε εφαρμογές όπως car-sharing, κλπ



# Ποια είναι τα βασικά στοιχεία της ηλεκτροκίνησης;

- A.** Η ύπαρξη ηλεκτροκίνητων οχημάτων (ΙΧ, ταξί, δημόσια συγκοινωνία με λεωφορεία & τρόλεϊ, ποδήλατο, πατίνια, κλπ. αλλά και τραμ, μετρό, προαστιακός, πλοία)
- B.** Η ύπαρξη και ευρεία κατανομή υποδομών φόρτισης (σε δημόσιους, ημι-δημόσιους, ιδιωτικούς χώρους)

Στα **υπέρ** της ηλεκτροκίνησης περιλαμβάνονται :

- ▶ το περιβαλλοντικό όφελος τόσο για την ατμοσφαιρική όσο και για την ηχητική ρύπανση (Μηδενικοί Ρύποι, Μηδενική Ηχορύπανση)
- ▶ το χαμηλότερο λειτουργικό κόστος,
- ▶ το κοινωνικό όφελος από την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας,
- ▶ το ευρύτερο οικονομικό όφελος σε κρατικές δαπάνες
- ▶ και η αναμενόμενη κινητοποίηση των επιχειρήσεων που θα επιφέρει αύξηση στις θέσεις εργασίας στον συγκεκριμένο τομέα.
- ▶ Επιπλέον πλεονεκτήματα προκύπτουν από τη μηχανικά βελτιωμένη λειτουργία του οχήματος σε σχέση με τα συμβατικά οχήματα λόγω λιγότερων μηχανικών μερών.

Στα **κατά** της ηλεκτροκίνησης περιλαμβάνονται:

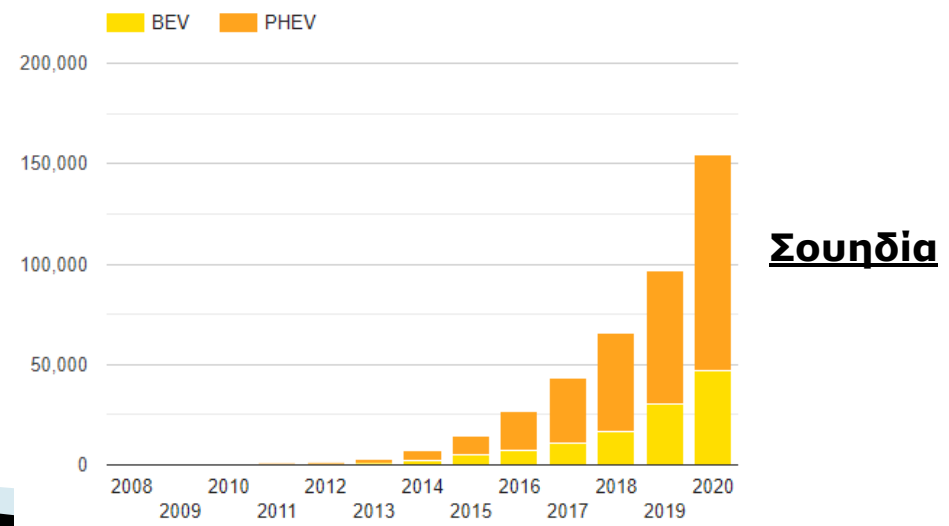
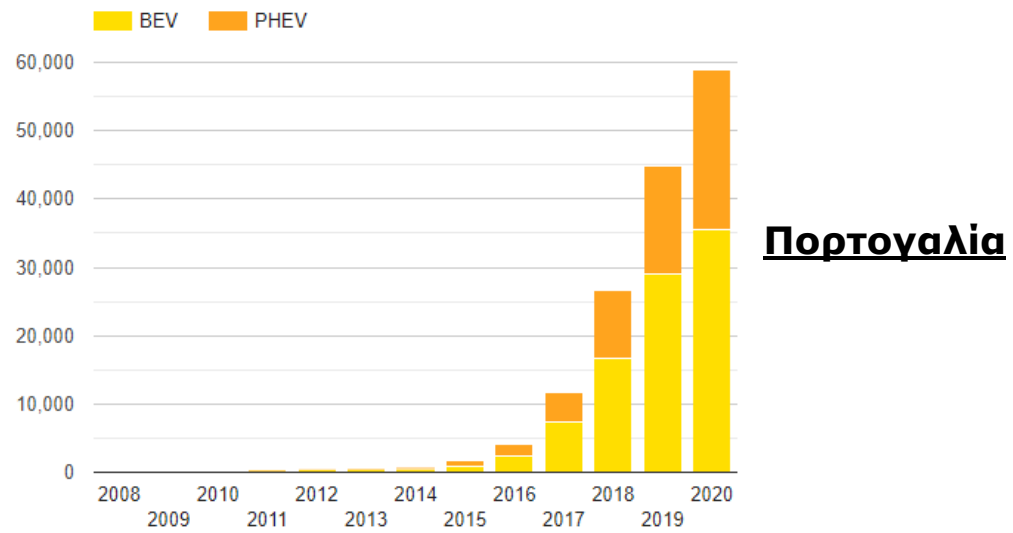
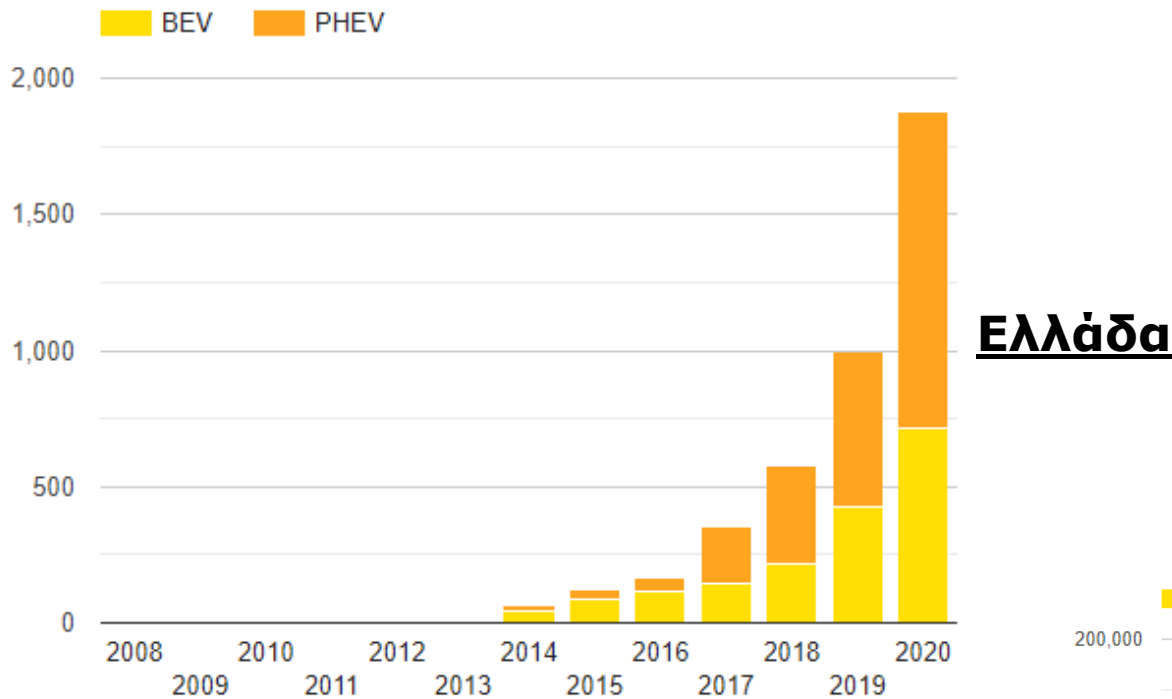
- ▶ η μικρή διανυόμενη απόσταση (130-180χλμ με μία πλήρη φόρτιση, άρα μικρή αυτονομία) συγκριτικά με τα συμβατικά ΙΧ,
- ▶ ο χρόνος φόρτισης
- ▶ και το υψηλό κόστος αγοράς, στην περίπτωση που τα κίνητρα που παρέχονται για την αγορά του δεν είναι ελκυστικά.

Επιπλέον μπορεί να περιλαμβάνεται και :

- ▶ το ενδεχόμενο ελλειμματικό δίκτυο σταθμών φόρτισης,
- ▶ η μικρότερη τελική ταχύτητα
- ▶ και η υποχρέωση αντικατάστασης ανά διαστήματα των συσσωρευτών.



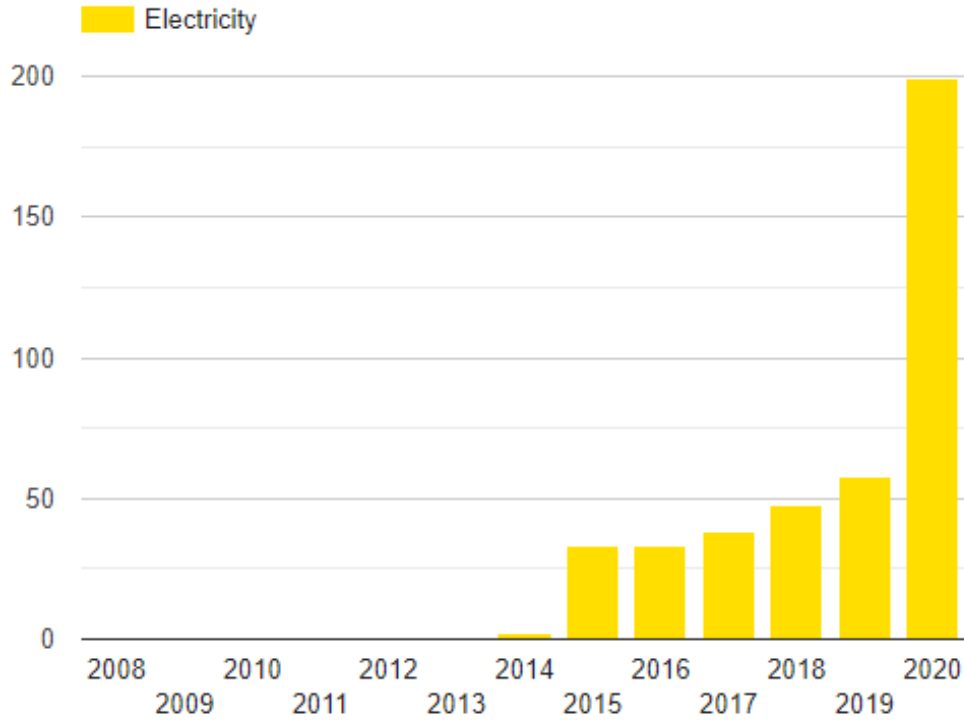
# Σύγκριση Στόλου Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



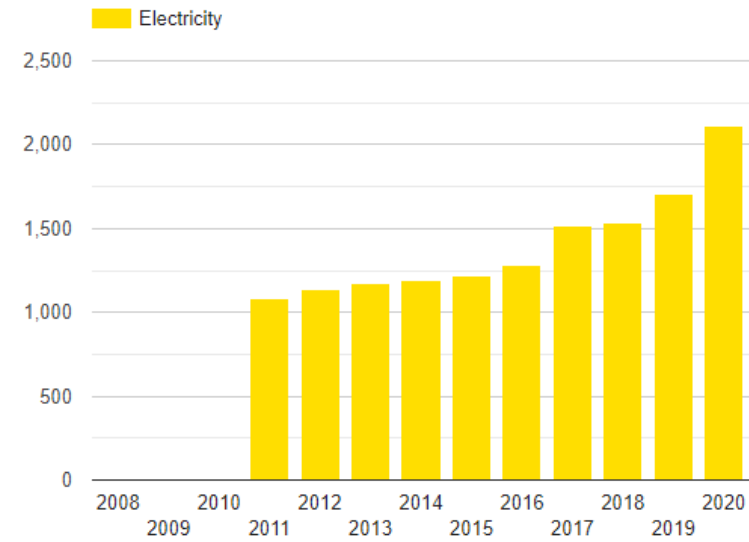
BEV = Αμιγώς ηλεκτρικά  
PHEV = Plug-in υβριδικά

Πηγή: <https://www.eafo.eu/>

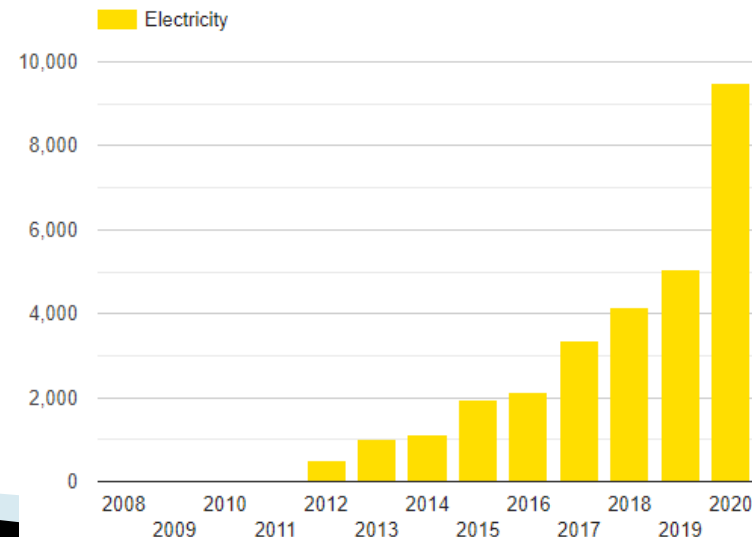
# Σύγκριση Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



**Ελλάδα**



**Πορτογαλία**



**Σουηδία**

Πηγή: <https://www.eafo.eu/>

Η προκατακτική διατύπωση του Οράματος με βάση τα χαρακτηριστικά του Δήμου, όπως αναλύθηκαν παραπάνω είναι :

*«Η αξιοποίηση της ποδηλατικής κληρονομιάς της Καρδίτσας και της εγγύτητάς της με τη λίμνη Πλαστήρα, ώστε μέσα από μία ριζοσπαστική πολιτική περιορισμού της κυκλοφορίας αυτοκινήτων στην πόλη και αναδιαμόρφωσης των δημόσιων χώρων προς όφελος πεζών-ποδηλατών να αποτελεί παράδειγμα αστικού συγκροτήματος μηδενικών εκπομπών, να καταστεί διεθνώς αναγνωρίσιμη και να αναδειχθεί ολόκληρη η Περιφερειακή Ενότητα ως διεθνής ποδηλατικός πόλος με σκοπό την ανάπτυξη του τουρισμού στην πόλη, της τοπικής οικονομίας, αλλά και με παράλληλα οφέλη από την περαιτέρω μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου στην υγεία των κατοίκων, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και στην εξασφάλιση της ισότητας στη μετακίνηση μεταξύ όλων των κοινωνικών ομάδων»*

Η **οριστικοποίηση** και τελική διατύπωση του οράματος θα γίνει μετά τη διαβούλευση με το Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ.



Σύμφωνα με το Όραμα, θα διατυπωθούν οι Προτεραιότητες και οι Στόχοι του ΣΒΑΚ Καρδίτσας.

Παράδειγμα:

▶ *ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 1: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις*

*ΣΤΟΧΟΙ:*

- *1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στην ιδιωτική μετακίνηση και στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου*
- *1.2 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των Ι.Χ. και αύξηση της χρήσης της ενεργούς μετακίνησης και των συλλογικών μετακινήσεων*

▶ *ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 2: Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος*

*ΣΤΟΧΟΙ:*

- *2.1 Αύξηση της έκτασης πεζοδρομημένων οδών και χιλιομέτρων οδών ήπιας κυκλοφορίας*
- *2.2 Αύξηση των χιλιομέτρων οδών φιλικών προς το ποδήλατο*
- *2.3 Επίτευξη διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης της ευρύτερης περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης (πχ πράσινες διαδρομές, περιπατητικές διαδρομές κτλ.)*

Συνολικά, θα προταθούν τρία (3) Σενάρια ως εξής:

- ✓ **Σενάριο των Υφιστάμενων Τάσεων** (Do Nothing or Business As Usual)
- ✓ **Ήπιο Σενάριο** (Do Something)
- ✓ **Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο** (Do Everything)

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις θα αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα (5ετία, 10ετία και 15+ετία).

*Ευχαριστούμε πολύ για την προσοχή σας!*