



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Λαμίας



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

## ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΑΣ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας  
(ΣΒΑΚ)  
του Δήμου Λαμίας

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

## Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Λαμίας

### Μέτρα Κινητικότητας

Παρακάτω παρουσιάζεται το σύνολο των μέτρων που προτείνονται μετά από τις τροποποιήσεις που έγιναν από την Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ Λαμίας και όπως οριστικοποιήθηκαν τελικά.

	ΤΙΤΛΟΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ
	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	<b>Δράσεις ευαισθητοποίησης</b>
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση για τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ Λαμίας	<p><u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Λαμίας</u> (κεφ.Δ.4 Παραδοτέο Γ) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης</li> <li>- Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τα πόδια</li> <li>- Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με το ποδήλατο</li> <li>- Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ</li> <li>- Μείωση τροχαίων ατυχημάτων με εμπλεκόμενους πεζούς και ποδηλάτες</li> </ul>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<p>Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές, ενδεικτικά:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Άξονας 12 – Στρατηγικές και Δράσεις Προώθησης της Ενσωμάτωσης του Ευρωπαϊκού Περιβαλλοντικού Κεκτημένου</li> </ul> </li> </ol>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	<b>Χαρακτήρας</b>	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>			
<p>Οι δράσεις ευαισθητοποίησης είναι σημαντικές για την πληροφόρηση του κόσμου γύρω από το παγκόσμιο πρόβλημα της κλιματικής απορρύθμισης, αλλά και για να τονιστούν τα μεγάλα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη που θα έχει η Λαμία, εάν οι κάτοικοι υιοθετήσουν διαφορετικές συνήθειες για τις καθημερινές τους μετακινήσεις. Βιώσιμη κινητικότητα δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί χωρίς την ενεργή συμμετοχή των κατοίκων.</p> <p>Ιδιαίτερα έξυπνη στρατηγική ευαισθητοποίησης των μαθητών είναι η ομαδική μετακίνηση μαθητών προς το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο (walking bus και cycling bus), που αποτελεί μία μορφή μεταφοράς των μαθητών, αντίστοιχη του σχολικού λεωφορείου, μόνο που σε αυτή την περίπτωση οι μαθητές, συνοδευόμενοι από έναν ή περισσότερους ενήλικες-εθελοντές, περπατούν προς το σχολείο ακολουθώντας μια σταθερή διαδρομή με καθορισμένες «στάσεις», όπου τους περιμένουν οι μαθητές που θέλουν να ενταχθούν στην ομαδική αυτή μετακίνηση.</p> <p>Άλλες δράσεις ευαισθητοποίησης περιλαμβάνουν την οργάνωση ομαδικών ξεναγήσεων στην πόλη με το ποδήλατο, όπου οι κάτοικοι θα έχουν τη δυνατότητα να γνωρίσουν την πλούσια ιστορία της πόλης γνωρίζοντας παράλληλα τα οφέλη της μετακίνησης με ποδήλατο.</p> <p>Πιθανά μέτρα που μπορούν να υλοποιηθούν είναι :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δράσεις ευαισθητοποίησης για τον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων ιδιαίτερα των πιο ευάλωτων εκ των χρηστών και ενημέρωσης για τις παρεμβάσεις που στοχεύουν στη μείωση της μέσης ταχύτητας κίνησης στις περιοχές κατοικίας.</li> <li>• Δημιουργία ομαδικών περιηγήσεων στο δήμο με περπάτημα ή ποδήλατο.</li> <li>• Υλοποίηση προγραμμάτων walking και cycling bus στα σχολεία.</li> <li>• Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας.</li> <li>• Σχολικοί αγώνες ποδηλάτου.</li> <li>• Ενημερωτικές ημερίδες σε συλλόγους και εκπαιδευτικές δομές για την Βιώσιμη Ανάπτυξη και Κινητικότητα</li> <li>• Ενημερωτικές ημερίδες για τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης, της ποδηλασίας, των μορφών ήπιας κινητικότητας</li> <li>• Ενημερωτικές ημερίδες για το εξωτερικό κόστος των Ι.Χ και την περιβαλλοντική</li> </ul>			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	υποβάθμιση		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης της ποδηλασίας</li> <li>• Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης του συνεπιβατισμού</li> <li>• Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης της πεζής μετακίνησης</li> </ul>		
	Εκστρατείες προώθησης των MMM		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας μέσω αθλητισμού (αθλητική ποδηλασία, πεζοπορία, ορειβασία, κ.ά)</li> <li>• Διοργάνωση ποδηλατοδρομίας</li> <li>• Προσωρινή (εποχιακή) πεζοδρόμηση κεντρικών εμπορικών οδών</li> </ul>		
	<b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b>		
	Εξυπηρετείται η ενεργοποίηση των πολιτών και των μαθητών και η αλλαγή νοοτροπίας όσον αφορά τη χρήση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης		
	<b>Πεδίο εφαρμογής</b>		
	-Προγράμματα σε σχολεία -Ημερίδες -Δράσεις (πχ σχολικοί αγώνες, Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας) - Εκστρατείες / δημιουργία κινήτρων		
	<b>Απαι- τούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης			
Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση, Αρχιτεκτονική Επιτροπή)			
Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων			
Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης			
Άλλη δράση Ωριμότητας:		X	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
Σχεδιασμός δράσεων		3 έως 6 μήνες	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Υλοποίηση δράσεων		3 έως 6 μήνες
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Σχεδιασμού:	Δήμος Λαμίας	
Υλοποίησης:	Δήμος Λαμίας	
Εποπτείας:	Δήμος Λαμίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<p>+ Ευαισθητοποίηση πολιτών και μαθητών σε σχέση με θέματα οδικής ασφάλειας</p> <p>+ Αύξηση της χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης</p> <p>+ Αύξηση των μετακινήσεων μαθητών προς τα σχολεία με χρήση ποδηλατου ή πεζή μετακίνηση</p>		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης ανά έτος</li> <li>▪ Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο και πεζή και ποσοστό παιδιών που μετακινούνται με ποδήλατο ή πεζή από/προς το σχολείο (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Α' ΣΤΑΔΙΟ : 180.000</li> <li>▪ Β' ΣΤΑΔΙΟ : 180.000</li> </ul>	
Χρηματοδότηση	<p>*ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027</p> <p>*Ίδιοι πόροι</p> <p>*Ευρωπαϊκά Προγράμματα</p>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	ΤΙΤΛΟΣ	Συμπληρωματικές μελέτες – σύνταξη προδιαγραφών για την ενίσχυση των μέτρων του ΣΒΑΚ
	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πεζή μετακίνηση, κυκλοφορία ΙΧ, ποδήλατο, οργάνωση χρήσεων γης, εμπορευματικές μεταφορές
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ Λαμίας	<p><u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Λαμίας</u> <u>(κεφ.Ε.2 Παραδοτέο Γ) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης</li> <li>-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τα πόδια</li> <li>-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με το ποδήλατο</li> <li>-Μείωση τροχαίων ατυχημάτων με εμπλεκόμενους πεζούς και ποδηλάτες</li> </ul>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<p><b>1. Εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης [ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/5-11-2012].</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Ο περιορισμός της κίνησης των αυτοκινήτων στο ιστορικό κέντρο της πόλης είναι μία πολιτική που έχει αποφασιστεί από το 2012 και έχει ενσωματωθεί στο εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης [ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/5-11-2012].</li> <li>ο Το ΓΠΣ προβλέπει ακόμα διαμόρφωση ήπιων διαδρομών αναψυχής για περπάτημα, ποδήλατο και σε συνεργασία με τον ΟΣΕ για τη διαμόρφωση άξονα ήπιας τουριστικής ανάπτυξης κατά μήκος της παλαιάς γραμμής του ΟΣΕ.</li> </ul> <p><b>2. Επιχειρησιακό Σχέδιο Λαμίας</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Προβλέπει βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και διασφάλιση της ελεύθερης - απρόσκοπτης πρόσβασης των πολιτών εντός οικιστικού ιστού (Μέτρο 1.1.).</li> <li>ο Περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση προσβασιμότητας των πολιτών σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους και αναβάθμιση των</li> </ul>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

		<p>συγκοινωνιακών συνδέσεων (Στόχος 1.1.1), όπως: αποπεράτωση πεζοδρομίων, πεζοδιαδρομές, βελτίωση συντήρηση και αποκατάσταση πεζοδρομίων.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Περιλαμβάνει μέτρα για τη διασφάλιση ελεύθερων χώρων και διαμόρφωση χώρων πρασίνου με παράλληλη ενίσχυση υποδομών (Στόχος 1.2.2).</li> </ul> <p><b>3. Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΟΣΒΑΑ)-ΟΧΕ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Α.Π.1: Ανάδειξη, Προβολή, Βελτίωση της Ελκυστικότητας και Βιώσιμη Διαχείριση του Πολιτιστικού και Τουριστικού Προϊόντος.</li> <li>○ Α. Σ. 2: Ανάπτυξη και Διασύνδεση Αστικών και Πολιτιστικών Υποδομών, Βελτίωση της Αστικής Κινητικότητας και Προώθηση της Αστικής Αναζωογόνησης στην πόλη της Λαμίας.</li> </ul>					
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<p><b>1. Πράσινη Βίβλος των Μεταφορών [2007]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Πόλεις και μεγαλουπόλεις ελεύθερης ροής</b> - Προώθηση εναλλακτικών λύσεων στη χρήση Ι.Χ.</li> </ul> <p><b>2. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Άξονας 09 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές &amp; Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ) - Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον - Βελτίωση συστημάτων αστικών και προαστιακών συγκοινωνιών, ασφάλειας πεζών</li> </ul>					
	Χαρακτήρας επιμέρους μέτρων	<table border="1"> <tr> <td>Έργο:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Υπηρεσία / Διαδικασία:</td> <td>X</td> </tr> </table>	Έργο:		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X	Υπηρεσία / Διαδικασία:
Έργο:							
Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X						
Υπηρεσία / Διαδικασία:	X						

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	
	<p>Προκειμένου να πραγματοποιηθούν τα μέτρα του ΣΒΑΚ κρίνεται σημαντική η μελέτη για διευρέυνση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων για να επιλεγθούν οι βέλτιστες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που ικανοποιούν τους στόχους του ΣΒΑΚ.</p> <p>Για να αποτελέσει το τελικό αποτέλεσμα ένα προϊόν μεθοδικής προσέγγισης απαιτείται να γίνει μια πρώτη μελέτη στην οποία θα αναπτυχθεί ένα «Κυκλοφοριακό υπόδειγμα 4 βημάτων για της περιοχής παρέμβασης του ΣΒΑΚ». Σκοπός είναι η μελέτη αυτή να αποτελέσει την βάση πάνω στην οποία θα εκπονηθούν οι υπόλοιπες μελέτες κυκλοφοριακών επιπτώσεων των προτεινόμενων μέτρων. Το αποτέλεσμα θα είναι ο Δήμος να έχει στην κατοχή του ένα δυναμικό εργαλείο το οποίο θα μπορεί να ενημερώνεται με κάθε νέα μελέτη και να διαμορφώνεται καταλλήλως.</p> <p>Επιπλέον, δεδομένου ότι η κινητικότητα στην πόλη επηρεάζεται άμεσα από τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης προτείνεται η επικαιροποίηση και αναθεώρηση των πολεοδομικών μελετών.</p> <p>Προκειμένου οι παρεμβάσεις που εφαρμόζονται σε όλη την έκταση της πόλης, να τηρούν συγκεκριμένες προδιαγραφές και να εντάσσονται σε μια ενιαία αντιμετώπιση και κοινή μεθοδολογία, προτείνεται η σύνταξη προδιαγραφών και οδηγού για παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο (πεζοδρόμια, πλατείες, πεζόδρομοι και ΚΧ).</p> <p>Επίσης, προτείνεται η συμπληρωματική αναλυτική καταγραφή των προβλημάτων βαδισιμότητας.</p> <p>Συμπληρωματικά στα μέτρα του ΣΒΑΚ μπορεί να λειτουργήσει και η εκπόνηση κατευθυντήριων γραμμών για τις υποδομές έξυπνης πόλης που μπορεί να αξιοποιήσει ο Δήμος Λαμίας (πχ δυναμική ενημέρωση κυκλοφορίας οχημάτων και προβλημάτων συμφόρησης, δυναμική ενημέρωση για διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης, πλατφόρμα για την επιλογή βέλτιστου συνδυασμού εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης).</p> <p>Τέλος, προτείνεται η εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμων Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών προκειμένου να διαμορφωθεί μια οργανωμένη δομή δικτύου αστικών logistics, το οποίο θα λειτουργεί με τη μικρότερη δυνατή περιβαλλοντική και κυκλοφοριακή επιβάρυνση της πόλης.</p>
Ζητήματα που εξυπηρετούνται	
	<p>Με την κυκλοφοριακή μελέτη θα εξετασθεί το βέλτιστο σενάριο κυκλοφοριακής ρύθμισης που ικανοποιεί τα μέτρα του ΣΒΑΚ.</p> <p>Η αναθεώρηση των πολεοδομικών μελετών συμβάλει στην ανανέωση των υφιστάμενων μελετών με τα νέα στοιχεία που επικρατούν στην περιοχή και στον επαναπροσδιορισμό των</p>



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

<p>στόχων.</p> <p>Ο οδηγός πόλης μέσω της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης σχεδιασμού του δημόσιου χώρου εντοπίζοντας αδυναμίες και ευκαιρίες στο σχεδιασμό, διαμορφώνει ενιαίες κατευθύνσεις για το σχεδιασμό πεζοδρομίων, πλατειών και χώρων πρασίνου και αποτελεί εργαλείο του Δήμου για κάθε πιθανή παρέμβαση που πραγματοποιεί.</p> <p>Η μελέτη βαδισιμότητας αποτελεί μια πλήρη καταγραφή των προβλημάτων προσβασιμότητας όπως η έλλειψη οδηγού τυφλών, τα εμπόδια στα πεζοδρόμια, τα προβλήματα κίνησης αναπηρικού αμαξιδίου, που απαιτείται για τις μελέτες εφαρμογής των μέτρων του ΣΒΑΚ.</p> <p>Το Σχέδιο Βιώσιμων Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών μπορεί να αποτελέσει την έρευνα και μελέτη εκείνη που θα οργανώσει το σύστημα logistics πόλης με τρόπο πιο αποτελεσματικό και λιγότερο επιβαρυντικό στο περιβάλλον και το κέντρο της πόλης.</p>		
<p><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p>		
<p>Η περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ</p>		
<p><b>Απαι- τούμενη Ωριμότητα</b></p>	<p>A) Μελέτη σκοπιμότητας</p>	
	<p>B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου</p>	X
	<p>Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης</p>	X
	<p>Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)</p>	X
	<p>Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων</p>	
	<p>Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης</p>	
	<p>Άλλη δράση Ωριμότητας:</p>	
<p><b>Βήματα Υλοποίησης</b></p>		<p><b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b></p>
<p>Κυκλοφοριακή μελέτη</p>		<p>6 έως 9 μήνες</p>
<p>Αναθεώρηση πολεοδομικών μελετών</p>		<p>1 έως 2 έτη</p>
<p>Δημιουργία προδιαγραφών και οδηγού για παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο (πεζοδρόμια, πλατείες, πεζόδρομοι και ΚΧ)</p>		<p>3 έως 6 μήνες</p>
<p>Προδιαγραφές (Οδηγός) έξυπνης και βιώσιμης πόλης</p>		<p>3 έως 6 μήνες</p>
<p>Μελέτη βαδισιμότητας</p>		<p>3 έως 6 μήνες</p>
<p>Σχέδιο Βιώσιμων Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών</p>		<p>9 μήνες έως 1 έτος</p>
<p><b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b></p>		

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	Σχεδιασμού:	Δήμος Λαμίας
	Υλοποίησης:	Δήμος Λαμίας
	Εποπτείας:	Δήμος Λαμίας
	<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>	
	<p>+ Ενοποίηση του τρόπου αντιμετώπισης του δημόσιου χώρου σε όλη την περιοχή της Λαμίας με συγκεκριμένες προδιαγραφές.</p> <p>+ Ενίσχυση όλων των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (πεζής μετακίνησης, του ποδηλάτου και των ΜΜΜ) διαμορφώνοντας παράλληλα τη βέλτιστη κυκλοφοριακή ρύθμιση.</p> <p>+ Ενημερωμένες πολεοδομικές μελέτες με τα σημερινά δεδομένα και με ενσωματωμένες τις κατευθύνσεις της βιώσιμης κινητικότητας.</p> <p>+ Πλήρης καταγραφή των προβλημάτων προσβασιμότητας.</p>	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Υλοποίηση των μελετών</li> </ul>	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 120.000 (κυκλοφοριακό υπόδειγμα 4 βημάτων)</li> <li>▪ 60.000 (κυκλοφοριακή μελέτη κέντρου)</li> <li>▪ 30.000 (κυκλοφοριακή μελέτη υπόλοιπης περιοχής ΣΒΑΚ)</li> <li>▪ 250.000 (αναθεώρηση πολεοδομικών μελετών)</li> <li>▪ 20.000 (μελέτη βαδισιμότητας)</li> <li>▪ 60.000 (οδηγός πόλης)</li> <li>▪ 60.000 (οδηγός πόλης)</li> <li>▪ 60.000 (Σχέδιο Βιώσιμων Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών)</li> </ul>	
Χρηματοδότηση	<p>*Πράσινο Ταμείο</p> <p>*Ίδιοι πόροι</p>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	ΤΙΤΛΟΣ	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΕΖΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πεζή μετακίνηση
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ Λαμίας	<p><u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Λαμίας (κεφ.Ε.2 Παραδοτέο Γ) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης</li> <li>-Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία</li> <li>-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τα πόδια</li> <li>-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με το ποδήλατο</li> <li>-Μείωση τροχαίων ατυχημάτων με εμπλεκόμενους πεζούς και ποδηλάτες</li> </ul>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<p><b>1. Εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης [ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/5-11-2012].</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Ο περιορισμός της κίνησης των αυτοκινήτων στο ιστορικό κέντρο της πόλης είναι μία πολιτική που έχει αποφασιστεί από το 2012 και έχει ενσωματωθεί στο εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης [ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/5-11-2012].</li> <li>ο Το ΓΠΣ προβλέπει ακόμα διαμόρφωση ήπιων διαδρομών αναψυχής για περπάτημα, ποδήλατο και σε συνεργασία με τον ΟΣΕ για τη διαμόρφωση άξονα ήπιας τουριστικής ανάπτυξης κατά μήκος της παλαιάς γραμμής του ΟΣΕ.</li> </ul> <p><b>2. Επιχειρησιακό Σχέδιο Λαμίας</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Προβλέπει βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και διασφάλιση</li> </ul>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	<p>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</p>	<p>της ελεύθερης - απρόσκοπτης πρόσβασης των πολιτών εντός οικιστικού ιστού (Μέτρο 1.1.).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση προσβασιμότητας των πολιτών σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους και αναβάθμιση των συγκοινωνιακών συνδέσεων (Στόχος 1.1.1), όπως: αποπεράτωση πεζοδρομίων, πεζοδιαδρομές, βελτίωση συντήρηση και αποκατάσταση πεζοδρομίων.</li><li>○ Περιλαμβάνει μέτρα για τη διασφάλιση ελεύθερων χώρων και διαμόρφωση χώρων πρασίνου με παράλληλη ενίσχυση υποδομών (Στόχος 1.2.2).</li></ul> <p><b>3. Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΟΣΒΑΑ)- ΟΧΕ</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Α.Π.1: Ανάδειξη, Προβολή, Βελτίωση της Ελκυστικότητας και Βιώσιμη Διαχείριση του Πολιτιστικού και Τουριστικού Προϊόντος.</li><li>○ Α. Σ. 2: Ανάπτυξη και Διασύνδεση Αστικών και Πολιτιστικών Υποδομών, Βελτίωση της Αστικής Κινητικότητας και Προώθηση της Αστικής Αναζωογόνησης στην πόλη της Λαμίας.</li></ul> <p><b>4. Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης LAMIA RUN FESTIVAL [2013] – 2η Έκδοση</b></p> <p><b>5. Πράσινη Βίβλος των Μεταφορών [2007]</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ <b>Πόλεις και μεγαλουπόλεις ελεύθερης ροής</b> - Προώθηση εναλλακτικών λύσεων στη χρήση Ι.Χ.</li></ul> <p><b>6. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Άξονας 09 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές &amp; Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ) - Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο</li></ul>
--	--	---

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

		<p>περιβάλλον.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Βελτίωση συστημάτων αστικών και προαστιακών συγκοινωνιών, ασφάλειας πεζών.</li> </ul>
Χαρακτήρας επιμέρους μέτρων	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<p>Το ιστορικό κέντρο της Λαμίας είχε μερικώς δομηθεί από τους μεσαιωνικούς χρόνους, ωστόσο το πολεοδομικό σχέδιο στις αρχές του 19ου αιώνα προέβλεπε πλήθος πλατειών που σήμερα αποτελούν μία ανάσα στο πολύ πυκνό πολεοδομικό περιβάλλον της πόλης. Όλες οι πλατείες της πόλης (πλατεία Λαού, πλατεία Πάρκου, πλατεία Διάκου, πλατεία Ελευθερίας) ωστόσο διασχίζονται από κεντρικούς άξονες, καθώς το ιστορικό κέντρο της πόλης βρίσκεται στις υπώρειες δύο λόφων με έντονο ανάγλυφο και οι μόνες διαδρομές με ήπιες κλίσεις για τα αυτοκίνητα είναι μέσα από τις πλατείες. Η πεζοδρόμηση του ιστορικού κέντρου που έγινε τα προηγούμενα χρόνια αναβάθμισε κάπως την εικόνα των πλατειών, καθώς καταργήθηκε η κυκλική κίνηση των αυτοκινήτων και ο κυκλοφοριακός φόρτος τέμνει μόνο ένα μέρος τους. Η πλατεία Πάρκου είναι η μόνη πλατεία που συνέχισε να είναι πλήρως κατειλημμένη από την κυκλοφορία και μάλιστα έχουν χωροθετηθεί και όλες οι αφετηρίες των λεωφορείων περιμετρικά με αποτέλεσμα η εικόνα της πλατείας να μην είναι αντίστοιχη της αξίας και της ιστορικότητας του τόπου.</p> <p>Σήμερα μέσα από τη διαβούλευση που έγινε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ φάνηκε ότι οι συνθήκες είναι ώριμες, ώστε να απομακρυνθεί η διαμπερής κίνηση των αυτοκινήτων από το ιστορικό</p>		

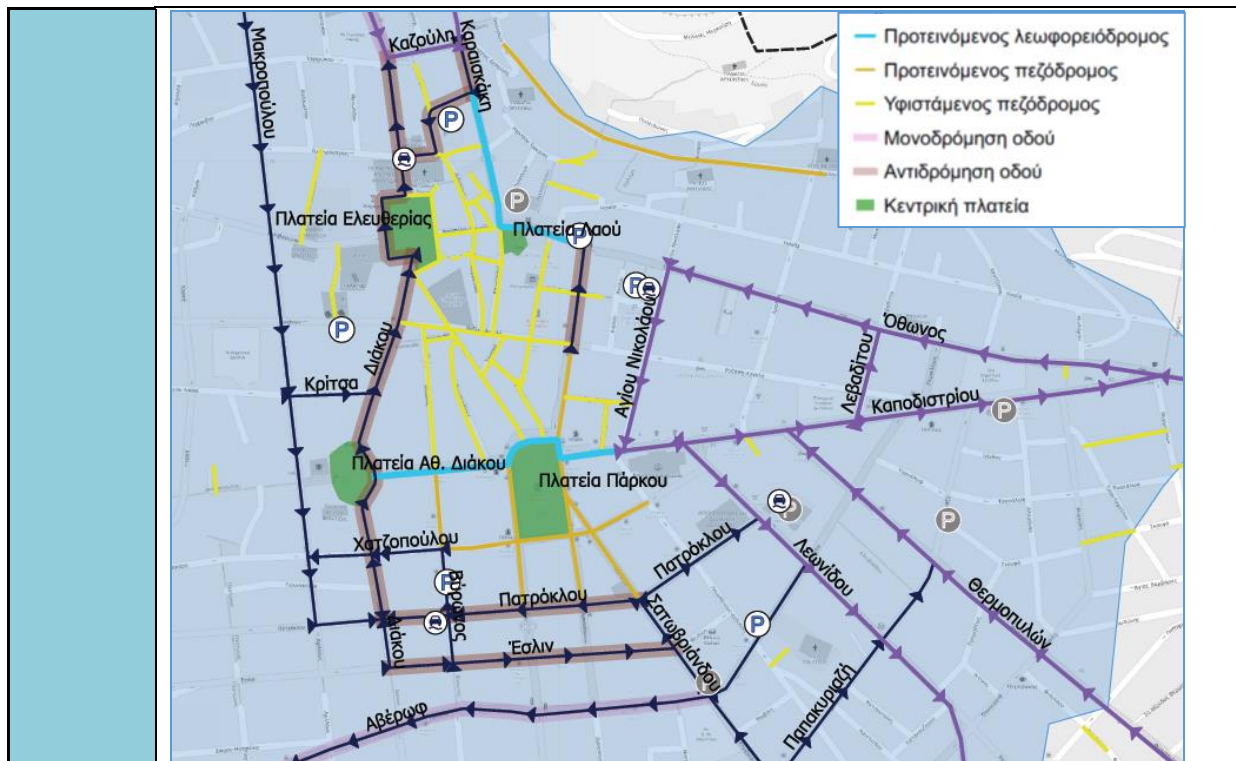
## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

κέντρο της πόλης και να αναδειχθεί το σύστημα των πλατειών της πόλης που θα μπορούσε να αποτελεί σημείο αναφοράς για τη Λαμία και να την αναδείξει. Παράλληλα η πεζοδρόμηση των πλατειών θα δημιουργήσει ανεμπόδιστες πορείες για τους πεζοπούς που θα συνδέουν όλους τους πόλους αναψυχής της πόλης. Η απομάκρυνση των αυτοκινήτων από τις πλατείες σε συνδυασμό με το ανάγλυφο της πόλης που δεν επιτρέπουν τη χρήση τοπικών δρόμων περιμετρικά του κέντρου θα οδηγήσει τα αυτοκίνητα που θέλουν να διασχίσουν το κέντρο στους περιφερειακούς άξονες που σήμερα δεν αξιοποιούνται, ενώ θα ενθαρρύνει την προσέγγιση του κέντρου με εναλλακτικά μέσα. Αυτό θα οδηγήσει σε μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων στο σύνολο του ακτινικού οδικού δικτύου που οδηγεί προς το κέντρο της πόλης, το οποίο σήμερα είναι κορεσμένο και πολεοδομικά υποβαθμισμένο. Παράλληλα θα αυξηθεί η επιβατική κίνηση της αστικής συγκοινωνίας με αποτέλεσμα να μπορεί να γίνει πύκνωση των δρομολογίων και να βελτιωθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης που προσφέρεται, ενώ θα βελτιωθεί σημαντικά το επίπεδο και η ασφάλεια κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων στο κέντρο της πόλης. Η πεζοδρόμηση των πλατειών της πόλης θα στρέψει λοιπόν όλη την πόλη προς τη βιώσιμη κινητικότητα, καθώς σήμερα οι περισσότερες οικονομικές δραστηριότητες συγκεντρώνονται στο ιστορικό κέντρο.

Ο περιορισμός της κίνησης των αυτοκινήτων στο ιστορικό κέντρο της πόλης είναι μία πολιτική που έχει αποφασιστεί από το 2012 και έχει ενσωματωθεί στο εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης [ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/5-11-2012].

Η καινούρια πολιτική δεν πρέπει ωστόσο να δημιουργήσει πρόβλημα προσπελασιμότητας των δημοσίων χώρων στάθμευσης που έχουν δημιουργηθεί στο κέντρο της πόλης και γι' αυτό το λόγο διατηρήθηκαν κάποιες τεθλασμένες πορείες που δίνουν τη δυνατότητα κίνησης μέσα στο ιστορικό κέντρο και επί των πλατειών Ελευθερίας και Διάκου. Ωστόσο η χάραξη τους είναι τέτοια ώστε να μην αποτελούν ελκυστικές λύσεις για τα αυτοκίνητα που θέλουν να διασχίσουν το κέντρο, τα οποία θα κινούνται πολύ πιο γρήγορα χρησιμοποιώντας τους περιμετρικούς άξονες της πόλης. Οι πορείες αυτές καθώς έχουν χαραχθεί μέσα από στενούς δρόμους δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν από λεωφορεία.

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ



Επιπλέον, η εισαγωγή ενός ολοκληρωμένου συστήματος πληροφόρησης κατοίκων και επισκεπτών, αποτελεί σημαντικό χαρακτηριστικό για πόλεις που θέλουν να αναπτύξουν την τουριστική επισκεψιμότητά τους, όπως η Λαμία, καθώς και να ενισχύσουν την πεζή μετακίνηση στο εσωτερικό της πόλης. Για τον σκοπό αυτό προτείνεται η εγκατάσταση ενός ολοκληρωμένου συστήματος πληροφόρησης με πινακίδες.



Σύστημα πινακίδων πληροφόρησης στο Seattle, 2019

Το κύριο σύστημα που απευθύνεται σε πεζούς και ποδηλάτες αποτελείται από διαφορετικά

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

επίπεδα πινακίδων πληροφόρησης. Οι πληροφορίες που θα περιλαμβάνονται, αφορούν τοπίοσημα, ιστορικούς τόπους, εμπορικές οδούς, υπηρεσίες και σταθμούς Δημόσιας συγκοινωνίας. Για κάθε προορισμό θα παρέχεται η πληροφορία του χρόνου διαδρομής για μετακίνηση πεζού και ποδήλατου.

Τα μέτρα που προτείνονται φαίνονται τα παρακάτω:

1. Πεζοδρόμηση του νότιου τμήματος της πλατείας Πάρκου και των οδών που συμβάλλουν στο νότιο τμήμα της πλατείας (Χατζόπουλου από οδό Βύρωνος έως Λεωσθένους Δεδούση, Ελευθερίου Βενιζέλου από πλατεία Πάρκου έως Πατρόκλου, Δροσσοπούλου από πλατεία Πάρκου έως Πατρόκλου, Σατωβριάνδου από πλατεία Πάρκου έως Πατρόκλου) και της οδού Κολοκοτρώνη από πλατεία Πάρκου έως οδό Ροζάκη.

2. Αντιδρομήσεις οδών περιμετρικά της πεζοδρομημένης περιοχής για τη δημιουργία τεθλασμένων, μη ελκυστικών πορειών για την πρόσβαση των ΙΧ στους χώρους στάθμευσης και για την αναστροφή των οχημάτων που κινούνται στις κύριες αρτηρίες προς το κέντρο της πόλης (οδός Αθανασίου Διάκου από Πατρόκλου έως Πλατείας Ελευθερίας, πλατεία Ελευθερίας, Υψηλάντου από πλατεία Ελευθερίας έως Ευαγγελίστριας, οδός Καζούλη, οδός Πατρόκλου από Σατωβριάνδου έως Αθανασίου Διάκου, οδός Έλιν από οδό Αθανασίου Διάκου έως Σατωβριάνδου).

3. Πεζοδρόμηση οδού Εκκλησιών, από εκκλησία Παναγίας Δεσποίνης έως πλατεία Αγίων Θεοδώρων.


4. Σήμανση και ανάδειξη διαδρομών πεζών που συνδέουν τα αξιοθέατα της πόλης (πχ τους λόφους της πόλης – Ένωση του Κάστρου με το Ισιαδάκι μέσω διαδρομής με αρχιτεκτονικό/ιστορικό ενδιαφέρον).



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

<p>Άσος Πευκόδενδρων "Ισαδάκι"</p>		<p>Κάστρο Λαμίας</p>	
<p>Ι.Ν. Αγίου Λουκά</p>		<p>Κτίρια αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος</p>	
<p>Διατηρητέο Κτίριο Πλατή</p>		<p>Πλατεία Αθανασίου Διάκου</p>	<p>Πλατεία Πάρκου</p>
<p>Πλατεία Λαού</p>			
<p><b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b></p>			
<p>Η αναβάθμιση των υποδομών για πεζή μετακίνηση αναμένεται να βελτιώσει σημαντικά την απαιτούμενη ασφάλεια και προσπελασιμότητα της πόλης από όλους και κυρίως από τους ευάλωτους χρήστες. Η επέκταση του δικτύου των πεζοδρόμων νότια του υφιστάμενου δικτύου και η ενοποίηση των πλατειών Πάρκου, Αθανασίου Διάκου, Λαού και Ελευθερίας θα αναζωογονήσει το κέντρο της πόλης και θα συμβάλει στην αισθητική αναβάθμιση της όψης της. Επιπλέον, θα ανακατανείμει το δημόσιο χώρο κυκλοφορίας υπέρ της ήπιας κινητικότητας και της βιώσιμης ανάπτυξης της πόλης. Το υπόψη μέτρο αποτελεί κύριο εργαλείο στην επίτευξη των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ καθώς και του επικρατέστερου σεναρίου εξέλιξης της πόλης (ριζοσπαστική απελευθέρωση του κέντρου από το ΙΧ).</p>			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

			
	<b>Πεδίο εφαρμογής</b>		
	Το κέντρο της πόλης της Λαμίας		
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση, Αρχιτεκτονική Επιτροπή)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:		
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
<u>Πεζοδρομήσεις και Αντιδρομήσεις οδών</u> Οριστική Μελέτη πεζοδρόμων (κυκλοφοριακή μελέτη, μελέτη οδοποιίας, αρχιτεκτονική μελέτη) Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου (έγκριση από την Αποκεντρωμένη		6 έως 9 μήνες	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	Διοίκηση και δημοσίευση σε ΦΕΚ των πεζοδρόμων)	6 έως 9 μήνες
	Διαδικασία Διαγωνισμού	3 έως 6 μήνες
	Κατασκευή προτεινόμενης ανάπλασης στους κεντρικούς δρόμους που προτείνονται για πεζόδρομοι	1 έως 2 έτη
	<u>Σήμανση για πεζοδιαδρομές</u>	3 έως 6 μήνες
	Οριστική Μελέτη σήμανσης	6 έως 9 μήνες
	Προμήθεια και εγκατάσταση σήμανσης	
	<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>	
	Σχεδιασμού:	Δήμος Λαμίας, Αποκεντρωμένη Διοίκηση
	Υλοποίησης:	Δήμος Λαμίας
	Εποπτείας:	Δήμος Λαμίας
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
<p>+ Ενοποίηση και ανάδειξη του ιστορικού κέντρου και των κεντρικών πλατειών</p> <p>+ Ανάδειξη της πεζής μετακίνησης ως κύριου και ασφαλούς τρόπου μετακίνησης στη Λαμία.</p> <p>+ Ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών</p> <p>+ Προώθηση "ήπιων" μορφών μετακίνησης</p> <p>+ Τόνωση εμπορικότητας οδών</p> <p>+ Διευκόλυνση πεζής μετακίνησης</p> <p>- Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό</p> <p>- Ανάγκη ρύθμισης τροφοδοσίας καταστημάτων</p> <p>- Αύξηση χρόνου μετακίνησης με Ι.Χ. αυτοκίνητο εξαιτίας μειωμένων ταχυτήτων</p>		
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Μήκος (χλμ) κατασκευασμένων πεζοδρόμων</li> <li>▪ Αριθμός εγκαταστημένων πινακίδων πληροφόρησης</li> <li>▪ Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο και πεζή (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1.320.000 (πεζοδρομήσεις)</li> <li>▪ 40.000 (σήμανση)</li> </ul>
	Χρηματοδότηση	<ul style="list-style-type: none"> <li>* ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027</li> <li>*Πράσινο Ταμείο</li> <li>*Ίδιοι πόροι</li> </ul>

	ΤΙΤΛΟΣ	ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΜΜΜ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Μετακίνηση με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ Λαμίας	<p><u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Λαμίας (κεφ.Ε.2 Παραδοτέο Γ) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης</li> <li>-Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία</li> <li>-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τα πόδια</li> <li>-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με το ποδήλατο</li> <li>-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ</li> </ul>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

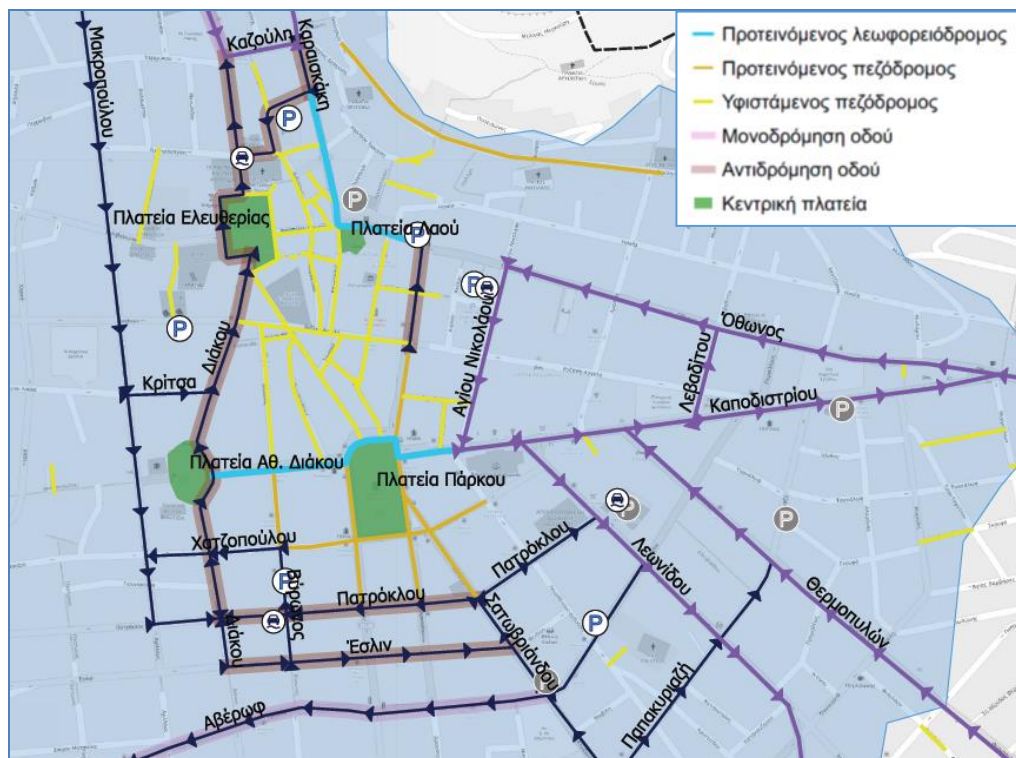
<p>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</p>	<p><b>1. Εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης [ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/5-11-2012].</b></p> <p>Ο περιορισμός της κίνησης των αυτοκινήτων στο ιστορικό κέντρο της πόλης είναι μία πολιτική που έχει αποφασιστεί από το 2012 και έχει ενσωματωθεί στο εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης [ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/5-11-2012]. Προβλέπει ακόμα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Αστικές συγκοινωνίες εκτός κέντρου, εξυπηρέτηση των γειτονιών, των σημείων πρόσβασης της πόλης (ΟΣΕ, ΚΤΕΛ) και των σημείων εισόδου στο κέντρο.</li> <li>○ Ζώνη μείωσης κυκλοφορίας Ι.Χ. και λειτουργίας minibus.</li> <li>○ Υπεραστική και Αστική συγκοινωνία.</li> </ul> <p><b>2. FABULOS: Έξυπνα λειτουργικά συστήματα αυτοματοποιημένων λεωφορείων στον αστικό ιστό</b></p> <p><b>3. Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης LAMIA RUN FESTIVAL [2013] – 2η Έκδοση</b></p>
<p>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</p>	<p><b>1. Λευκή Βίβλος των Μεταφορών [2011]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Καθαρές αστικές μεταφορές και καθημερινές μετακινήσεις προς και από τον τόπο εργασίας <ul style="list-style-type: none"> <li>- Μείωση κατά 50% της χρήσης Ι.Χ. "που κινούνται με συμβατικά καύσιμα" στις αστικές συγκοινωνίες έως το 2030-σταδιακή κατάργησή τους έως το 2050.</li> <li>- Υψηλότερο ποσοστό μετακινήσεων με ΜΜΜ.</li> <li>- Ενθάρρυνση της χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>2. Πράσινη Βίβλος των Μεταφορών [2007]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Πιο "έξυπνες" αστικές συγκοινωνίες</li> <li>○ Προσβάσιμες αστικές συγκοινωνίες <ul style="list-style-type: none"> <li>- Χρήση εναλλακτικών καυσίμων</li> <li>- Εισαγωγή τοπικών περιορισμών κυκλοφορίας και αστικά διόδια</li> <li>- Έξυπνα συστήματα χρέωσης</li> <li>- Βελτίωση πληροφόρησης</li> </ul> </li> </ul> <p><b>3. Διεθνής διάσκεψη της Βιέννης [2009]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Διπλασιασμός του μεριδίου μετακίνησης με δημόσιες</li> </ul>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

		συγκοινωνίες έως το 2025.
		<p><b>4. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Άξονας 08 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές</li> <li>○ Άξονας 09 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές &amp; Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ)</li> </ul>
Χαρακτήρας προτεινόμενων μέτρων	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<p>Ένα δεύτερο ζητούμενο από το σχέδιο είναι να μην έχει επιπτώσεις στο επίπεδο εξυπηρέτησης των επιβατών συλλογικών τρόπων μετακίνησης. Για το λόγο αυτό δημιουργούνται πορείες αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων (λεωφορειόδρομοι). Τα λεωφορεία θα συνεχίσουν να κινούνται εντός της πλατείας Λαού και της πλατείας Πάρκου, σε ειδικά καθορισμένο διάδρομο που θα αποκλείει την κίνηση άλλων οχημάτων. Επιπλέον η κίνηση των λεωφορείων θα είναι στην αντίθετη από τη σημερινή κατεύθυνση, ώστε έγκαιρα να δίνεται μέσω σημάτων απαγόρευσης εισόδου στα άλλα οχήματα το μήνυμα ότι δεν έχουν τη δυνατότητα χρήσης των διαδρομών εντός των πλατειών κατά το μεταβατικό διάστημα πρώτης εφαρμογής του νέου σχεδίου. Δηλαδή, τα οχήματα που θα ήθελαν να χρησιμοποιήσουν το διάδρομο των λεωφορείων με τον τρόπο που το κάνουν σήμερα θα συναντούν σήμα απαγόρευσης εισόδου και εάν τυχόν το παραβιάσουν θα βλέπουν λεωφορεία να κινούνται στην αντίθετη κατεύθυνση. Πρακτικά δηλαδή δε θα υπάρχει τρόπος χρήσης του διαδρόμου με τον τρόπο που είχαν συνηθίσει. Ενώ σήμερα τα λεωφορεία κάνουν κυκλική πορεία περιμετρικά της πλατείας Πάρκου, το σχέδιο προβλέπει τη χρήση μόνο του βόρειου τμήματος της πλατείας για αποκλειστική κίνηση λεωφορείων. Επιπλέον διατηρείται η δυνατότητα κίνησης λεωφορείων στο βόρειο τμήμα των πλατειών Διάκου και Ελευθερίας, όπως συμβαίνει σήμερα στην αντίθετη κατεύθυνση. Το διάδρομο επί των πλατειών Διάκου και Ελευθερίας θα έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν και τα οχήματα που εξέρχονται των χώρων στάθμευσης εντός του κέντρου της πόλης.</p> <p>Οι αφητηρίες απομακρύνονται από το ιστορικό κέντρο της πόλης και προτείνεται η παρακολούθηση των λεωφορείων με συστήματα τηλεματικής. Στις στάσεις λεωφορείων που θα δημιουργηθούν εντός της πεζοδρομημένης περιοχής προτείνεται η δημιουργία υποδομών τηλεματικής που θα πληροφορούν τους επιβάτες για την ακριβή άφιξη του λεωφορείου. Επιπλέον προτείνεται η κατά προτεραιότητα ηλεκτροκίνηση των γραμμών που διασχίζουν διαμπερώς το ιστορικό κέντρο της πόλης.</p>		

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Η λύση της δημιουργίας διαδρόμων αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων απεγκλωβίζει τα συλλογικά μέσα μεταφοράς από τον κορεσμό που δημιουργούν τα ΙΧ αυτοκίνητα και θα βελτιώσει τους χρόνους κίνησης με αποτέλεσμα να μπορεί να αυξηθεί η συχνότητα κίνησης των λεωφορείων χωρίς επιπλέον κόστος για το φορέα λειτουργίας τους. Παράλληλα βελτιώνονται οι χρόνοι μετακίνησης των επιβατών τους και καθίσταται το λεωφορείο ανταγωνιστικό του αυτοκινήτου μέσο για την προσπέλαση του κέντρου της πόλης. Όσοι χρησιμοποιούν τα λεωφορεία θα μπορούν να αποβιβάζονται σε σημείο πιο κοντά στον τελικό προορισμό σε σχέση με όσους χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους (εάν ο τελικός προορισμός βρίσκεται εντός της πεζοδρομημένης περιοχής) και επιπλέον η διαδρομή που θα ακολουθούν θα είναι η βέλτιστη, σε σχέση με τους οδηγούς αυτοκινήτων που αναγκάζονται σε περιπορείες για να αποφύγουν την πεζοδρομημένη περιοχή.



1. Διεύρυνση πεζοδρομίων και μετατροπή της οδού Καποδιστρίου από οδό Αγίου Νικολάου έως πλατεία Πάρκου, του βόρειου τμήματος της πλατείας Πάρκου και της οδού Καραγιαννοπούλου σε λεωφορειόδρομο με φορά κίνησης λεωφορείων από οδό Αγίου Νικολάου προς πλατεία Πάρκου και πλατεία Διάκου.
2. Απομάκρυνση αφετηριών λεωφορείων και ταξί από τον παραπάνω διάδρομο.
3. Διεύρυνση πεζοδρομίων και μετατροπή της οδού Καραϊσκάκη από οδό Κρυστάλλη έως Όθωνος και της οδού Όθωνος από Καραϊσκάκη έως οδό Κολοκοτρώνη σε λεωφορειόδρομο με φορά κίνησης λεωφορείων από οδό Κρυστάλλη προς οδό Κολοκοτρώνη.
4. Απομάκρυνση πιάτσας ταξί από τις κεντρικές πλατείες.(ο ακριβής επαναπροσδιορισμός

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	των θέσεών τους θα πραγματοποιηθεί με τη μελέτη στάθμευσης που αναφέρεται παρακάτω)	
	5. Απομάκρυνση αφετηριών λεωφορείων από την πλατεία Πάρκου.	
	6. Δημιουργία νέων στάσεων λεωφορείου με στέγαστρα και υποδομές στο ιστορικό κέντρο.	
	7. Αντικατάσταση στόλου MMM με οχήματα καθαρής ενέργειας.	
	8. Σήμανση ενημέρωσης επισκεπτών για τα σημεία εύρεσης ταξί.	
*Σημειώνεται ότι η γνωμοδότηση του ΑΣΤΙΚΟΥ ΚΤΕΛ ΛΑΜΙΑΣ Α.Ε. (αρ.πρωτ.5528/13.8.2021) θα ληφθεί υπ' όψη κατά την εκπόνηση της μελέτης εφαρμογής από το Δήμο.		
<b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b>		
<p>Από την εξέταση των υφιστάμενων δρομολογίων των MMM φαίνεται ότι ενώ υπάρχει μεγάλος βαθμός κάλυψης με MMM της περιοχής παρέμβασης, η χρήση των MMM θα μπορούσε να αυξηθεί εάν υπήρχαν βελτιώσεις στη συχνότητα των γραμμών. Οι παρεμβάσεις για αποκλεισμό του ΙΧ από το κέντρο και η διαμόρφωση αποκλειστικών λωρίδων μόνο για χρήση από τα MMM, στοχεύει στην ελαχιστοποίηση του χρόνου διέλευσης από το κέντρο και στην καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων από τις υφιστάμενες γραμμές λεωφορείου. Παράλληλα η απομάκρυνση των αφετηριών λεωφορείων και ταξί από τις κεντρικές πλατείες στόχο έχει την αναβάθμιση/ ανάδειξή τους, προκειμένου να απελευθερωθεί και αποδωθεί περισσότερος χώρος στους πεζούς.</p> <p>Η σταδιακή αντικατάσταση του στολου των MMM αποτελεί ευρύτερη τάση σε ευρωπαϊκό/ διεθνές επίπεδο που στόχο έχει να μην επιβαρύνεται το κέντρο των πόλεων από τις εκπομπές αέριων ρύπων από την κυκλοφορία των οχημάτων.</p> <p>Τέλος, η σήμανση για ενημέρωση για τα σημεία εύρεσης ταξί και η δημιουργία νέων στάσεων λεωφορείου με στέγαστρα και υποδομές τηλεματικής στο ιστορικό κέντρο, δίνουν τη δυνατότητα για καλύτερη και πιο άνετη εξυπηρέτηση των κατοίκων από τα MMM, κατά συνέπεια αποσκοπούν σε αύξηση του μεριδίου του πληθυσμού που χρησιμοποιεί MMM.</p>		
<b>Πεδίο εφαρμογής</b>		
Το κέντρο της πόλης της Λαμίας		
<b>Απαι- τούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση,	X



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	Αρχιτεκτονική Επιτροπή)	
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
<u>Διαμόρφωση λεωφορειολωρίδων και διαπλάτυνση πεζοδρομίων</u>		
Οριστική Μελέτη λεωφορειοδρομων και διεύρυνσης πεζοδρομίων (κυκλοφοριακή μελέτη, μελέτη οδοποιίας, αρχιτεκτονική μελέτη)		6 έως 9 μήνες
Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου (πχ έγκριση από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση)		6 έως 9 μήνες
Διαδικασία Διαγωνισμού		3 έως 6 μήνες
Κατασκευή προτεινόμενης ανακατασκευής των οδών		1 έως 2 έτη
<u>Σήμανση για πιάτσες ταξί</u>		
Προμήθεια και εγκατάσταση πινακίδων πληροφόρησης		6 έως 9 μήνες
<u>Αντικατάσταση στόλου ΜΜΜ με οχήματα καθαρής ενέργειας</u>		
Σταδιακή αντικατάσταση του στόλου λεωφορείων και ταξί από τους παρόχους		
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Λαμίας, Αποκεντρωμένη Διοίκηση	
Υλοποίησης:	Δήμος Λαμίας, Πάροχος Αστικών Συγκοινωνιών, Ένωση ιδιοκτητών Ταξί	
Εποπτείας:	Δήμος Λαμίας, Πάροχος Αστικών Συγκοινωνιών, Ένωση ιδιοκτητών Ταξί	
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ ενοποίηση και ανάδειξη του ιστορικού κέντρου και των κεντρικών πλατειών</li> <li>+ Ανάδειξη της πεζής μετακίνησης ως κύριου και ασφαλούς τρόπου μετακίνησης στη Λαμία.</li> <li>+ Ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών</li> <li>+ Προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης</li> <li>+ Τόνωση εμπορικότητας οδών</li> </ul>		

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

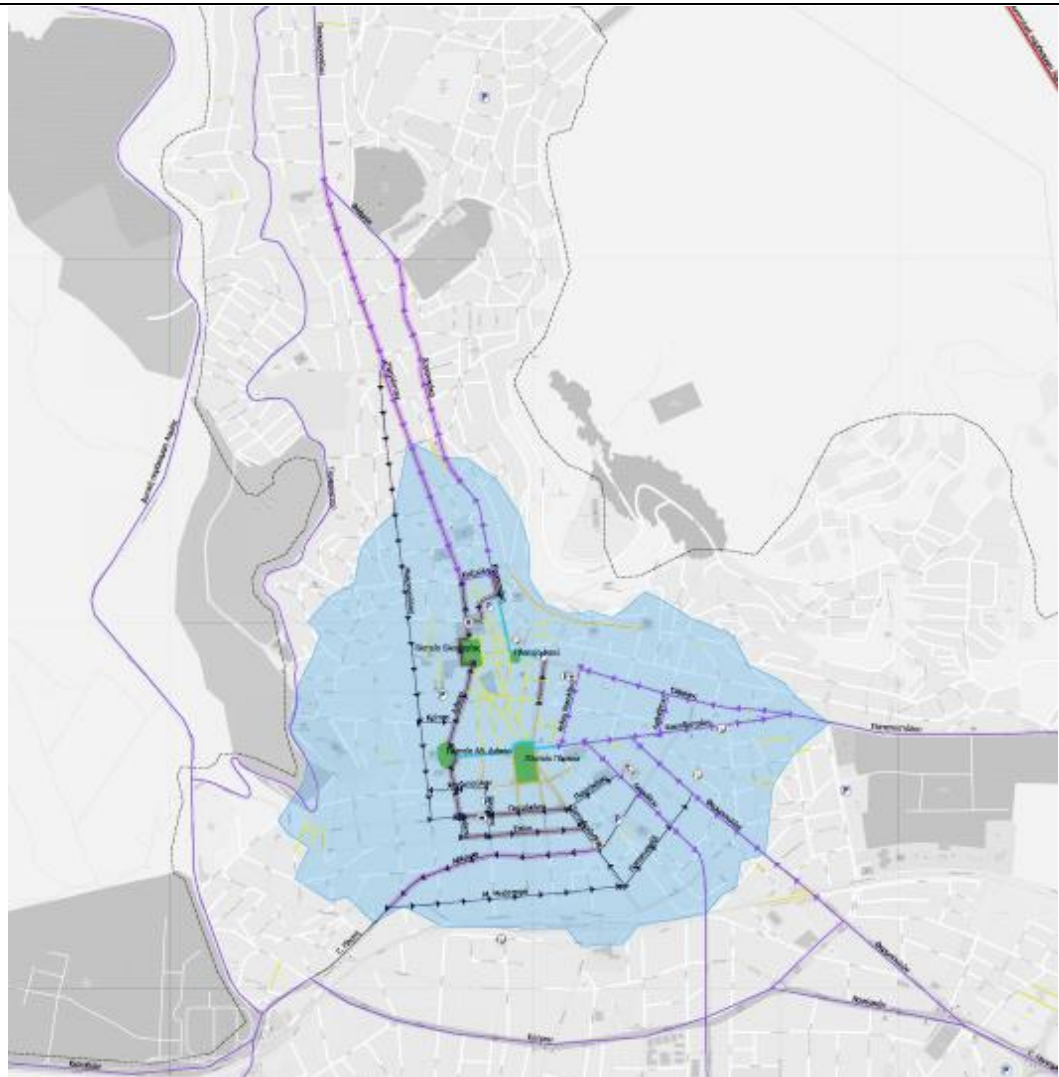
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό</li> <li>- Ανάγκη ρύθμισης τροφοδοσίας καταστημάτων</li> <li>- Αύξηση χρόνου μετακίνησης με Ι.Χ. αυτοκίνητο εξαιτίας μειωμένων ταχυτήτων</li> </ul>	
	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Μήκος (χλμ) κατασκευασμένων λεωφορειοδρόμων</li> <li>▪ Αριθμός αντικατάστασης οχημάτων του στόλου ΜΜΜ</li> <li>▪ Αριθμός πινακίδων σήμανσης</li> <li>▪ Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο και πεζή (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 290.000 € (λεωφορειολωρίδες)</li> <li>▪ 230.000 € (διαπλάτυνση πεζοδρομίων στις ίδιες οδούς)</li> <li>▪ 60.000 € (διαμόρφωση νέων στάσεων)</li> </ul>
Χρηματοδότηση	<ul style="list-style-type: none"> <li>* ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027</li> <li>* Πράσινο Ταμείο</li> <li>* Ίδιοι πόροι</li> </ul>	

	ΤΙΤΛΟΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Διαχείριση Στάθμευσης
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ Λαμίας	<p><u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Λαμίας (κεφ.Ε.2 Παραδοτέο Γ) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης</li> <li>-Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία</li> <li>-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τα</li> </ul>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

		<p>πόδια</p> <p>-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με το ποδήλατο</p> <p>-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με MMM</p>	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<p><b>1. Εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης [ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/5-11-2012]</b></p> <p><b>2. Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Λαμιέων [2014-2019], Β Φάση</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Κατασκευή οργανωμένων θέσεων στάθμευσης επί της οδού</li> <li>○ Διαμόρφωση και δημιουργία θέσεων στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων</li> </ul> <p><b>3. Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΟΣΒΑΑ)-ΟΧΕ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Δράση 2.2.3: Ανάπλαση Δημοτικού χώρου στάθμευσης και περιοχής Παλιάς Αγοράς</li> </ul>	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:			
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>			
<p>1. Σχεδιασμός οργάνωσης, διαχείρισης και λειτουργίας συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Εκκλησιών, Μιλτιάδου, Μυρμιδόνων, Παπαφλέσσα, Δεδούση, Πανουριά, Κωνσταντινουπόλεως, Αχιλλέως, Μπότσαρη, Ελασσόνος, Ευρυπίδου, Αμπλιανίτη, Θεσπιών, Μουστάκα, Κασομούλη, Γκούρα, Παπανδρέου, Σπύρου Τράκα, Μπιτσόλα, Μακρόπουλου, Βελισσαρίου. Προμήθεια και εγκατάσταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και ανάπτυξη έξυπνης εφαρμογής (mobile app) για τη διευκόλυνση της χρήσης του.</p>			

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ



2. Δημιουργία χώρων στάθμευσης / μετεπιβίβασης στη δημόσια συγκοινωνία περιφερειακά της πόλης (περιοχή Παζαριού, περιοχή Δημαρχείου).
3. Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης δικύκλων στο κέντρο της πόλης και στους χώρους στάθμευσης εκτός οδού.
4. Καθοδηγητική σήμανση προς τους χώρους στάθμευσης

### Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η πεζοδρόμηση των πλατειών συνεπάγεται την απομάκρυνση όλων των θέσεων στάθμευσης. Αναμένεται να αυξηθεί η πίεση για στάθμευση περιμετρικά του ιστορικού

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	<p>κέντρου. Προτείνεται η δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης γύρω από το κέντρο της πόλης σε απόσταση 10 λεπτών με τα πόδια. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η δυνατότητα στάθμευσης των κατοίκων και τιμολογείται η στάθμευση των επισκεπτών. Η τιμολόγηση της στάθμευσης για τους επισκέπτες θα έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου και την αύξηση του μεριδίου φιλικών στο περιβάλλον μέσων (περπάτημα, ποδήλατο, συλλογικά μέσα μεταφοράς) για τις μετακινήσεις προς το κέντρο της πόλης, τη συλλογή χρημάτων που θα μπορούσαν να διατεθούν για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ και τον περιορισμό του χρόνου στάθμευσης των οχημάτων, οπότε να εξασφαλίζεται εναλλαγή και να δίνεται η δυνατότητα στους κατοίκους να βρίσκουν στάθμευση πλησίον του κέντρου εάν αδυνατούν να το προσεγγίσουν με άλλους τρόπους.</p> <p>Επιπλέον, η διαμόρφωση νέων χώρων στάθμευσης περιφερειακά του κέντρου μπορεί να λειτουργήσει θετικά στην περαιτέρω χρήση των ΜΜΜ ή άλλων εναλλακτικών μέσων προσέγγισης του κέντρου της πόλης. Στους χώρους αυτούς αλλά και σε κεντρικά σημεία της πόλης προτείνεται η εγκατάσταση συστημάτων για κλείδωμα και στάθμευση δικύκλων, προκειμένου να ευνοηθεί η διατροφικότητα στις μετακινήσεις.</p> <p>Επιπλέον, προκειμένου να διευκολυνθεί η χρήση των χώρων στάθμευσης και ειδικά στο κέντρο της πόλης, προτείνεται η εφαρμογή πινακίδων σήμανσης για την καθοδήγηση των οχημάτων σε αυτούς.</p>		
	<b>Πεδίο εφαρμογής</b>		
	<p>Το κέντρο της πόλης της Λαμίας.</p>		
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση, Αρχιτεκτονική Επιτροπή)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
<b>Μελέτη Στάθμευσης</b>			
<p>Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης δικύκλων</p> <p>Επαναπροσδιορισμός &amp; εξ ορθολογισμός θέσεων στάθμευσης</p>		<p>6 έως 9 μήνες</p>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

<p>ΤΑΞΙ</p> <p>Καθορισμός θέσεων συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης</p> <p>Οριστική μελέτη για χώρους στάθμευσης εκτός οδού στην περιφέρεια των τοπικών κέντρων</p>		
<p><b>Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης</b></p> <p>Έρευνα Δηλωμένων Προτιμήσεων – Καθορισμός Κομίστρου</p> <p>Ανάπτυξη συστήματος και έξυπνης εφαρμογής</p> <p>Κανονιστικές αποφάσεις, προμήθεια &amp; εγκατάσταση υποδομής</p>		<p>3 έως 6 μήνες</p> <p>3 έως 6 μήνες</p> <p>9 έως 12 μήνες</p>
<p><b>Κατασκευή χώρων στάθμευσης</b></p>		9 έως 12 μήνες
<p><b>Προμήθεια και εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης</b></p>		3 έως 6 μήνες
<p><b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b></p>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Λαμίας, Αποκεντρωμένη Διοίκηση	
Υλοποίησης:	Δήμος Λαμίας	
Εποπτείας:	Δήμος Λαμίας	
<p><b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b></p> <p>+ Περιορισμός χρήσης ΙΧ στο κέντρο της πόλης</p> <p>+ Αναβάθμιση κέντρου λόγω οργάνωσης και περιορισμού της στάθμευσης ΙΧ</p> <p>+ Τιμολόγηση του εξωτερικού κόστους των Ι.Χ. οχημάτων</p> <p>+ Ενθάρρυνση χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης</p> <p>+ Διευκόλυνση της στάθμευσης στην περιφέρεια του κέντρου της πόλης</p> <p>- Ανάγκη αστυνόμευσης ή επιπλέον επενδύσεων για τον έλεγχο ορθής λειτουργίας των παρεμβάσεων</p>		
<p><b>Δείκτες Παρακολούθησης</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Αριθμός θέσεων στάθμευσης σε δημοτικούς χώρους ανά 1000 κατοίκους</li> <li>▪ Αριθμός θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης</li> <li>▪ Ποσοστό θέσεων στάθμευσης στην οδό που προορίζονται για χρήση από ΑμεΑ</li> </ul>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

		<ul style="list-style-type: none"> <li>Αριθμός εγκαταστημένων πινακίδων</li> </ul>
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> <li>Υλοποίηση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. (80.000€ μελέτη, 900.000€ προμήθεια και εγκατάσταση)</li> <li>500.000€ (Υλοποίηση χώρων στάθμευσης) +2.000 € (στάθμευση ποδηλάτων) +5.000 € (πινακίδες καθοδήγησης)</li> </ul>
	Χρηματοδότηση	<p>*Ιδίοι πόροι</p> <p>* ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027 , ΣΔΙΤ / Ιδιωτική Πρωτοβουλία</p>

	ΤΙΤΛΟΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ
	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Μετακίνηση με ποδήλατο
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ Λαμίας	<p><u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Λαμίας (κεφ.Δ.4 Παραδοτέο Γ) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης</li> <li>- Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τα πόδια</li> <li>- Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με το ποδήλατο</li> <li>- Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ</li> <li>- Μείωση τροχαίων ατυχημάτων με εμπλεκόμενους πεζούς και ποδηλάτες</li> </ul>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<p><b>1. Εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης [ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/5-11-2012].</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Περιορισμός της κίνησης των αυτοκινήτων στο ιστορικό κέντρο της πόλης.</li> <li>ο Ήπιες διαδρομές αναψυχής για περπάτημα, ποδήλατο και ορειβασία</li> </ul>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

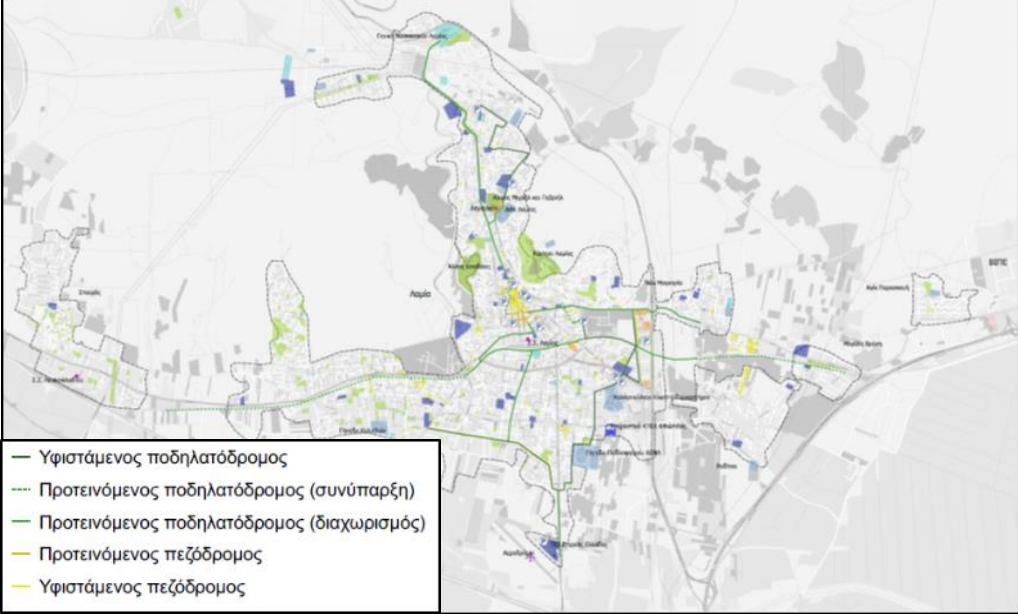
	ΤΙΤΛΟΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<b>2. Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Λαμιέων [2014-2019], Β Φάση</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Μέτρο 1.1.: Βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας και διασφάλιση της ελεύθερης - απρόσκοπτης πρόσβασης των πολιτών εντός οικιστικού ιστού</li> </ul>	
		<b>3. Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης LAMIA RUN FESTIVAL [2013] – 2η Έκδοση</b>	
	<b>1. Πράσινη Βίβλος των Μεταφορών [2007]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Πόλεις και μεγαλουπόλεις ελεύθερης ροής</li> <li>Προώθηση εναλλακτικών λύσεων στη χρήση Ι.</li> </ul>		
	<b>2. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Αξονας 09 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές &amp; Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ) <ul style="list-style-type: none"> <li>Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον</li> </ul> </li> </ul>		
Χαρακτήρας προτεινόμενων μέτρων	Έργο:	X	
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X	
	Υπηρεσία / Διαδικασία:		
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>			
<p>Η χρήση του ποδηλάτου αυξάνεται όταν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές ώστε οι μετακινούμενοι να αισθάνονται ασφάλεια και άνεση να μετακινηθούν στο πολλές φορές εχθρικό αστικό περιβάλλον. Αυτό έχει αποδείξει η διεθνής εμπειρία.</p> <p>Σήμερα η Λαμία έχει ένα αρκετά εκτεταμένο δίκτυο ποδηλάτου στις βόρειες και νότιες συνοικίες της πόλης, το οποίο όμως διακόπτεται πολύ μακριά από το κέντρο της πόλης και δεν υπάρχει καμία δυνατότητα ασφαλούς πρόσβαση των ποδηλατών μέχρι το ιστορικό κέντρο που συγκεντρώνει τις περισσότερες δραστηριότητες της πόλης. Το δίκτυο εξασφαλίζει σήμερα πρόσβαση μόνο προς κάποια σχολεία και το δημαρχείο της πόλης.</p> <p>Το ποδήλατο είναι ένα πολύ χρήσιμο μέσο για τη σύνδεση των προαστίων που δε βρίσκονται σε απόσταση βαδίσματος από το κέντρο της πόλης. Παράλληλα οι υποδομές για το ποδήλατο μπορούν να χρησιμοποιηθούν από όλους τους χρήστες που αξιοποιούν τα καινούρια μέσα</p>			



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	ΤΙΤΛΟΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ
		<p>μικροκινητικότητας που είναι ιδιαίτερα δημοφιλή μέσα στα κέντρα των πόλεων (π.χ. ηλεκτροκίνητα πατίνια).</p> <p>Κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής που ενώνει τα προάστια της Λαμίας (Σταυρός, Καλύβια, Παγκράτι, Νέα Μαγνησία, Ροδίτσα, Μεγάλη Βρύση) με το κέντρο της πόλης υπάρχουν παράδρομοι που δεν έχουν ούτε κυκλοφορία, ούτε διασταυρώσεις που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για τη δημιουργία ασφαλών διαδρομών ποδηλάτου σύνδεσης των προαστίων με το κέντρο της πόλης. Για την ταχύτερη σύνδεση των δυτικών συνοικιών της πόλης με το κέντρο προτείνεται δημιουργία υποδομής ποδηλάτου κατά μήκος των οδών Γεωργίου Πλατή, Αβέρωφ και Σατωβριάνδου.</p> <p>Παράλληλα προτείνεται η επέκταση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλάτου μέχρι την πεζοδρομημένη περιοχή που δημιουργείται στο κέντρο της πόλης, ώστε να δημιουργηθεί ένα πλήρες δίκτυο που θα συνδέει όλες τις γειτονιές της πόλης με το κέντρο με ασφάλεια. Προτείνεται η δημιουργία δικτύου ποδηλάτου κατά μήκος των οδών Παπαποστόλου, Καποδιστρίου και Υψηλάντου για την προσέγγιση του κέντρου της πόλης που έχουν μεγαλύτερα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.</p> <p>Για την πύκνωση του δικτύου στις νότιες συνοικίες της πόλης (Νέα Αμπλιανή) που δε βρίσκονται σε απόσταση βαδίσματος από το κέντρο της πόλης προτείνεται και η δημιουργία υποδομής κατά μήκος της οδού Αμφικτυόνων.</p> <p>Σημαντική είναι και η δημιουργία υποδομής που θα συνδέουν τις Πανεπιστημιακές Εγκαταστάσεις νότια και βόρεια της πόλης με το κέντρο, καθώς οι φοιτητές θα μπορούσαν να χρησιμοποιούν και το ποδήλατο για τις καθημερινές τους μετακινήσεις.</p> <p>Η υλοποίηση ενός πλήρους δικτύου θα συμβάλει στην αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου στη Λαμία, που σήμερα έχει πολύ μικρό μερίδιο στις καθημερινές μετακινήσεις.</p> <p>Η επέκταση της πεζοδρόμησης στο ιστορικό κέντρο της πόλης θα δημιουργήσει συνθήκες φιλικές στο ποδήλατο σε όλη την έκταση της πόλης, καθώς αναμένεται μείωση των κυκλοφοριακών ροών σε όλο το οδικό δίκτυο. Χρήσιμο μέτρο για την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου είναι και η παροχή κοινόχρηστων ποδηλάτων στους χώρους στάθμευσης των αυτοκινήτων, ώστε να ενθαρρυνθεί η συνδυασμένη χρήση αυτοκινήτου και ποδηλάτου για την προσέγγιση του κέντρου της πόλης. Προς την κατεύθυνση αυτή προτείνεται και η δημιουργία διαδρομής ποδηλάτου από το χώρο στάθμευσης στο Στρατόπεδο στην ανατολική είσοδο της πόλης μέχρι την υποδομή ποδηλάτου που θα δημιουργηθεί κατά μήκος της οδού Παπαποστόλου μέσω της οδού Παπαφλέσσα, Αγίας Βαρβάρας και Τριανταφύλλου. Η τελευταία έχει πολύ στενά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και είναι κατάλληλη μόνο για περπάτημα ή χρήση δικύκλου, ενώ είναι αδύνατη η στάθμευση οχημάτων.</p>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	ΤΙΤΛΟΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ
		 <p><b>Α ΣΤΑΔΙΟ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Δημιουργία διαχωρισμένης υποδομής ποδηλάτου κατά μήκος της οδού Υψηλάντου μέχρι τις Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις και των οδών Παπαποστόλου – Λαρίσης μέχρι το Νοσοκομείο.</li> <li>2. Μονοδρόμηση οδού Υψηλάντου</li> <li>3. Σύνδεση του ποδηλατόδρομου της οδού Υψηλάντου με τον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο που συνδέει το Δημαρχείο με την Αμφιθέα και τις Εργατικές Κατοικίες.</li> <li>4. Δημιουργία διαχωρισμένης υποδομής ποδηλάτου σε όλο το μήκος της οδού Αμφικτυόνων.</li> <li>5. Δημιουργία διαχωρισμένης υποδομής ποδηλάτου από τη σιδηροδρομική γραμμή στο Παγκράτι μέχρι το κέντρο της πόλης μέσω των οδών Γεωργίου Πλατή, Αβέρωφ και Σατωβριάνδου.</li> <li>5. Ενθάρρυνση park and bike με ενοικίαση κοινόχρηστων ποδηλάτων σε όλους τους δημόσιους χώρους στάθμευσης της πόλης.</li> </ol> <p><b>Β ΣΤΑΔΙΟ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Δημιουργία διαδρομής ποδηλάτου κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής από το Σταυρό μέχρι τη Μεγάλη Βρύση</li> <li>2. Δημιουργία διαχωρισμένης υποδομής ποδηλάτου που θα συνδέει τον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο με τις πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις της λεωφόρου Αθηνών.</li> </ol>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	ΤΙΤΛΟΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ
	3. Δημιουργία διαχωρισμένης υποδομής ποδηλάτου κατά μήκος των οδών Παπανδρέου, Παπαποστόλου και Καποδιστρίου.	<p data-bbox="336 636 1412 696"><b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b></p> <p data-bbox="336 752 1412 949">Η δημιουργία δικτύων ποδηλατοδρόμων αναμένεται να εξασφαλίσει την απαιτούμενη ασφάλεια και προσπελασιμότητα της πόλης στη μετακίνηση με ποδήλατο, ειδικά με τη χρήση και των ηλεκτρικών ποδηλάτων λόγω του έντονου αναγλύφου της πόλης. Επιπλέον, θα ανακατανείμει το δημόσιο χώρο κυκλοφορίας υπέρ του ποδηλάτου, προωθώντας την ήπια κινητικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης.</p>  <div data-bbox="336 972 539 1144">  <p>9. Γενικό Νοσοκομείο Λαμίας</p> </div> <div data-bbox="336 1155 539 1328">  <p>5. Πλατεία Αθανασίου Διάκου</p> </div> <div data-bbox="336 1424 539 1597">  <p>4. Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας</p> </div> <div data-bbox="619 1541 783 1713">  <p>1. Τ.Ε.Ι Στερεάς Ελλάδας</p> </div> <div data-bbox="906 1552 1129 1713">  <p>2. Γήπεδο Νέας Άμπλιανης</p> </div> <div data-bbox="1134 1552 1358 1713">  <p>3. Χαλκιοπούλειο Κλειστό Γυμναστήριο</p> </div> <div data-bbox="1075 972 1353 1144">  <p>8. 1° και 2° Γυμνάσιο Λαμίας</p> </div> <div data-bbox="1018 1234 1182 1406">  <p>6. Άλσος Μιχαήλ και Γαβριήλ</p> </div> <div data-bbox="1193 1234 1366 1406">  <p>7. Δημοτικό Στάδιο Λαμίας</p> </div>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	ΤΙΤΛΟΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ	
	Πεδίο εφαρμογής		
	Το σύνολο της περιοχής παρέμβασης.		
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση, Αρχιτεκτονική Επιτροπή)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	Βήματα Υλοποίησης		Εκτιμώμενη Διάρκεια
	<b><u>Υποδομές ποδηλάτου</u></b>		6 έως 9 μήνες
	Οριστική Μελέτη πεζοδρόμων (κυκλοφοριακή μελέτη, μελέτη οδοποιίας, αρχιτεκτονική μελέτη)		6 έως 9 μήνες
Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου (έγκριση από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση)		3 έως 6 μήνες	
Διαδικασία Διαγωνισμού		1 έως 2 έτη	
Κατασκευή προτεινόμενης ανάπλασης στους κεντρικούς δρόμους που προτείνονται για πεζόδρομοι			
<b><u>Εγκατάσταση κοινόχρηστων ποδηλάτων</u></b>		3 έως 6 μήνες	
Προμήθεια και εγκατάσταση κοινόχρηστων ποδηλάτων			
Εμπλεκόμενοι φορείς			
Σχεδιασμού:	Δήμος Λαμίας, Αποκεντρωμένη Διοίκηση		

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	ΤΙΤΛΟΣ	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ
	Υλοποίησης:	Δήμος Λαμίας
	Εποπτείας:	Δήμος Λαμίας
	<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>	
	<p>+ Σύνδεση γειτονιών με το κέντρο της πόλης με διαδρομές προσβάσιμες σε πεζούς/ποδηλάτες και ασφαλείς.</p> <p>+ Αναδιανομή του οδικού χώρου προς όφελος του ποδηλάτου και της πεζής μετακίνησης με παράλληλη μείωση του πλάτους της οδού για χρήση ΙΧ στο ελάχιστο.</p> <p>+ Μείωση αερίων ρύπων λόγω αυξημένης χρήσης ποδηλάτου</p> <p>+ Μείωση ηχορρύπανσης λόγω αυξημένης χρήσης ποδηλάτου</p> <p>+ Βελτίωση ποιότητας ζωής των πολιτών λόγω άθλησης και αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος</p> <p>+ Μείωση διάρκειας μετακινήσεων για μικρές αποστάσεις</p> <p>- Πιθανή Μείωση στάθμης εξυπηρέτησης Ι.Χ. οχημάτων στις οδούς με ποδηλατοδρόμους</p> <p>- Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό</p> <p>- Ανάγκη ρύθμισης τροφοδοσίας καταστημάτων</p>	
	<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Μήκος (χλμ) διαχωρισμένων διαδρομών ποδηλάτου</li> <li>▪ Μήκος (χλμ) υποδομής συνύπαρξης ποδηλάτου με ΙΧ</li> <li>▪ Σημεία και θέσεις κοινόχρηστων ποδηλάτων</li> <li>▪ Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο και πεζή (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Διαχωρισμένη υποδομή ποδηλάτου : 830.000 (Α' ΣΤΑΔΙΟ)</li> <li>▪ Διαχωρισμένη υποδομή ποδηλάτου : 3.850.000 (Β' ΣΤΑΔΙΟ)</li> <li>▪ Υποδομή συνύπαρξης ποδηλάτου με ΙΧ : 300.000 (Β' ΣΤΑΔΙΟ)</li> </ul>	
<b>Χρηματοδότηση</b>	* ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	ΤΙΤΛΟΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ-ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ / ΕΝΘΑΡΥΝΣΗ ΗΠΙΩΝ ΜΟΡΦΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ
	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Ασφάλεια στις μετακινήσεις και ενθάρρυνση ήπιων μορφών μετακίνησης
	Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Λαμίας	<p><u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Λαμίας (κεφ.Ε.2 Παραδοτέο Γ) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης</li> <li>-Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία</li> <li>-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τα πόδια</li> <li>-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με το ποδήλατο</li> <li>-Μείωση τροχαίων ατυχημάτων με εμπλεκόμενους πεζούς και ποδηλάτες</li> </ul>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<p><b>1. Εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης [ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/5-11-2012]</b></p> <p>Ο περιορισμός της κίνησης των αυτοκινήτων στο ιστορικό κέντρο της πόλης είναι μία πολιτική που έχει αποφασιστεί από το 2012 και έχει ενσωματωθεί στο εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης [ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/5-11-2012].</p> <p><b>2. Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Λαμιέων [2014-2019], Β Φάση</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Στόχος 1.1.1: Βελτίωση προσβασιμότητας των πολιτών σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους και αναβάθμιση των συγκοινωνιακών συνδέσεων</li> <li>ο Στόχος 1.1.2: Ενίσχυση υποδομών με μελέτη, αναβάθμιση αστικών χώρων και ενίσχυση εγκαταστάσεων κυκλοφορίας και στάθμευσης</li> </ul> <p><b>3. Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΟΣΒΑΑ)- ΟΧΕ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο ΑΞΟΝΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ 2: Ανάπτυξη και Διασύνδεση Αστικών και Πολιτιστικών Υποδομών, Βελτίωση της Αστικής Κινητικότητας</li> </ul>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

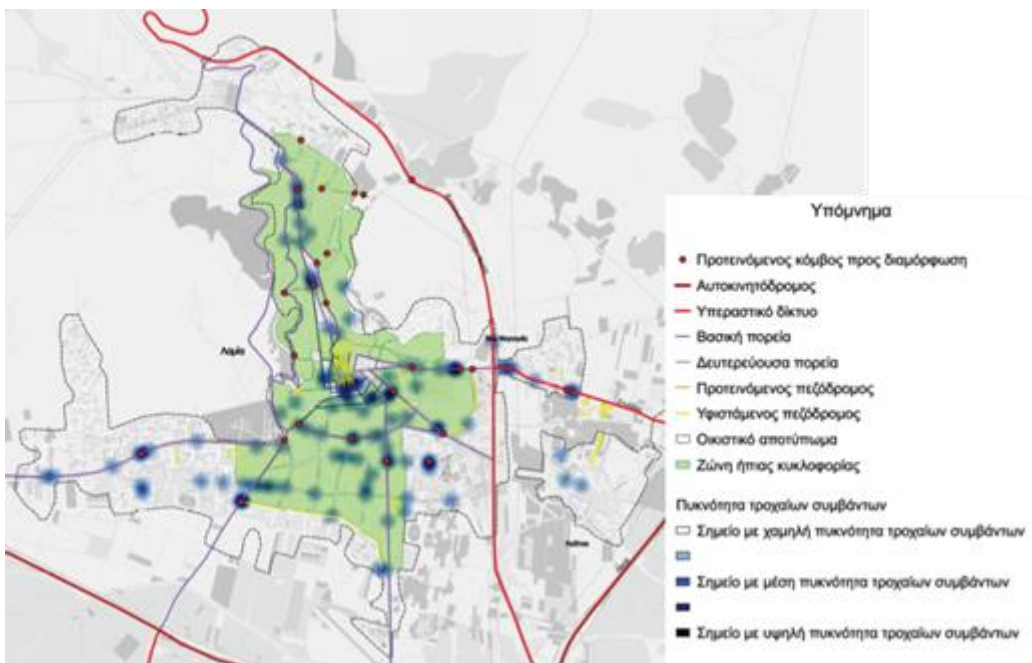
		<p>και Προώθηση της Αστικής Αναζωογόνησης στην πόλη της Λαμίας</p> <p><b>4. Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (ΣΔΑΕ) [2016]</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Αναβάθμιση του Δημοτικού Φωτισμού</li><li>- Αντικατάσταση υφιστάμενων λαμπτήρων με νέους μικρότερης ισχύος (π.χ LED)</li><li>- Εγκατάσταση συστήματος τηλεδιαχείρισης</li><li>- Εγκατάσταση αυτόνομων Φ/Β σε διάφορα σημεία της πόλης (Πεζόδρομους, Πλατείες κλπ.)</li></ul> <p><b>5. Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης LAMIA RUN FESTIVAL [2013] – 2η Έκδοση</b></p>
--	--	--

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

		<p><b>6. Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Στερεάς Ελλάδας [2015-2019]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Θεματικός Στόχος 07 - Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων.</li> <li>- Επενδυτική Προτεραιότητα 7b - Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ, περιλαμβανομένων των πολυτροπικών κόμβων.</li> </ul> <p><b>7. Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας [Αναθεώρηση 2018]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Άρθρο 14 - παρουσιάζει την πρόταση για τη Χωρική διάρθρωση των βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής</li> <li>- άρση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της κατάτμησης των αστικών χώρων και της απομόνωσης περιοχών ώστε:             <ul style="list-style-type: none"> <li>α)όλα τα αστικά κέντρα της περιφέρειας να ρυθμίσουν τη διερχόμενη (transit) κυκλοφορία</li> <li>β)οι οικισμοί να έχουν ταχεία πρόσβαση στο κύριο δίκτυο</li> <li>γ)να αποκατασταθούν οι περιπτώσεις διάσπασης αστικού χώρου με έργα αισθητικής και λειτουργικής ένταξης, με προτεραιότητα την αστική περιοχή της Λαμίας</li> </ul> </li> <li>- Οδικές Μεταφορές - Οδικές υποδομές: παρακάμψεις των σημαντικών οικιστικών κέντρων και των αρχαιολογικών χώρων</li> </ul> <p><b>8. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Άξονας 09 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές &amp; Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ)</li> <li>- Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον</li> <li>- Βελτίωση συστημάτων αστικών και προαστιακών συγκοινωνιών, ασφάλειας πεζών (υποδομές σταθερής τροχιάς, διαχείριση καυσίμων, συστήματα ελέγχου λεωφορειολωρίδων)</li> </ul>
--	--	---



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>			
<p>Τα μέτρα που προτείνονται είναι τα παρακάτω :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Οριοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας στις σύγχρονες συνοικίες του δήμου, όπου θα γίνουν κατασκευαστικές παρεμβάσεις και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις με σκοπό τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων.</li> <li>2. Διαμόρφωση σχολικών διαδρομών με λήψη μέτρων οδικής ασφάλειας γύρω από τα σχολικά συγκροτήματα.</li> <li>3. Διαμόρφωση κόμβων στα σημεία στα οποία έχουν υποδειχθεί πολλά σοβαρά τροχαία ατυχήματα και στην έξοδο της λατομικής ζώνης.</li> </ol>			
 <p><b>Υπόμνημα</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προτεινόμενος κόμβος προς διαμόρφωση</li> <li>— Αυτοκινητόδρομος</li> <li>— Υπεραστικό δίκτυο</li> <li>— Βασική πορεία</li> <li>— Δευτερεύουσα πορεία</li> <li>— Προτεινόμενος πεζόδρομος</li> <li>— Υφιστάμενος πεζόδρομος</li> <li>□ Οικιστικό αποτύπωμα</li> <li>■ Ζώνη ήπιας κυκλοφορίας</li> </ul> <p><b>Πυκνότητα τροχαίων συμβάντων</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ Σημείο με χαμηλή πυκνότητα τροχαίων συμβάντων</li> <li>■ Σημείο με μέση πυκνότητα τροχαίων συμβάντων</li> <li>■ Σημείο με υψηλή πυκνότητα τροχαίων συμβάντων</li> </ul>			
<p><b>Χάρτης με προτεινόμενους θύλακες ήπιας κυκλοφορίας και κόμβους προς βελτίωση της οδικής ασφάλειας.</b></p>			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ



Παραδείγματα καλών πρακτικών οδών ήπιας κυκλοφορίας με κάθετη σήμανση και κατασκευαστικό έργο (δεξιά ) και οριζόντια σήμανση (αριστερά).



Παράδειγμα διαμόρφωσης κυκλικού κόμβου με στόχο την εξασφάλιση ασφαλών συνθηκών μετακίνησης για πεζούς και ποδηλάτες.

4. Μέτρα που συνδέονται με την οδική ασφάλεια και τη βελτίωση της προσβασιμότητας για πεζούς και ευάλωτους χρήστες.

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ



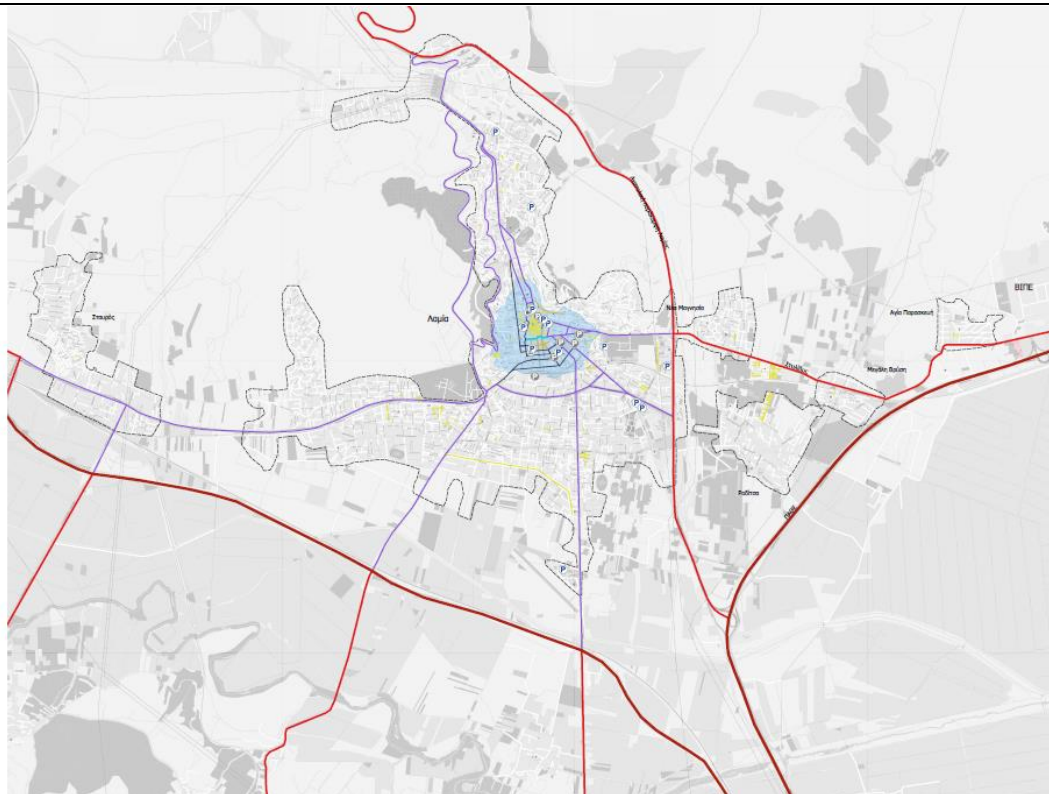
**Παράδειγμα παράλληλης αξιοποίησης της προέκτασης του πεζοδρομίου για την αμεσότερη διάσχιση της οδού με εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού και φυτεύσεων.**



**Παράδειγμα καλής πρακτικής οδού με διαπλατυσμένα πεζοδρόμια (αριστερά) και παράδειγμα προτεινόμενης οδού με μεγάλο πλάτος για διαπλάτυνση πεζοδρομίων στη Λαμία -οδός Σόλωνος (δεξιά)**

5. Αξιοποίηση του άξονα Ε65, ο οποίος πρέπει να παραλάβει τις υπεραστικές κινήσεις από τις περιοχές νότια της Λαμίας (Αθήνα, Πάτρα) προς τις δυτικές περιοχές του Θεσσαλικού κάμπου (Καρδίτσα, Τρίκαλα), το Καρπενήσι και τους ενδιάμεσους οικισμούς, προκειμένου η οδός Κύπρου που σήμερα παραλάμβανε αυτές τις κινήσεις να υποβαθμιστεί στη νέα ιεράρχιση του οδικού δικτύου. Η οδός Κύπρου θα μπορεί να έχει μικρότερη διατομή και να ενταχθεί σε αυτές που θα αναπλάστούν με σκοπό τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των πεζοδρομίων να επιτρέπουν την απρόσκοπτη κίνηση πεζών και ευάλωτων ομάδων).

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ



- Αυτοκινητόδρομος
- Υπεραστικό δίκτυο
- Βασική πορεία
- Δευτερεύουσα πορεία
- Προτεινόμενος λεωφορειόδρομος
- Υφιστάμενος πεζόδρομος
- Προτεινόμενος πεζόδρομος
- ⊙ Υφιστάμενος χώρος στάθμευσης
- ⊕ Προτεινόμενος χώρος στάθμευσης (Park n Ride)
- Ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης
- Οικιστικό αποτύπωμα

**Χάρτης προτεινόμενης ιεράρχησης οδικού δικτύου**

6. Αύξηση του πρασίνου στην πόλη αξιοποιώντας τους χώρους των στρατοπέδων Τσαλτάκη, Στρατηγού Τσάκαλου και το χώρο της Πανελληνίας Έκθεσης Λαμίας και εξασφάλιση μετακινήσεων με εναλλακτικά μέσα μεταξύ αυτών.
7. Φωτισμός διαδρομών πεζής μετακίνησης και ποδηλάτου.
8. Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού και αντικατάσταση φθαρμένου αστικού εξοπλισμού πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων, πεζοδρόμων και κοινόχρηστων χώρων

**Ζητήματα που εξυπηρετούνται**

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	<p>Από τα στοιχεία της τροχαίας σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα στην πόλη της Λαμίας, καθώς και από τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού αναδείχθηκε η ανάγκη για ενίσχυση της πεζής μετακίνησης και της εξασφάλισης ασφάλειας και ευχάριστων συνθηκών για περπάτημα.</p> <p>Οι διαμορφώσεις περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, η ενίσχυση του πρασίνου και του αισθήματος ασφάλειας με το φωτισμό των διαδρομών τις νυχτερινές ώρες αλλά και της οδικής ασφάλειας με τα κατάλληλα κατασκευαστικά έργα, μπορούν να συμβάλλουν στην προώθηση των παραπάνω στόχων, διαμορφώνοντας ένα ευνοϊκό περιβάλλον για την μετακίνηση όλων των πεζών, με έμφαση στις ευάλωτες κατηγορίες χρηστών. Επιπλέον, εξασφαλίζουν την προστασία των γειτονιών από την κυκλοφορία των ΙΧ, την υπόδειξη ήπιων ταχυτήτων, την υπόδειξη της προτεραιότητας σε πεζούς και ποδηλάτες και την αποφυγή διαμπερούς κυκλοφορίας η οποία επιτρέπει αυξημένες ταχύτητες των οχημάτων.</p>		
	<p><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p>		
	<p>Το σύνολο της περιοχής παρέμβασης στη Λαμία</p>		
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση, Αρχιτεκτονική Επιτροπή)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
<p><u>Κατασκευαστικά έργα κόμβων, διαπλάτυνσης πεζοδρομίων, διαμόρφωσης σχολικών διαδρομών και διαμόρφωσης οδών ήπιας κυκλοφορίας.</u></p> <p>Οριστική Μελέτη για τα κατασκευαστικά έργα οδών ήπιας κυκλοφορίας, διαμόρφωσης κόμβων ή διαπλάτυνσεων οδών.</p> <p>Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου (έγκριση από την Αποκεντρωμένη</p>		<p>6 έως 9 μήνες</p> <p>6 έως 9 μήνες</p>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Διοίκηση)		
Διαδικασία Διαγωνισμού		3 έως 6 μήνες
Κατασκευή έργων		1 έως 2 έτη
<u>Προμήθεια και εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης</u>		
Οριστική χωροθέτηση και σχεδιασμός των σημείων σήμανσης		3 έως 6 μήνες
Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων		6 έως 9 μήνες
Προμήθεια και εφαρμογή πινακίδων σήμανσης		6 έως 9 μήνες
<u>Προμήθεια και εγκατάσταση φωτιστικών σωμάτων</u>		
Οριστική χωροθέτηση και σχεδιασμός των φωτιστικών σωμάτων		3 έως 6 μήνες
Προμήθεια και εφαρμογή φωτιστικών σωμάτων		6 έως 9 μήνες
<u>Διαδικασία παραχώρησης εκτάσεων στα στρατόπεδα Τσαλιτάκη και Τσάκαλου στο Δήμο Λαμίας για τη διαμόρφωση χώρων πρασίνου</u>		
Διαδικασία παραχώρησης εκτάσεων		1 έως 2 έτη
Οριστική Μελέτη ανάπτυξης χώρων πρασίνου		6 έως 9 μήνες
Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου (απαιτούμενες εγκρίσεις)		1 έως 2 έτη
Διαδικασία Διαγωνισμού		3 έως 6 μήνες
Κατασκευή προτεινόμενης ανάπτυξης χώρων πρασίνου		1 έως 2 έτη
<u>Ανανέωση αστικού εξοπλισμού</u>		
Μελέτη καταγραφής των ελλείψεων		3 έως 6 μήνες
Προμήθεια και εγκατάσταση		3 έως 6 μήνες
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Λαμίας, Αποκεντρωμένη Διοίκηση	
Υλοποίησης:	Δήμος Λαμίας	
Εποπτείας:	Δήμος Λαμίας	
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
+ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας (οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων)		
+ Βελτίωση των μετακινήσεων των κατοίκων της γειτονιάς		

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

+ Βελτίωση της ποιότητας του δημόσιου χώρου της γειτονιάς		
Δείκτες Παρακολούθησης		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ποσοστό οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας</li> <li>▪ Ποσοστό παιδιών που μετακινούνται με ποδήλατο ή πεζή από/προς το σχολείο</li> <li>▪ Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο και πεζή (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας στε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> <li>▪ Μήκος σχολικών διαδρομών</li> <li>▪ Αριθμός διαμορφωμένων κόμβων</li> <li>▪ Αριθμός εγκαταστημένων φωτιστικών σωμάτων</li> <li>▪ Επιφάνεια αναπλασμένων χώρων πρασίνου</li> </ul>
Προεκτίμηση δαπάνης		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας : 1.000.000</li> <li>▪ Κόμβοι (Α' ΣΤΑΔΙΟ : 240.000 Β' ΣΤΑΔΙΟ : 240.000)</li> <li>▪ Σχολικές Διαδρομές : 7. 260.000</li> <li>▪ Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και διαμόρφωση διαβάσεων (Α' ΣΤΑΔΙΟ : 1.200.000 , Β' ΣΤΑΔΙΟ : 1.200.000 )</li> <li>▪ Διαμόρφωση χώρων πρασίνου : 800.000</li> <li>▪ Φωτισμός : 600.000</li> <li>▪ Αστικός εξοπλισμός : 100.000</li> </ul>
Χρηματοδότηση		<p>*Ίδιοι πόροι (Φωτισμός και Αστικός εξοπλισμός)</p> <p>*Ίδιοι πόροι και ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027 (Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας, Κόμβοι, διαπλάτυνση πεζοδρομίων, διαμόρφωση χώρων πρασίνου)</p> <p>*ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027, Ίδιοι πόροι, *Ευρωπαϊκά Προγράμματα (Σχολικές διαδρομές)</p>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	ΤΙΤΛΟΣ	ΚΑΘΑΡΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΚΑΙ ΝΕΕΣ/ΕΞΥΠΝΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ
	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Καθαρή ενέργεια στις μετακινήσεις και έξυπνες εφαρμογές
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ Λαμίας	<p><u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Λαμίας</u> (κεφ.Ε.2 Παραδοτέο Γ) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης</li> <li>-Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία</li> <li>-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τα πόδια</li> <li>-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με το ποδήλατο</li> <li>-Αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ</li> </ul>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>1. Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (ΣΔΑΕ) [2016]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Δημοτικά Οχήματα</li> <li>ο Μείωση της κατανάλωσης καυσίμου από τον στόλο δημοτικών οχημάτων</li> <li>ο Μετατροπή Βαρέων οχημάτων πετρελαίου για χρήση υψηλών μιγμάτων βιοκαυσίμου</li> <li>ο Αντικατάσταση βενζινοκίνητων οχημάτων με υβριδικά ή ηλεκτρικά οχήματα</li> <li>ο Υιοθέτησή και εμπέδωση του Eco-Driving στους οδηγούς και υπαλλήλους του Δήμου</li> </ul> </li> <li><b>2. Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΟΣΒΑΑ)-ΟΧΕ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο ΑΞΟΝΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ 2: Ανάπτυξη και Διασύνδεση Αστικών και Πολιτιστικών Υποδομών, Βελτίωση της Αστικής Κινητικότητας και Προώθηση της Αστικής Αναζωογόνησης στην πόλη της Λαμίας <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ειδικός Στόχος 2.2. Έξυπνη Διαχείριση της Αστικής</li> </ul> </li> </ul> </li> </ol>



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

		<p>Κινητικότητα στην πόλη της Λαμίας</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Παρέμβαση Π.2.2- Εφαρμογή Συνδυασμένων και Καινοτόμων Δράσεων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με στόχο την προσέλκυση και βελτίωση της επισκεψιμότητας στο Ιστορικό και Εμπορικό Κέντρο της Πόλης της Λαμίας:</li> <li>- Δράση 2.2.1: Σύστημα παρακολούθησης κυκλοφοριακού φορτίου του κέντρου της πόλης και βελτίωση της κινητικότητας των Δημοτικών Οχημάτων.</li> <li>- Δράση 2.2.2: Προμήθεια ηλεκτροκίνητων οχημάτων και εγκατάσταση πιλοτικών σταθμών ηλεκτρικής φόρτισης στην πόλη της Λαμίας.</li> </ul> <p><b>3. FABULOS: Έξυπνα λειτουργικά συστήματα αυτοματοποιημένων λεωφορείων στον αστικό ιστό</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Η ανάπτυξη πρωτότυπων έξυπνων συστημάτων που θα μπορούν να λειτουργούν στόλους αυτο-οδηγούμενων μίνι λεωφορείων σε όλα τα αστικά περιβάλλοντα. Αυτές οι λύσεις αναμένεται να είναι συνολικές και να συμπεριλαμβάνουν λογισμικό, εξοπλισμό, στόλο και υπηρεσίες.</li> <li>○ Ο περιορισμός της χρήσης αυτοκινήτου μέσα στην πόλη μέσω της αντικατάστασής του από την αυτοματοποιημένη αστική συγκοινωνία</li> </ul>
		<p><b>1. Πράσινη Βίβλος των Μεταφορών [2007]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Χρήση εναλλακτικών καυσίμων</li> <li>○ Έξυπνα συστήματα χρέωσης</li> <li>○ Βελτίωση πληροφόρησης</li> </ul> <p><b>2. Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Στερεάς Ελλάδας [2015-2019]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Θεματικός Στόχος 04 - Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς</li> <li>- Επενδυτική Προτεραιότητα 4e - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων</li> </ul>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

		προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων	
		<p><b>3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Αξονας 08 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές <ul style="list-style-type: none"> <li>- Προώθηση καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας</li> </ul> </li> <li>○ Αξονας 09 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές &amp; Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ)</li> <li>○ Αξονας 10 – Εφαρμογή Στρατηγικών Επίτευξης Χαμηλών Εκπομπών Διοξειδίου του Άνθρακα με Έμφαση στις Αστικές Περιοχές <ul style="list-style-type: none"> <li>- Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον</li> </ul> </li> <li>○ Αξονας 12 – Στρατηγικές και Δράσεις Προώθησης της Ενσωμάτωσης του Ευρωπαϊκού Περιβαλλοντικού Κεκτημένου <ul style="list-style-type: none"> <li>- Προώθηση βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και αναζωογόνησης</li> <li>- Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος μέσω αστικού / πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, προστασία της ποιότητας της ατμόσφαιρας και αντιμετώπιση του θορύβου</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Χαρακτήρας</b>	Έργο:		X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:		X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:		X
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>			

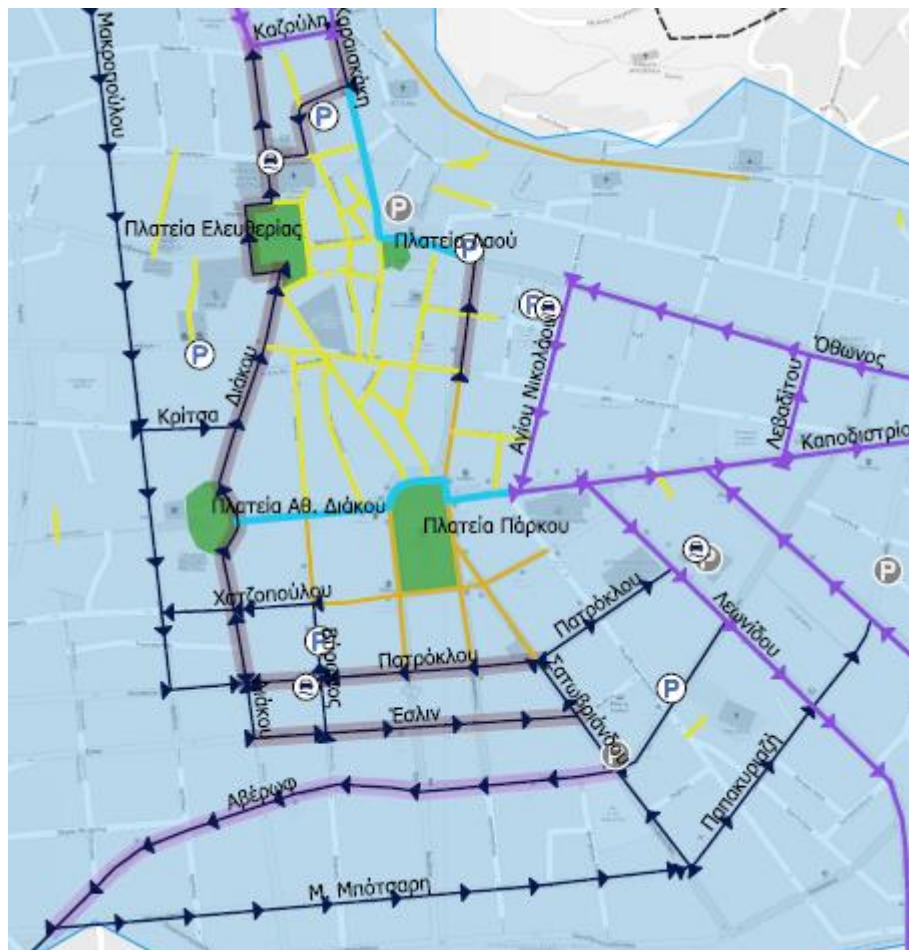
## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Η ηλεκτροκίνηση αναμένεται να συμβάλει σημαντικά στη μετάβαση σε μία οικονομία μηδενικών εκπομπών, όταν η παραγωγή ρεύματος στηρίζεται σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης μπορεί ο δήμος να υποστηρίξει τη δημιουργία σημείων φόρτισης.

Επιπλέον, σημαντικό ρολο στην ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη της Λαμίας μπορούν να παίξουν τα έξυπνα συστήματα και οι εφαρμογές πχ δυναμικής ενημέρωσης κυκλοφορίας ΙΧ, ενημέρωσης διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης κλπ.

Τα μέτρα που προτείνονται είναι :

1. Διαμόρφωση οδηγού έξυπνης και βιώσιμης πόλης προκειμένου να διαμορφωθεί ένα συνολικό σχέδιο αξιοποίησης έξυπνων εφαρμογών στην πόλη της Λαμίας.
2. Σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης.



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Το μέτρο σύνταξης οδηγού με έξυπνες εφαρμογές μπορεί να συμβάλλει στο συνολικό σχεδιασμό έξυπνων εφαρμογών για δυναμική ενημέρωση σε σχέση με την κυκλοφορία οχημάτων, τους διαθέσιμους χώρους στάθμευσης κλπ. Επίσης, αποτελεί ολοκληρωμένη στρατηγική η οποία τεκμηριώνει την αναγκαιότητα και τη βιωσιμότητα (ή μη) των επενδύσεων σε υποδομές και συστήματα έξυπνης πόλης, ενταγμένη στην ευρύτερη στρατηγική ανάπτυξης του Δήμου.</p> <p>Το εξεταζόμενο μέτρο εξυπηρετεί τη συμβολή του Δήμου στη μείωση των αέριων ρύπων, διαμορφώνοντας υποδομές για χρήση καθαρών μορφών ενέργειας στις μετακινήσεις των πολιτών. Αποτελεί ένα μέτρο στην κατεύθυνση της εξοικονόμησης ενέργειας και της βελτίωσης των περιβαλλοντικών συνθηκών στις πόλεις.</p>		
Πεδίο εφαρμογής		
<p>Ο οδηγός της πόλης αφορά το σύνολο της περιοχής παρέμβασης του ΣΒΑΚ .</p> <p>Η δημιουργία σημείων φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων αφορά στο κέντρο της Λαμίας με έμφαση στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης.</p>		
Απαι- τούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση, Αρχιτεκτονική Επιτροπή)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης		Εκτιμώμενη Διάρκεια
Έγκριση σχεδίου κάτοψης και δικαιολογητικών σύμφωνα με την απόφαση 42863/438 (ΦΕΚ 2040/Β/04.06.2019).		6 μήνες
Σύμφωνη γνώμη της Περιφέρειας		3 μήνες
Διαδικασία Διαγωνισμού		6 μήνες
Υλοποίηση του μέτρου		3 μήνες

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>	
Σχεδιασμού:	Δήμος Λαμίας, Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης:	Δήμος Λαμίας
Εποπτείας:	Δήμος Λαμίας
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Μείωση των αέριων ρύπων</li> <li>+ Εξοικονόμηση ενέργειας</li> <li>+ Βελτίωση περιβαλλοντικών συνθηκών</li> </ul>	
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Αριθμός σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων</li> <li>▪ Ποσοστό ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων στο σύνολο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</li> <li>▪ Υλοποίηση του οδηγού πόλης</li> </ul>
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 60.000 μελέτη οδηγού</li> <li>▪ 72.000 σημεία φόρτισης ηλεκτρισμού</li> </ul>
<b>Χρηματοδότηση</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Ίδιοι πόροι (οδηγός)</li> <li>* Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2019-2020” - Πράσινο Ταμείο (σταθμοί φόρτισης)</li> </ul>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

## Σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης

### Τύποι δεικτών

Οι δείκτες αποτελούν το βασικό εργαλείο βάσει του οποίου μπορεί να πραγματοποιηθεί τόσο η παρακολούθηση όσο και η αξιολόγηση. Η ποσοτική διάσταση των δεικτών διευκολύνει τόσο την αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης όσο και τη σύγκριση μεταξύ διαφορετικών φάσεων. Οι δείκτες κατηγοριοποιούνται σε 5 βασικές κατηγορίες όπως φαίνεται και από την παρακάτω εικόνα. Οι δείκτες αποτελεσμάτων και οι ενδιάμεσοι δείκτες αφορούν στο αντίκτυπο που είχε η υλοποίηση των μέτρων στο σύνολο τους, κυρίως ως προς τους «έξυπνους» στόχους που τέθηκαν σε προηγούμενο στάδιο. Οι δείκτες εκρών και εισρών αφορούν κυρίως στον τρόπο που εξελίχθηκε και αξιοποιήθηκε το κάθε μέτρο ξεχωριστά ή ο συνδυασμός, ενώ αποσαφηνίζουν τον τρόπο με τον οποίο το κάθε ένα μέτρο από αυτά συνέβαλε στην επιτυχία του Σχεδίου.

Σημαντικοί είναι και οι δείκτες του ευρύτερου περιβάλλοντος καθώς χωρίς αυτούς είναι δύσκολο να αποτιμηθεί η συμβολή του ΣΒΑΚ στη βιώσιμη κινητικότητα του Δήμου καθώς και να προσδιοριστούν οι παράγοντες που συνετέλεσαν στην επιτυχία ή αποτυχία αυτού.

**Δείκτες αποτελεσμάτων** (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις σχετικά με στόχους του ΣΒΑΚ (π.χ. εκπομπές αερίων θερμοκηπίου για τη βελτίωση των κλιματικών συνθηκών).

**Ενδιάμεσοι δείκτες αποτελεσμάτων** (δείκτες μεταφορών): περιγράφουν αλλαγές στο σύστημα μεταφορών και μπορούν να συσχετίζονται με την επιτυχία των στρατηγικών (π.χ., κατανομή ανά μέσο).

**Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος** (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις).

**Δείκτες Εκρών** (output indicators): υπολογίζουν το μέγεθος υλοποίησης των πολιτικών και τη βελτίωση των υπηρεσιών (π.χ. υλοποίηση λεωφορειολωρίδων, σε χλμ).

**Δείκτες Εισρών** (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των πόρων που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους.

Α  
ξ  
ι  
ο  
λ  
ό  
γ  
η  
σ  
η  
  
Π  
α  
ρ  
α  
κ  
ο  
λ  
ο  
ύ  
θ  
η  
σ  
η

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

## Δείκτες παρακολούθησης για το ΣΒΑΚ Δ. Λαμίας

Στο πλαίσιο του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης για το ΣΒΑΚ του Δήμου Λαμίας επιλέχθηκαν 22 δείκτες που περιγράφουν χαρακτηριστικά του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας και εκτιμούν/επιδιώκουν τις αντίστοιχες τιμές σε μελλοντικούς στόχους (Πίνακας 2). Οι δείκτες αυτοί εντάσσονται στην κατηγορία των δεικτών αποτελεσμάτων.

Αναφορικά με τις τιμές βάσης και τους μελλοντικούς στόχους που αποδίδονται στους δείκτες, οι πρώτες αναφέρονται στην υφιστάμενη κατάσταση, ενώ οι ποσοτικοί στόχοι διαμορφώθηκαν μέσα από τους άξονες προτεραιότητας, τα προγραμματισμένα μέτρα και τις παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ.

Για τον υπολογισμό των τιμών βάσης (2018) αντλήθηκαν δεδομένα από:

- Επίσημα στοιχεία της Τροχαίας (για τα έτη 2013-2017), των παροχών συγκοινωνιακού έργου και άλλων φορέων
- Επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ από την απογραφή του 2011, στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων για τα έτη 2016-2018
- Στοιχεία από τη διαδικασία πρωτοβάθμιας συλλογής δεδομένων
- Στοιχεία από την έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων

Για την εκτίμηση των τιμών στόχων (2030) λήφθηκαν υπόψη:

- Η ανάλυση SWOT της υφιστάμενης κατάστασης
- Οι τάσεις εξέλιξης σε Διεθνές, Ευρωπαϊκό & Εθνικό Επίπεδο
- Τα αποτελέσματα της ανάπτυξης του επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας
- Οι προτεραιότητες των εμπλεκόμενων
- Η ρεαλιστικότητα επίτευξης της τιμής στόχου στο διαθέσιμο χρονικό πλαίσιο

Ο υπολογισμός των τιμών των δεικτών ανά τακτά χρονικά διαστήματα επιτρέπει τον εντοπισμό των αποκλίσεων ή μη από τους στόχους καθώς και την εύρεση των αδυναμιών αλλά και των δυνατών σημείων. Τέλος, στα πλαίσια που ακολουθούν παρουσιάζονται τα δελτία περιγραφής των δεικτών.

Πίνακας 1: Δείκτες εκρών (υπολογισμού των υποδομών που προτείνονται) και στόχοι του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Λαμίας

A/A	Δείκτες εκρών	Τιμή Βάσης (2019)	Τιμή Στόχος (2025)	Τιμή Στόχος (2030)	Μονάδες
1	Αριθμός θέσεων στάθμευσης σε δημοτικούς χώρους ανά 1000 κατοίκους	4,5	5	6	Θέσεις στάθμευσης/ 1.000 κατοίκους
2	Μήκος περιοχής Ελεγχόμενης Στάθμευσης	5,5	20	20	χλμ
3	Ποσοστό (και μήκος) οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	0	24,35 (90)	24,35 (90)	Ποσοστό (χλμ)
4	Ποσοστό (και μήκος) οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζοδρόμους	2,56 (9,5)	2,56 (9,5)	2,9 (10,8)	Ποσοστό (χλμ)

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

A/A	Δείκτες εκροών	Τιμή Βάσης (2019)	Τιμή Στόχος (2025)	Τιμή Στόχος (2030)	Μονάδες
5	Ποσοστό (και μήκος) του οδικού δικτύου όπου υφίσταται δίκτυο ποδηλατοδρόμων με διαχωρισμένη υποδομή	2,18 (8,05)	3,00 (11,10)	7,10 (26,30)	Ποσοστό (χλμ)
6	Ποσοστό (και μήκος) του οδικού δικτύου όπου υφίσταται δίκτυο ποδηλατοδρόμων με συνύπαρξη ΙΧ	0	0	1,65 (6,10)	Ποσοστό (χλμ)
7	Μέση συχνότητα αστικής Δημόσιας Συγκοινωνίας στις ώρες αιχμής (λεπτά)	22	20	17	Λεπτά
8	Ποσοστό πεζοδρομίων με μεικτό πλάτος που πληροί τις προδιαγραφές	8 (29,6)	10 (37,5)	12 (45)	Ποσοστό (χλμ)
9	Αριθμός σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	0	0	4	Αριθμός σταθμών φόρτισης
10	Αριθμός κέντρων κινητικότητας (Park and Ride)	0	0	2	Αριθμός κέντρων κινητικότητας
11	Δράσεις ενημέρωσης & ευαισθητοποίησης ανά έτος	0	2	4	Αριθμός δράσεων

Πίνακας 2: Ενδιάμεσοι Δείκτες αποτελεσμάτων (δείκτες μεταφορών) που περιγράφουν αλλαγές στο σύστημα μεταφορών και στόχοι του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Λαμίας

A/A	Ενδιάμεσοι Δείκτες αποτελεσμάτων	Τιμή Βάσης (2019)	Τιμή Στόχος (2025)	Τιμή Στόχος (2030)	Μονάδες
1	Ποσοστό παιδιών που μετακινούνται με ποδήλατο ή πεζή από/προς το σχολείο	34	40	50	Ποσοστό
2	Μέση συχνότητα δημόσιας συγκοινωνίας που εξυπηρετούν τον Δήμο [ώρες αιχμής]	22	15	15	Λεπτά
3	Ποσοστό μετακινήσεων πεζή στην κατανομή κατά μέσο	29,27	29,77	30,47	Ποσοστό
4	Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο στην κατανομή κατά μέσο	2,25	4,25	5,25	Ποσοστό
5	Ποσοστό μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία στην κατανομή κατά μέσο	12,50	13,80	14,13	Ποσοστό
6	Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)	44,60	41,90	40,60	Ποσοστό
7	Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο	5,85	5,05	4,85	Ποσοστό
8	Ποσοστό οχημάτων καθαρής ενέργειας στο σύνολο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0	3.2%	10.5%	Ποσοστό



## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Πίνακας3: Δείκτες αποτελέσματος των μέτρων/παρεμβάσεων και στόχοι του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Λαμίας

A/A	Δείκτες αποτελέσματος	Τιμή Βάσης (2019)	Τιμή Στόχος (2025)	Τιμή Στόχος (2030)	Μονάδες
1	Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους*	0,08	0,05	0	Ατυχήματα/ 1.000 κατοίκους
2	Ετήσιος αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά 1000 κατοίκους*	0,69	0,35	0,15	Ατυχήματα/ 1.000 κατοίκους

\*Τα στοιχεία αφορούν τη Δ.Ε. Λαμίας

Πίνακας 4: Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος που επηρεάζουν τους δείκτες αποτελέσματος των μέτρων/παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ Δήμου Λαμίας

A/A	Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος	Τιμή Βάσης	Μονάδες
1	Κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας ( έτος 2017)	15.214	Ευρώ
2	Πυκνότητα πληθυσμού	4056,53	άτομα /τ.χλμ
3	Ιδιοκτησία ΙΧ **	337	ΙΧ αυτοκίνητα / 1000 κατοίκους

\*\* Τα στοιχεία αφορούν στην περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ

## Μηχανισμοί παρακολούθησης

Για την σωστή παρακολούθηση του σχεδίου, δεν επαρκεί η αναγνώριση των καταλληλότερων δεικτών. Η διαδικασία υπολογισμού των δεικτών από τα στελέχη του Δήμου κατά την διάρκεια της υλοποίησης του ΣΒΑΚ αποτελεί ένα εξίσου σημαντικό αντικείμενο. Το σχέδιο παρακολούθησης θα πρέπει να περιλαμβάνει επαρκείς πληροφορίες προκειμένου διαφορετικά στελέχη του δήμου, σε διαφορετικές χρονικές στιγμές να είναι σε θέση να εκτελέσουν την αξιολόγηση της προόδου του Σχεδίου.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται το χρονοδιάγραμμα και η παρακολούθηση από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου της υλοποίησης του ΣΒΑΚ Λαμίας. Στον παρακάτω πίνακα εμφανίζονται οι μετρήσεις των δεικτών εκρών (υλοποίησης των παρεμβάσεων που προβλέπονται από τα μέτρα), για τους οποίους το πλάνο παρακολούθησης προβλέπει την καταγραφή της εξέλιξης της υλοποίησής τους ανά διετία.

Μέχρι την εκκίνηση της υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων, θα καταγράφεται η πορεία εξέλιξης των απαιτούμενων ενεργειών (μελετών κλπ) προκειμένου να υλοποιηθεί το κάθε μέτρο.

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Α/Α	Δείκτης εκροών	Αρμόδια Υπηρεσία Δήμου	Έτη αναφοράς αποτελεσμάτων				
			2022	2024	2026	2028	2030
1	Αριθμός θέσεων στάθμευσης σε δημοτικούς χώρους ανά 1000 κατοίκους	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
2	Μήκος περιοχής Ελεγχόμενης Στάθμευσης	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
3	Ποσοστό (και μήκος) οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
4	Ποσοστό (και μήκος) οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζοδρόμους	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
5	Ποσοστό (και μήκος) του οδικού δικτύου όπου υφίσταται δίκτυο ποδηλατοδρόμων με διαχωρισμένη υποδομή	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
6	Ποσοστό (και μήκος) του οδικού δικτύου όπου υφίσταται δίκτυο ποδηλατοδρόμων με συνύπαρξη ΙΧ	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
7	Μέση συχνότητα αστικής Δημόσιας Συγκοινωνίας στις ώρες αιχμής (λεπτά)	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
8	Ποσοστό πεζοδρομίων με μεικτό πλάτος που πληροί τις προδιαγραφές	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
9	Αριθμός σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
10	Αριθμός κέντρων κινητικότητας (Park and Ride)	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
11	Δράσεις ενημέρωσης & ευαισθητοποίησης ανά έτος	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Οι Ενδιάμεσοι Δείκτες αποτελέσματος (δείκτες μεταφορών) και οι Δείκτες αποτελέσματος θα μετρώνται ανά 5ετία.

A/A	Ενδιάμεσοι Δείκτες αποτελεσμάτων	Αρμόδια Υπηρεσία Δήμου	2025	2030
1	Ποσοστό παιδιών που μετακινούνται με ποδήλατο ή πεζή από/προς το σχολείο	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√
2	Μέση συχνότητα δημόσιας συγκοινωνίας που εξυπηρετούν τον Δήμο [ώρες αιχμής]	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√
3	Ποσοστό μετακινήσεων πεζή στην κατανομή κατά μέσο	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√
4	Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο στην κατανομή κατά μέσο	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√
5	Ποσοστό μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία στην κατανομή κατά μέσο	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√
6	Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√
7	Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√
8	Ποσοστό οχημάτων καθαρής ενέργειας στο σύνολο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√

A/A	Δείκτες αποτελέσματος	Αρμόδια Υπηρεσία Δήμου	2025	2031*
1	Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√
2	Ετήσιος αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά 1000 κατοίκους	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√
3	Αριθμός ΙΧ οχημάτων ανά 1000 κατοίκους	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Οι δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος θα εξετάζονται ανά 5ετία.

A/A	Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος	Αρμόδιοι Φορείς/ Αρμόδια Υπηρεσία Δήμου	2025	2031*
1	Κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας	ΕΛΣΤΑΤ	√	√
2	Πυκνότητα πληθυσμού	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√
3	Ιδιοκτησία ΙΧ	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√

\*προτείνεται η μέτρηση των δεικτών ευρύτερου περιβάλλοντος, καθώς και των δεικτών αποτελέσματος, που επηρεάζονται από τους δείκτες αποτελέσματος των μέτρων/παρεμβάσεων το 2031, λόγω του ότι θα υπάρχει και η απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ, από την οποία θα δοθούν πιο πρόσφατα στοιχεία.

## Χρονοδιάγραμμα και Προϋπολογισμός

Το χρονοδιάγραμμα και ο προϋπολογισμός των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ παρουσιάζεται με την μορφή πίνακα που περιλαμβάνει:

- Τον άξονα προτεραιότητας στον οποίο υπάγεται το εξεταζόμενο μέτρο
- Τον τίτλο του μέτρου που εξετάζεται
- Τον χρονικό ορίζοντα στον οποίο εντάσσεται το εξεταζόμενο μέτρο / δράση
- Τις απαιτούμενες ενέργειες για την υλοποίηση του μέτρου/ της δράσης
- Τους φορείς που εμπλέκονται
- Την εκτίμηση του κόστους υλοποίησης του εξεταζόμενου έργου, η οποία αποτελείται από
  - Την εκτιμώμενη ποσότητα της προτεινόμενης παρέμβαση
  - Την μονάδα μέτρησης της ποσότητας
  - Την εκτιμώμενη τιμή μονάδος (€) του εξεταζόμενου στοιχείου παρέσμβασης
  - Την συνολική δαπάνη της προτεινόμενης παρέμβασης
- Τις εν δυνάμει πηγές ή τεχνικές χρηματοδότησης

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Πίνακας.5: Συνολικός Πίνακας Μέτρων

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
						2025	2030			
Μέτρα ευαισθητοποίησης	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Υλοποίηση bike to school προγραμμάτων στα σχολεία</li> <li>Ενημερωτικές ημερίδες σε συλλόγους και εκπαιδευτικές δομές για την Βιώσιμη Ανάπτυξη και Κινητικότητα</li> <li>Ενημερωτικές ημερίδες για τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης, της ποδηλασίας, των μορφών ήπιας κινητικότητας</li> <li>Ενημερωτικές ημερίδες για το εξωτερικό κόστος των Ι.Χ και την περιβαλλοντική υποβάθμιση</li> <li>Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης της ποδηλασίας</li> <li>Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης του συνεπιβατισμού</li> <li>Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης της πεζής μετακίνησης</li> <li>Εκστρατείες προώθησης των ΜΜΜ</li> <li>Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας μέσω αθλητισμού (αθλητική ποδηλασία, πεζοπορία, ορειβασία, κ.ά)</li> <li>Διοργάνωση ποδηλατοδρομίας</li> <li>Διοργάνωση σχολικών αγώνων</li> <li>Προσωρινή (εποχιακή) πεζοδρόμηση κεντρικών εμπορικών οδών</li> <li>Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας - Ημέρα χωρίς αυτοκίνητο</li> </ul>	Ενδεικτικά για δράσεις σε σχολεία:  Δράσεις σε δέκα σχολεία σε δύο διαφορετικά έτη της πρώτης 5ετίας - Α' ΣΤΑΔΙΟ  Δράσεις σε δέκα σχολεία σε δύο διαφορετικά έτη της πρώτης 5ετίας - Α' ΣΤΑΔΙΟ	Ενδεικτικά για δράσεις σε σχολεία:  30 € / μαθητή	Α' ΣΤΑΔΙΟ : 180.000  Β' ΣΤΑΔΙΟ : 180.000	Α' ΣΤΑΔΙΟ	Β' ΣΤΑΔΙΟ	*Σχεδιασμός δράσεων *Υλοποίηση δράσεων	*Δήμος Λαμίας	*ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι *Ευρωπαϊκά Προγράμματα
Μελέτες κυκλοφοριακών επιπτώσεων	2	Διευρέυνηση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων από τα μέτρα του ΣΒΑΚ και επιλογή βέλτιστων επιλογών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων	1	120.000	120.000			*Κυκλοφοριακό υπόδειγμα 4 βημάτων για της περιοχής παρέμβασης του ΣΒΑΚ	*Δήμος Λαμίας	*Ίδιοι πόροι

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
						2025	2030			
			1	60.000	60.000			*Κυκλοφοριακή μελέτη περιορισμού και εκτροπής διαμπερών και υπερτοπικών κινήσεων από το κέντρο της Λαμίας		
			1	30.000	30.000			* Κυκλοφοριακή μελέτη περιορισμού και εκτροπής διαμπερών κινήσεων από τις γειτονιές και ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.		
Αναθεώρηση πολεοδομικών μελετών	3	Επικαιροποίηση και αναθεώρηση πολεοδομικών μελετών (ΤΧΣ κλπ)	1	250.000 (ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΜΕ ΦΕΚ 1470/Β/3.5.2019)	250.000			*Αναθεώρηση πολεοδομικών μελετών	*Δήμος Λαμίας	*Ίδιοι πόροι *Πράσινο Ταμείο
Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ στο κέντρο της πόλης	4	Μελέτη βαδισιμότητας	1	20.000	20.000			*Καταγραφή υφιστάμενου δικτύου και υποδομών για κίνηση ΑΜΕΑ με προβλήματα όρασης, αναπηρικού αμαξιδίου, καταγραφή εμποδίων στα πεζοδρόμια	*Δήμος Λαμίας	*Ίδιοι πόροι
Προδιαγραφές διαμόρφωσης δημόσιου χώρου	5	Δημιουργία προδιαγραφών και οδηγού για παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο (πεζοδρόμια, πλατείες, πεζοδρόμοι και ΚΧ)	1	60.000	60.000			*Υπηρεσία σύνταξης προδιαγραφών	*Δήμος Λαμίας	*Ίδιοι πόροι

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
						2025	2030			
Ενιαίος σχεδιασμός για την ένταξη έξυπνων συστημάτων βιώσιμης κινητικότητας	6	Προδιαγραφές (Οδηγός) έξυπνης και βιώσιμης πόλης	1	60.000 €	60.000			*Υπηρεσία σύνταξης προδιαγραφών	* Δήμος Λαμίας	*Ιδίοι πόροι
Εμπορευματικές μεταφορές	7	Σχέδιο Βιώσιμων Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών	1	60.000	60.000			*Εκπόνηση Σχεδίου *Υλοποίηση	*Δήμος Λαμίας	* ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027 *Ιδίοι πόροι *Ευρωπαϊκά Προγράμματα

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
						2025	2030			
Ανάδειξη ιστορικών πλατειών της Λαμίας – Πεζή μετακίνηση και απομάκρυνση κεντρικών αρτηριών κίνησης ΙΧ από το κέντρο της πόλης	8	<p>- Πεζοδρόμηση του νότιου τμήματος της πλατείας Πάρκου και των οδών που συμβάλλουν στο νότιο τμήμα της πλατείας (Χατζόπουλου από οδό Βύρωνος έως Λεωσθένους Δεδούση, Ελευθερίου Βενιζέλου από πλατεία Πάρκου έως Πατρόκλου, Δροσοπούλου από πλατεία Πάρκου έως Πατρόκλου, Σατωβριάνδου από πλατεία Πάρκου έως Πατρόκλου) και της οδού Κολοκοτρώνη από πλατεία Πάρκου έως οδό Ροζάκη.</p> <p>- Πεζοδρόμηση οδού Εκκλησιών, από εκκλησία Παναγίας Δεσποίνης έως πλατεία Αγίων Θεοδώρων.</p> <p>- Αντιδρομήσεις οδών περιμετρικά της πεζοδρομημένης περιοχής για τη δημιουργία τεθλασμένων, μη ελκυστικών πορειών για την πρόσβαση των ΙΧ στους χώρους στάθμευσης και για την αναστροφή των οχημάτων που κινούνται στις κύριες αρτηρίες προς το κέντρο της πόλης (οδός Αθανασίου Διάκου από Πατρόκλου έως Πλατείας Ελευθερίας, πλατεία Ελευθερίας, Υψηλάντου από πλατεία Ελευθερίας έως Ευαγγελίστριας, οδός Καζούλη, οδός Πατρόκλου από Σατωβριάνδου έως Αθανασίου Διάκου, οδός Έλιν από οδό Αθανασίου Διάκου έως Σατωβριάνδου).</p>	1200 μ	1100 € / μ (Υλοποίηση για μέσο πλάτος οδού 6μ)	20.000(Μελέτη) 1.300.000(Υλοποίηση)			<p>*Οριστική Μελέτη πεζοδρόμων και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων *Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου - Έγκριση από Αποκεντρωμένη Διοίκηση για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και δημοσίευση ΦΕΚ *Διαδικασία Διαγωνισμού *Κατασκευή Πεζοδρόμων</p>	<p>*Δήμος Λαμίας *Αποκεντρωμένη Διοίκηση Στερεάς Ελλάδας</p>	<p>* ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027 *Πράσινο Ταμείο *Ίδιοι πόροι</p>



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
						2025	2030			
	7	- Προώθηση της βαδισιμότητας μέσω συστήματος σήμανσης και ανάδειξης διαδρομών πεζών με περιβαλλοντικό, ιστορικό ή αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον (πχ σύνδεση των λόφων της πόλης – Ένωση του Κάστρου με το Ισιαδάκι)	-	-	20.000 (σχεδιασμός και χωροθέτηση) 20.000 (προμήθεια και εγκατάσταση)			*Μελέτη και Προμήθεια / Τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης του δικτύου πόλων έλξης του Δήμου	*Δήμος Λαμίας	*Ίδιοι πόροι
Ανάδειξη ιστορικών πλατειών της Λαμίας – ΜΜΜ και ταξί	8	- Διεύρυνση πεζοδρομίων και μετατροπή της οδού Καποδιστρίου από οδό Αγίου Νικολάου έως πλατεία Πάρκου, του βόρειου τμήματος της πλατείας Πάρκου και της οδού Καραγιαννοπούλου σε λεωφορειόδρομο με φορά κίνησης λεωφορείων από οδό Αγίου Νικολάου προς πλατεία Πάρκου και πλατεία Διάκου.	500μ	530 € / μ (Υλοποίηση για μέσο πλάτος λεωφορειολωρίδας 3,5μ)	20.000 (Μελέτη) 270.000 (Υλοποίηση)			*Οριστική Μελέτη αναδιαμόρφωσης της οδού και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων *Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου - Έγκριση από Αποκεντρωμένη Διοίκηση για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις  *Διαδικασία Διαγωνισμού *Κατασκευή λεωφορειόδρομου και διαπλατυσμένων πεζοδρομίων	*Δήμος Λαμίας *Αποκεντρωμένη Διοίκηση Στερεάς Ελλάδας	* ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027 *Πράσινο Ταμείο *Ίδιοι πόροι
		450 € / μ (Υλοποίηση για μέσο πλάτος διεύρυνσης πεζοδρομίων εκατέρωθεν της οδού 3μ)		230.000(Υλοποίηση)						
	9	-Απομάκρυνση αφετηριών λεωφορείων από την πλατεία Πάρκου  -Απομάκρυνση χώρων εύρεσης ταξί από τις κεντρικές πλατείες της πόλης και δημιουργία νέων στην περίμετρο του πεζοδρομημένου ιστορικού κέντρου	-	-	Κανονιστική απόφαση παρόχου Αστικής Συγκοινωνίας και Ταξί					

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
						2025	2030			
	10	Αντικατάσταση στόλου MMM με οχήματα σύγχρονης τεχνολογίας (πχ ηλεκτρικά, υβριδικά)	-	-	Το κόστος βαρύνει τον πάροχο Αστικής Συγκοινωνίας (1.500.000€)			*Αρμοδιότητα παρόχου-προδιαγραφές σύμβασης ανάθεσης	*Πάροχος Αστικής Συγκοινωνίας	*Πάροχος Αστικής Συγκοινωνίας
	11	Δημιουργία νέων στάσεων λεωφορείου με στέγαστρα και υποδομές τηλεματικής στο ιστορικό κέντρο	20 στάσεις	3.000 € / στάση	60.000			*Προμήθεια και εγκατάσταση νέων στάσεων	* Αστικό ΚΤΕΛ Λαμίας *Δήμος Λαμίας	* Πρόγραμμα Φιλόδημος *Ιδιοί Πόροι
Ανάδειξη ιστορικών πλατειών της Λαμίας – Διαχείριση Στάθμευσης	12	Σχεδιασμός οργάνωσης, διαχείρισης και λειτουργίας συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Εκκλησιών, Μιλτιάδου, Μυρμιδόνων, Παπαφλέσσα, Δεδούση, Πανουριά, Κωνσταντινουπόλεως, Αχιλλέως, Μπότσαρη, Ελασσόνος, Ευρυπίδου, Αμπλιανίτη, Θεσπιών, Μουστάκα, Κασμοούλη, Γκούρα, Παπανδρέου, Σπύρου Τράκα, Μπισόλα, Μακρόπουλου, Βελισσαρίου.	1	80.000 €	80.000			*Οριστική Μελέτη Χωροθέτησης Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης *Κανονιστική απόφαση	* Δήμος Λαμίας	*Ιδιοί πόροι
	13	Προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και οριζόντιας και κάθετης σήμανσης	15.000 μ	60 € / μ	900.000			*Προμήθεια και εγκατάσταση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για ορισμό θέσεων μόνιμων κατοίκων, επισκεπτών και ΑΜΕΑ *Προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	* Δήμος Λαμίας	* ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027 *ΣΔΙΤ / Ιδιωτική Πρωτοβουλία
	14	Ανάπτυξη εφαρμογής (mobile app) για τη χρήση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	-	-	15.000			Μελέτη εφαρμογής και υλοποίηση	* Δήμος Λαμίας	*Ιδιοί πόροι * ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
						2025	2030			
	15	Δημιουργία χώρων στάθμευσης και μετεπιβίβασης στη δημόσια συγκοινωνία περιφερειακά της πόλης (περιοχή Παζαριού, περιοχή Δημαρχείου)	2 νέοι χώροι στάθμευσης/μετεπιβίβασης	250.000 € / χώρο στάθμευσης	500.000			*Μελέτη Σκοπιμότητας για το καθεστώς λειτουργίας των χώρων στάθμευσης *Οριστική μελέτη κατασκευής κέντρου Κινητικότητας *Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων *Διαγωνισμός *Κατασκευή	* Δήμος Λαμίας	* ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027 *Ιδιοί πόροι
	16	Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης δίκυκλων στο κέντρο της πόλης και στους χώρους στάθμευσης ΙΧ εκτός οδού	10 εγκαταστάσεις (stand) κλειδώματος ποδηλάτου	200 € / εγκατάσταση (stand) κλειδώματος ποδηλάτου	2.000			*Κανονιστική απόφαση *Προμήθεια και εγκατάσταση θέσεων κλειδώματος ποδηλάτων και σήμανσης ορισμού των θέσεων στάθμευσης	* Δήμος Λαμίας * Ιδιοκτήτες χώρων στάθμευσης	*Ιδιοί πόροι Δήμου * Ιδιοκτήτες χώρων στάθμευσης
	17	Καθορισμός διαδρομών πρόσβασης με τη χρήση σχετικής καθοδηγητικής σήμανσης στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης (κυρίως στο κέντρο της πόλης)	50 πινακίδες	100 € / πινακίδα	5.000			* Προμήθεια και τοποθέτηση πινακίδων	* Δήμος Λαμίας	*Ιδιοί πόροι

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
						2025	2030			
Ενίσχυση της μετακίνησης με ποδήλατο	18	<p><b>Α ΣΤΑΔΙΟ:</b></p> <p>1. Δημιουργία διαχωρισμένης υποδομής ποδηλάτου κατά μήκος της οδού Υψηλάντου μέχρι τις Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις και των οδών Παπαποστόλου – Λαρίσης μέχρι το Νοσοκομείο.</p> <p>2. Μονοδρόμηση οδού Υψηλάντου</p> <p>3. Σύνδεση του ποδηλατόδρομου της οδού Υψηλάντου με τον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο που συνδέει το Δημαρχείο με την Αμφιθέα και τις Εργατικές Κατοικίες.</p> <p>4. Δημιουργία διαχωρισμένης υποδομής ποδηλάτου σε όλο το μήκος της οδού Αμφικτυόνων</p> <p>5. Δημιουργία διαχωρισμένης υποδομής ποδηλάτου από τη</p>	<p><b>Α ΣΤΑΔΙΟ : 3.050 μ (Διαχωρισμένη υποδομή ποδηλάτου)</b></p> <p><b>Β ΣΤΑΔΙΟ : 14.200 μ (Διαχωρισμένη υποδομή ποδηλάτου)</b></p>	<p><b>270 € / μ (μέσο πλάτος 1,5μ)</b></p>	<p><b>Α' ΣΤΑΔΙΟ : 20.000 (Μελέτη) 830.000 (Υλοποίηση)</b></p> <p><b>Β' ΣΤΑΔΙΟ : 60.000 (Μελέτη) 3.850.000 (Υλοποίηση)</b></p>	Α ΣΤΑΔΙΟ	Β ΣΤΑΔΙΟ	<p>*Οριστική Μελέτη Ποδηλατοδρόμων</p> <p>*Εγκριση από Αποκεντρωμένη Διοίκηση</p> <p>*Διαδικασία Διαγωνισμού</p> <p>*Κατασκευή Ποδηλατοδρόμων</p>	*Δήμος Λαμίας	<p>* ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027</p> <p>*Ίδιοι πόροι</p>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
						2025	2030			
		<p>σιδηροδρομική γραμμή στο Παγκράτι μέχρι το κέντρο της πόλης μέσω των οδών Γεωργίου Πλατή, Αβέρωφ και Σατωβριάνδου.</p> <p><b>Β ΣΤΑΔΙΟ</b></p> <p>1. Δημιουργία διαδρομής ποδηλάτου κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής από το Σταυρό μέχρι τη Μεγάλη Βρύση</p> <p>2. Δημιουργία διαχωρισμένης υποδομής ποδηλάτου που θα συνδέει τον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο με τις πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις της λεωφόρου Αθηνών.</p> <p>3. Δημιουργία διαχωρισμένης υποδομής ποδηλάτου κατά μήκος των οδών Παπανδρέου, Παπαποστόλου και Καποδιστρίου.</p>	<b>6.000 μ (Υποδομή συνύπαρξης ποδηλάτου με ΙΧ)</b>	<b>50 € / μ</b>	<b>300.000</b>			*Μελέτη οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης και προμήθεια πινακίδων για διαμόρφωση υποδομής συνύπαρξης ΙΧ με ποδήλατο και κατασκευαστικό έργο στο κέντρο της πόλης	* Δήμος Λαμίας	* ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι
	<b>19</b>	Δρομολόγηση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων για δυνατότητα ενοικίασης ποδηλάτου	-	-	Συνεργασία με ιδιωτική εταιρεία ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων, το κόστος της εγκατάστασης δεν βαρύνει πόρους του Δήμου αλλά της συνεργαζόμενης εταιρίας			*Εγκατάσταση ποδηλάτων	*Δήμος Λαμίας *Συνεργαζόμενη ιδιωτική εταιρία	*Πόροι από τη συνεργαζόμενη εταιρία
Οδική ασφάλεια / Ενίσχυση πεζής μετακίνησης	<b>20</b>	Διαμόρφωση κόμβων για βελτίωση οδικής ασφάλειας	<b>Α' ΣΤΑΔΙΟ : 12 προτεινόμενοι κόμβοι Β' ΣΤΑΔΙΟ : 12 προτεινόμενοι κόμβοι</b>	<b>175.000€ /κόμβο</b>	<b>Α' ΣΤΑΔΙΟ : 240.000 Β' ΣΤΑΔΙΟ : 240.000</b>	Α ΣΤΑΔΙΟ	Β ΣΤΑΔΙΟ	*Κυκλοφοριακή Μελέτη Λειτουργίας των Κόμβων *Οριστική Μελέτη Κόμβων - Οδοποιία *Διαδικασία Διαγωνισμού *Κατασκευή Κόμβων	*Δήμος Λαμίας *Αποκεντρωμένη Διοίκηση Στερεάς Ελλάδας	* ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
						2025	2030			
	21	Οριοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας στις σύγχρονες συνοικίες του δήμου, όπου θα γίνουν κατασκευαστικές παρεμβάσεις και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις με σκοπό τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων. (Με σήμανση για επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30χμ/ώρα και κατασκευαστικά έργα σε επιλεγμένα σημεία)	-	-	1.000.000			*Οριστική Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων *Διαδικασία Διαγωνισμού *Υλοποίηση παρεμβάσεων	*Δήμος Λαμίας	* ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027 *Ιδιοί πόροι
	22	Σχεδιασμός – Υλοποίηση/Διαμόρφωση σχολικών διαδρομών	20.000 μ	360 € / μ (μέσο πλάτος 2μ)	60.000(σχεδιασμός) 7. 200.000 (υλοποίηση)			*Οριστική Μελέτη σχολικών διαδρομών *Απαιτούμενες εγκρίσεις *Διαδικασία Διαγωνισμού *Υλοποίηση παρεμβάσεων	*Δήμος Λαμίας *Αποκεντρωμένη Διοίκηση Στερεάς Ελλάδας	*ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027 *Ιδιοί πόροι *Ευρωπαϊκά Προγράμματα
	23	Μέτρα που συνδέονται με την οδική ασφάλεια και τη βελτίωση της προσβασιμότητας για πεζούς και ευάλωτους χρήστες (ΑμεΑ, παιδιά) – Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και διαμόρφωση διαβάσεων	<b>Α' ΣΤΑΔΙΟ : 12.000 τμ</b> <b>Β' ΣΤΑΔΙΟ : 12.000 τμ</b>	100 € / τμ	<b>Α' ΣΤΑΔΙΟ : 1.200.000</b> <b>Β' ΣΤΑΔΙΟ : 1.200.000</b>	Α' ΣΤΑΔΙΟ	Β' ΣΤΑΔΙΟ	*Οριστική Μελέτη Διαπλάτυνσης Πεζοδρομίων *Διαδικασία Διαγωνισμού *Κατασκευή των παρεμβάσεων	*Δήμος Λαμίας	* ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027 *Ιδιοί πόροι
	24	Αύξηση του πρασίνου στην πόλη αξιοποιώντας τους χώρους των στρατοπέδων Τσαλάκη, Στρατηγού Τσάκαλου και το χώρο της Πανελληνίας Έκθεσης Λαμίας και εξασφάλιση μετακινήσεων με εναλλακτικά μέσα μεταξύ αυτών.	4.000τμ	200 € / τμ	800.000			*Διαδικασία εκχώρησης στο Δήμο του τμήματος της έκτασης που δεν ανήκει στο Δήμο Λαμίας *Οριστική Μελέτη ανάπλασης χώρων πρασίνου *Διαδικασία Διαγωνισμού *Υλοποίηση ανάπλασης	*Δήμος Λαμίας	* ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2014-2020 και 2021-2027 *Ιδιοί πόροι
	25	Φωτισμός διαδρομών πεζής μετακίνησης και ποδηλάτου	-	-	600.000			*Η/Μ Μελέτη και προμήθεια φωτιστικών σωμάτων	*Δήμος Λαμίας	*Ιδιοί πόροι
	26	Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού και αντικατάσταση φθαρμένου αστικού εξοπλισμού πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων, πεζοδρόμων και χώρων αναψυχής	-	-	100.000			Μελέτη για καταγραφή των αναγκών και υλοποίηση	*Δήμος Λαμίας	*Ιδιοί πόροι

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
						2025	2030			
Υποδομές Οχημάτων Καθαρών Μορφών Ενέργειας	27	Δημιουργία δικτύου σημείων φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης	4 σημεία	20.000 (σχεδιασμός δικτύου και προδιαγραφές) 18.000 € / σημείο	92.000			*Σχεδιασμός δικτύου και προδιαγραφές *Έγκριση σχεδίου και δικαιολογητικών σύμφωνα με την απόφαση 42863/438 (ΦΕΚ 2040/Β/04.06.2019). *Σύμφωνη γνώμη Περιφέρειας *Διαδικασία Διαγωνισμού *Υλοποίηση του μέτρου	*Δήμος Λαμίας	Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2019-2020* - Πράσινο Ταμείο.
		<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ - 5ετία</b>			<b>14.372.000</b>					
		<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ - 10ετία</b>			<b>7.882.000</b>					
		<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ</b>			<b>22.254.000</b>					