



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Δήμου Καρδίτσας

ΣΤΑΔΙΟ 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Στόχων

- 3.1 Αρχικό κοινό όραμα και προσδιορισμός προτεραιοτήτων
- 3.2 Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων για προτεραιότητες και ΣΒΑΚ
- 3.3 Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων
- 3.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων

Περιεχόμενα

1	Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων	1
1.1	Αρχικό όραμα.....	1
1.2	Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα	2
2	Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του Σ.Β.Α.Κ.	5
3	Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων.....	6
4	Προσδιορισμός επιμέρους στόχων	7

1 Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

1.1 Αρχικό όραμα

Το όραμα για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Καρδίτσας συνοπτικά περιγράφεται από τις κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ και ενσωματώνει τους βασικούς στόχους για το αύριο της πόλης.

Στόχος αυτού του βήματος είναι η αξιολόγηση των συμπερασμάτων από το σύνολο της μέχρι σήμερα πορείας των βημάτων του ΣΒΑΚ Καρδίτσας και των αποτελεσμάτων από τη διαβούλευση των φορέων, για τη διαμόρφωση μιας φράσης- κλειδί που θα εμπεριέχει την κατεύθυνση- στόχο που από κοινού Δήμος, Φορείς και πολίτες θέλουν να ακολουθήσει το ΣΒΑΚ.

Το «όραμα ενός ΣΒΑΚ» φαινομενικά αποτελεί την προωθητική φράση που χρησιμοποιείται από την πολιτική ηγεσία ενός τόπου για να αναδείξει την επόμενη μέρα της πόλης που εκπονεί ένα ΣΒΑΚ, δηλαδή ενός τόπου με λιγότερα αυτοκίνητα και εξάρτηση από την ιδιωτική μηχανοκίνητη κυκλοφορία και περισσότερο περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία και συλλογικά/ κοινόχρηστα μέσα μεταφοράς.

Στην πράξη, το «όραμα ενός ΣΒΑΚ» είναι η φράση εκείνη που προκύπτει μετά από αξιολόγηση σειράς παραγόντων, αλληλεπίδρασης κοινού - φορέων - ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ- πολιτικής ηγεσίας, συνολικής στρατηγικής ανάπτυξης της περιοχής υπό αξιολόγηση, ειδικών προβληματικών περιοχών, βασικών προτεραιοτήτων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και πλήθος άλλων.

Το όραμα για το ΣΒΑΚ Καρδίτσας διατυπώνεται αρχικά πιλοτικά, κοινοποιείται στο ευρύ κοινό για την αποδοχή του και οριστικοποιείται θεσμικά μετά και την ολοκληρωμένη παρουσίασή του, μαζί με τα βασικά του συστατικά, τις προτεραιότητες και τους στόχους που επιχειρεί να επιτύχει το ΣΒΑΚ του Δήμου Καρδίτσας.

Η ανάπτυξη του οράματος για το ΣΒΑΚ Καρδίτσας στην προκαταρκτική φάση έχει ως στόχο αφενός να καθοδηγεί, αφετέρου να αποτελεί αφετηρία ζύμωσης μεταξύ των κοινωνικών φορέων που θα συμμετέχουν στο ΣΒΑΚ καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησής του. Μέσω της διαβούλευσης θα προσαρμοστεί το όραμα στις τοπικές ανάγκες και ιδιαιτερότητες. Το όραμα που θα διατυπωθεί μετά τη συμμετοχή του κοινού πρέπει να αποτελεί στοιχείο έμπνευσης για τους πολίτες, ώστε να αντιμετωπίσουν το ΣΒΑΚ ως εφελτήριο ανάπτυξης με αξιοποίηση της ιδιαίτερης κληρονομιάς της πόλης.

Η αρχική διατύπωση του οράματος αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και τέθηκε υπό διαβούλευση από το δίκτυο φορέων και τους πολίτες μέσω της πλατφόρμας του ΣΒΑΚ και μέσω των διαδικασιών της 2ης Διαβούλευσης:

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

1.2 Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Τι είναι προτεραιότητες για ένα ΣΒΑΚ;

Το όραμα του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Καρδίτσας, το οποίο διατυπώθηκε παραπάνω, έθεσε τις βάσεις για την σύνθεση ορισμένων **κρίσιμων προτεραιοτήτων** για την περιοχή μελέτης. Οι προτεραιότητες αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο του σχεδίου, διότι οργανώνουν και συγκεκριμενοποιούν και διαδραματίζουν τη μελλοντική εικόνα για τον Δήμο. Πρόκειται για την εξειδίκευση του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις με σκοπό την επίτευξή του (ELTIS, 2019).

Με άλλα λόγια, αν σε ένα όραμα αναφέρεται ενδεικτικά η «Πρώθηση των ενεργών τρόπων μετακίνησης» μία πιθανή προτεραιότητα η οποία θα εξυπηρετούσε το εν λόγω κομμάτι του οράματος θα ήταν η «Πρώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης». Οι προτεραιότητες απορρέουν τόσο από τη διαδικασία της διαβούλευσης όσο και από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, διαδικασίες οι οποίες συνέβαλαν με κρίσιμο τρόπο στην ανάδειξη των σημαντικότερων προβλημάτων και των προοπτικών κινητικότητας.

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής αναφοράς των ΣΒΑΚ, οι προτεραιότητες διαχωρίζονται κατά κύριο λόγο στις εξής θεματικές ενότητες:

-  *Efficiency (Αποδοτικότητα)*
-  *Livable Streets (Ζωντανός Οδικός Χώρος)*
-  *Environment (Περιβάλλον)*
-  *Equity and Social Inclusion (Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη)*
-  *Safety (Ασφάλεια)*
-  *Economic Growth (Οικονομική Μεγέθυνση)*

Στο πλαίσιο αυτό, αναπτύσσονται ορισμένες προτεραιότητες κατηγοριοποιημένες ανάλογα με τη διάσταση της βιωσιμότητας στην οποία αναφέρονται, περιλαμβάνοντας τις προαναφερθείσες θεματικές ανά κατηγορία.



Εικόνα 1: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Καρδίτσας

- 1) **Περιβαλλοντικές**, εντάσσονται οι θεματικές Environment και Efficiency (π.χ. μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις, ανάδειξη και προστασία φυσικού/ οικιστικού περιβάλλοντος, κτλ.)

Πίνακας 1: Περιβαλλοντικές Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Περιβαλλοντικές Προτεραιότητες		
Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις	Ανάδειξη και προστασία του φυσικού/ οικιστικού περιβάλλοντος	Μείωση της ηχορύπανσης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης με παράλληλη βελτίωση του μικροκλίματος
Η χρήση του ποδηλάτου και της πεζής μετακίνησης έναντι του συμβατικού αυτοκινήτου ή του μηχανοκίνητου δικύκλου συνεισφέρει στη μείωση της ενέργειας που καταναλώνεται σε συνολικό επίπεδο για τις μετακινήσεις στο Δήμο. Έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη διαχείριση του στόλου τροφοδοσίας, ώστε τα εμπορεύματα να μεταφέρονται με τη χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση ενέργειας.	Η προστασία των οικισμών του Δήμου Καρδίτσας από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για τον σχεδιασμό. Παράλληλα, θα πρέπει να αναζητηθούν κατάλληλοι τρόποι ώστε να αναδειχθεί το φυσικό κάλλος της περιοχής μελέτης πχ. Παισιόλυπο.	Ο μεγάλος όγκος κυκλοφορούντων οχημάτων στο οδικό δίκτυο της περιοχής, συμβάλλει στην σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Η απεξάρτηση από το αυτοκίνητο και η στήριξη της χρήσης μέσων φιλικών προς το περιβάλλον μπορεί να μειώσει τη ρύπανση, δημιουργώντας πιο καθαρές πόλεις και κατ' επέκταση έχει τη δυνατότητα να βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Το μικρόκλιμα του αστικού περιβάλλοντος αποτελεί σημαντικό δείκτη της ποιότητας ζωής σε μία πόλη. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η δημιουργία μικρών και διάσπαρτων χώρων πρασίνου (πάρκα τσέπης) και η ενίσχυση του πράσινου στους υφιστάμενους κοινόχρηστους χώρους.

- 2) **Κοινωνικές** → εμπεριέχονται οι θεματικές Efficiency, Liveable Streets, Equity and Social Inclusion, Safety (πχ Βελτίωση προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/ άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση, βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας, βελτίωση δημόσιας υγείας κτλ.)

Πίνακας 2: Κοινωνικές Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Κοινωνικές Προτεραιότητες					
Βελτίωση δημόσιας υγείας	Ενίσχυση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Άρση κοινωνικών αποκλεισμών/ βελτίωση της προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες	Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης	Ενσωμάτωση έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων

Η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρουν και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με τη σωματική και την ψυχική υγεία. Η προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης ως τρόπων καθημερινής μετακίνησης, μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι) θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων.	Η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Μέσα από απαραίτητες πολιτικές επιδιώκεται αύξηση του επιπέδου οδικής και αντιληπτής ασφάλειας για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου με παράλληλη αναβάθμιση της ελκυστικότητας του δικτύου (μηχανοκίνητου και μη).	Η εν λόγω προτεραιότητά θέτει ως βασικό μέλημα τη διασφάλιση της ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας των ΑΜΕΑ, ατόμων με μειωμένη κινητικότητα και εμποδιζόμενων ατόμων. Η βελτίωση της προσβασιμότητας απαιτεί ένα ενιαίο και ασφαλές δίκτυο πεζού και ποδηλάτη με τις κατάλληλες υποδομές εξυπηρέτησης καθώς και την δημιουργία ραμπών και οδεύσεων τυφλών σε όλα τα πεζοδρόμια.	Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των οικισμών με το κέντρο του Δήμου και τους ευρύτερους πόλους έλξης σε όλη την έκταση του διαμέσου κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς.	Η αξιοποίηση της τεχνολογίας μπορεί να συμβάλει στην προώθηση της χρήσης των μαζικών μέσων μεταφοράς. Η τηλεματική και τα συγκοινωνιακά συστήματα ενσωματώνονται στα μέτρα του ΣΒΑΚ προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η αποδοτικότητα του μεταφορικού συστήματος της περιοχής μελέτης.	Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στη είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.
---	---	--	---	--	--

3) **Οικονομικές** → εντάσσεται η θεματική Economic Growth (π.χ. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας, Λειτουργικότητα Συστήματος Μεταφορών, κ.α.)

Πίνακας 3: Οικονομικές Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Οικονομικές Προτεραιότητες	
Εξασφάλιση λειτουργικότητας του συστήματος μεταφορών	Ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας
Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών/ εμπορευματικών μεταφορών θα συνεισφέρει στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη του Δήμου Καρδίτσας.	Η προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, ιδιαίτερα σε εμπορικές περιοχές π.χ. κέντρο Καρδίτσας συμβάλλει καθοριστικά στην ενίσχυση της τοπικής αγοράς. Η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου σε συνδυασμό με τις κατάλληλες πολιτικές για τη στάθμευση έχει αποδειχθεί ότι ενισχύει σημαντικά την τοπική επιχειρηματικότητα. Ακόμη σημαντική συνεισφορά στην ενθάρρυνση της τοπικής επιχειρηματικότητας έχει και η ορθολογική οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των καταστημάτων.

Μέσα από την υλοποίηση του ΣΒΑΚ η Καρδίτσα θα καταστεί ένας Δήμος ο οποίος:

- ✓ θα εξασφαλίζει ένα επαρκές επίπεδο προσβασιμότητας για όλους τους μετακινούμενους χωρίς την ύπαρξη κοινωνικών αποκλεισμών,

- ✓ θα προσφέρει μεγαλύτερο επίπεδο οδικής ασφάλειας,
- ✓ θα στηρίζει τις συμμετοχικές διαδικασίες,
- ✓ θα αποδίδει προτεραιότητα στις συλλογικές μετακινήσεις και στους ενεργούς τρόπους μετακίνησης,
- ✓ θα αναπτύξει κατάλληλες συνθήκες για μεγαλύτερες κοινωνικές αλληλεπιδράσεις,
- ✓ θα βελτιώσει τη λειτουργικότητα του συστήματος μεταφορών
- ✓ θα αναβαθμίσει το αστικό περιβάλλον,
- ✓ θα αξιοποιεί την πρόοδο της νέας τεχνολογίας,
- ✓ θα συμβάλλει στην ενίσχυση της τοπικής αγοράς.

Συνεπώς, ο Δήμος Καρδίτσας μέσα από το ΣΒΑΚ επιχειρεί να μετατραπεί σε ένα Δήμο που θα συμβάλλει στην **προστασία του περιβάλλοντος**, βασιζόμενος στις εναλλακτικές μετακινήσεις. Ως εκ τούτου, η περιοχή θα αποτελέσει ένα **σημαντικό παράδειγμα βιώσιμης κινητικότητας** για την Περιφέρεια Θεσσαλίας.

Αξίζει να τονισθεί ότι η εκπόνηση του ΣΒΑΚ προϋποθέτει την υιοθέτηση μιας σφαιρικής προσέγγισης η οποία θα αντιμετωπίζει την αστική κινητικότητα ως ένα πολυδιάστατο ζήτημα, το οποίο αντλεί εργαλεία και τεχνικές από τον πολεοδομικό, κυκλοφοριακό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό. Παράλληλα το ΣΒΑΚ επενδύει ριζικά σε συμμετοχικές διαδικασίες και προσεγγίσεις, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο την ανάμειξη της τοπικής κοινωνίας.

2 Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του Σ.Β.Α.Κ.

Η συμμετοχή στη διαμόρφωση του οράματος και των προτεραιοτήτων, στους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς του Δήμου «ανοίχθηκε» με τη χρήση ηλεκτρονικής φόρμας κατάθεσης ιδεών και την αποστολή παρατηρήσεων/σχολίων μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Από το σύνολο των απαντήσεων που δόθηκαν φαίνεται ότι οι ερωτώμενοι ενέκριναν το αρχικό όραμα.

Ενδεικτικές τοποθετήσεις των πολιτών όσον αφορά το Όραμα και τις προτεραιότητες ήταν:

- Τα πεζοδρόμια να είναι προσπελάσιμα
- Απομάκρυνση κάδων από ποδηλατοδρόμους, συντήρηση/φωτισμός, περισσότερα ποδηλατοστάнт, πολεοδομική υποχρέωση θέσεων ποδηλάτου, γραφείο ποδηλάτου κ.λπ
- Ενίσχυση και «επαναπρασίνισμα» του Παυσιλύπου (παγκάκια-χώροι ζώων-οικολογικές παρεμβάσεις)
- Ίδρυση γραφείου ποδηλάτου για τη διαχείριση και ανάπτυξη του φιλικού μέσου ποδηλατοδρόμοι, ποδηλατοστάнт, ασφάλεια, ανάπτυξη νέων διαδρομών
- Ανάπτυξη ποδηλατουρισμού
- Να διατηρήσει η Καρδίτσα τα πρωτεία στο πανελλήνιο και να αυξηθεί η χρήση με ασφάλεια
- Ζωντανές, καλάισθητες πλατείες ως εμπορικός πυρήνας
- Τα πεζοδρόμια είναι ένα βασικό κομμάτι στην μετακίνηση όλων των κατοίκων της Καρδίτσας και θα έπρεπε να δοθεί περισσότερη σημασία.
- Λίγα έργα να γίνονταν κάθε χρόνο σε αυτή τη πόλη και να μπορούσαμε όλοι να τα διατηρούσαμε όλα αυτά σε όμορφο σημείο, θα "φωνάζαμε" την Καρδίτσα χωρίς να πει κανείς λέξη.
- Όσον αφορά την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), με στόχο τη λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου της Καρδίτσας, χαίρομαι που μου δίνεται η ευκαιρία να συμβάλλω με τις ιδέες και τις προτάσεις μου

3 Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

Όπως αναφέρεται ανωτέρω οι πολίτες και οι φορείς του Δήμου Καρδίτσας τοποθετήθηκαν σχετικά με το όραμα και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ μέσω της πλατφόρμας του ΣΒΑΚ και στο πλαίσιο της 2^{ης} Διαβούλευσης σχεδιασμού όπου επί της ουσίας υπήρξε συναίνεση στην αρχική διατύπωση τους και για αυτό εν τέλει το **όραμα** και οι **προτεραιότητες** για την κινητικότητα στον Δήμο διατυπώνονται ως εξής:

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

- 1: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις**
- 2: Ανάδειξη και προστασία του φυσικού/ οικιστικού περιβάλλοντος**
- 3: Μείωση της ηχορύπανσης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης με παράλληλη βελτίωση του μικροκλίματος**
- 4: Βελτίωση δημόσιας υγείας**
- 5: Ενίσχυση του επιπέδου οδικής ασφάλειας**
- 6: Άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση/ Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες**
- 7: Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης**
- 8: Ενσωμάτωση έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα**
- 9: Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων**
- 10: Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών**
- 11: Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας**

4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων

Η μεθοδολογική ροή εκπόνησης του ΣΒΑΚ έπεται από τη διατύπωση του οράματος και τον καθορισμό των προτεραιοτήτων περιλαμβάνει τη διαμόρφωση των επιμέρους στόχων. **Οι στόχοι αυτοί εμφανίζουν ιδιαίτερη σημασία για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του προγράμματος σύμφωνα με τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές κατευθύνσεις.** Η επίτευξη τους σε εύλογο χρονικό διάστημα, συμβάλλει σημαντικά και στην πραγματοποίηση των προτεραιοτήτων του σχεδίου και εν τέλει στην ολοκλήρωσή του.

Στη διαδικασία των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, καθώς και άλλων πιο πρόσφατων εργαλείων- κατευθύνσεων, προτείνεται η ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων. Ο επιθετικός προσδιορισμός «έξυπνος» πρόκειται για μετάφραση από το αγγλικό λογοπαίγνιο – ακρωνύμιο «SMART» που ως γνωστόν είναι η αγγλική λέξη για το έξυπνος. Το ακρωνύμιο προέρχεται από τα αρχικά των λέξεων, Specific, Measurable, Achievable, Relevant και Time-bound. Δηλαδή ένας στόχος που θέτει το ΣΒΑΚ είναι «έξυπνος» όταν:

- 1) Είναι **συγκεκριμένος**. Ο στόχος θα πρέπει να είναι ξεκάθαρος ως προς αυτό που επιδιώκει να πετύχει και να αναφέρεται σε συγκεκριμένες συνιστώσες κινητικότητας.
- 2) Είναι **μετρήσιμος**. Για να αποφεύγονται υποκειμενικές εκτιμήσεις για την πορεία υλοποίηση του ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι δυνατόν να προσδιοριστεί αν ο στόχος μπορεί να επιτευχθεί.
- 3) Είναι **εφικτός**. Δεν πρέπει να τίθενται στόχοι που υπερβαίνουν τις οικονομικές δυνατότητες και τους θεσμικούς περιορισμούς και καθορίζουν τα όρια δράσης των συντελεστών του ΣΒΑΚ.
- 4) Είναι **σχετικός**. Ο στόχος πρέπει ξεκάθαρα να υλοποιεί τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί και διαμορφώνουν το κοινό όραμα για την περιοχή μελέτης.
- 5) Έχει **χρονικά όρια**. Η επίτευξη ενός στόχου πρέπει να γίνεται σε πεπερασμένο χρόνο ή να μετατίθεται στο μακρινό μέλλον, διότι τότε χάνει τη δεσμευτικότητά του.

Οι παραπάνω στόχοι σχετίζονται άμεσα με τους δείκτες παρακολούθησης του ΣΒΑΚ. Οι «έξυπνοι στόχοι» παρουσιάζονται στην πορεία ανά **θεματική προτεραιότητα**. Οι εν λόγω στόχοι που θα μετρήσουν και θα αξιολογήσουν την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ Καρδίτσας σε ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας:

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 1: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις

- 1.1. Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στον δημοτικό στόλο και στα Ι.Χ. οχήματα
- 1.2. Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων οχημάτων με μείωση της χρήσης των συμβατικών αυτοκινήτων και παράλληλη αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων

Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	Στόχος 5-ετία	Στόχος 10-ετία	Στόχος 15-ετία
Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων	Ποσοστό (%) χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην πόλη και αριθμός σταθμών φόρτισης.	Σήμερα, το ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων είναι μικρότερο από 1% και υπάρχει ένας (1) δημόσιος σταθμός φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στην πόλη της Καρδίτσας.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 3% και εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 5% και εγκατάσταση επιπλέον σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 15% και εγκατάσταση επιπλέον σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση.

Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία.	Το 57% των κατοίκων χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο/ μηχανή για τις καθημερινές του μετακινήσεις.	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με 50% τουλάχιστον.	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με 60% τουλάχιστον.	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με 75% τουλάχιστον.
---	---	---	---	---	---

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 2: Ανάδειξη και προστασία του φυσικού/ οικιστικού περιβάλλοντος

- 2.1. Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας
- 2.2. Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από τα σχολεία και από υποδομές πρόνοιας
- 2.3. Αύξηση των χιλιομέτρων των οδών ήπιας κυκλοφορίας και της έκτασης πεζοδρομημένων οδών
- 2.4. Ενίσχυση διαπερατότητας των υφιστάμενων φραγμάτων στα όρια του Δήμου (π.χ. κεντρικές αρτηρίες)
- 2.5. Επίτευξη βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών οικισμών και πόλων έλξης της περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης (π.χ. πράσινες διαδρομές, περιπατητικές διαδρομές κτλ.)

Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	Στόχος 5-ετία	Στόχος 10-ετία	Στόχος 15-ετία
Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας- πεζοδρόμων	Συνολικό μήκος (m) οδών ήπιας κυκλοφορίας - πεζοδρόμων.	Στην πόλη της Καρδίτσας υπάρχουν πεζόδρομοι μήκους 4,82km, αλλά δεν υπάρχει ενιαίο δίκτυο ήπιας κυκλοφορίας - πεζοδρόμων.	Περιορισμός του ορίου ταχύτητας στα 30 km/h στο τουλάχιστον 80% του μη ιεραρχημένου δικτύου με κατάλληλη σήμανση.	Περιορισμός του ορίου ταχύτητας στα 30 km/h στο τουλάχιστον 100% του μη ιεραρχημένου δικτύου με κατάλληλη σήμανση.	Περιορισμός του ορίου ταχύτητας στα 30 km/h στο τουλάχιστον 100% του μη ιεραρχημένου δικτύου με κατάλληλη σήμανση.
Μήκος πράσινων διαδρομών	Συνολικό μήκος (m) πράσινων διαδρομών	Στην πόλη της Καρδίτσας υπάρχει δίκτυο πεζοδρόμων μήκους 4,82km και συνολικό δίκτυο ποδηλατοδρόμου 13,47km.	Μήκος πράσινων διαδρομών μεγαλύτερο από 10 km.	Μήκος πράσινων διαδρομών μεγαλύτερο από 25 km.	Μήκος πράσινων διαδρομών μεγαλύτερο από 50 km.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 3: Μείωση της ηχορύπανσης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης με παράλληλη βελτίωση του μικροκλίματος

- 3.1. Μείωση των αέριων ρύπων και του θορύβου που προέρχονται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- 3.2. Μείωση των διαμπερών ροών στις γειτονιές του Δήμου
- 3.3. Δημιουργία πάρκων τσέπης
- 3.4. Αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης

Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	Στόχος 5-ετία	Στόχος 10-ετία	Στόχος 15-ετία
Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (tn CO ₂) στην πόλη	31,85 tn CO _{2e}	Μείωση 15% στο σύνολο της πόλης σε σχέση με σήμερα.	Μείωση 30% στο σύνολο της πόλης σε σχέση με σήμερα.	Μείωση 50% στο σύνολο της πόλης σε σχέση με σήμερα.
Έκθεση κατοίκων στο θόρυβο (από τις μετακινήσεις)	Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (<50 dB) θορύβου.	Μέσο επίπεδο θορύβου μεγαλύτερο από 55 dB στους κεντρικούς οδικούς άξονες της πόλης.	Τουλάχιστον το 10% των οικοδομικών τετραγώνων με μέσο επίπεδο θορύβου μικρότερο από 50 dB (ήσυχες γειτονίες).	Τουλάχιστον το 30% των οικοδομικών τετραγώνων με μέσο επίπεδο θορύβου μικρότερο από 50 dB (ήσυχες γειτονίες).	Τουλάχιστον το 60% των οικοδομικών τετραγώνων με μέσο επίπεδο θορύβου μικρότερο από 50 dB (ήσυχες γειτονίες).

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 4: Βελτίωση δημόσιας υγείας

- 4.1 Αύξηση της ικανοποίησης των κατοίκων από την ποιότητα του περιβάλλοντος
- 4.2 Αύξηση της χρήσης του περπατήματος και του ποδηλάτου ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις

Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	Στόχος 5-ετία	Στόχος 10-ετία	Στόχος 15-ετία
Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης	Μήκος (σε m) των νέων υποδομών ανά μέσο μεταφοράς.	200 m μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας, 600 m αναβάθμιση πεζοδρομίων και πλατείας	Τουλάχιστον το 50% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Τουλάχιστον το 60% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Τουλάχιστον το 80% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 5: Ενίσχυση του επιπέδου οδικής ασφάλειας

- 5.1 Μείωση των ταχυτήτων στο οδικό δίκτυο με παράλληλη αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας
- 5.2 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
- 5.3 Αναδιαμόρφωση επικίνδυνων κόμβων/ διασταυρώσεων με γωνία μικρότερη των 90°.

Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	Στόχος 5-ετία	Στόχος 10-ετία	Στόχος 15-ετία
Αριθμός τροχαίων συμβάντων	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος.	Ανά έτος καταγράφονται 30,17 τροχαία συμβάντα. Επίσης σε 1,83 συμβάντα ανά έτος υπάρχει τουλάχιστον ένας νεκρός.	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 15%.	Μείωση (σε σχέση με σήμερα) τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 50%. Μηδενισμός των συμβάντων με νεκρό.	Μείωση (σε σχέση με σήμερα) τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 60%. Μηδενισμός των συμβάντων με νεκρό.
Αντιληπτή ασφάλεια	Ποσοστό (%) ερωτηθέντων που	Η πλειοψηφία των γονέων δήλωσαν ότι το	Τουλάχιστον το 50% των	Τουλάχιστον το 70% των	Τουλάχιστον το 80% των

πεζού και ποδηλάτη	θεωρούν πολύ (4/4) η αρκετά ασφαλής (3/4) τη μετακίνηση με περπάτημα ή ποδήλατο στους δρόμους της πόλης της Καρδίτσας.	σημαντικότερο πρόβλημα-ανησυχία στη μετακίνηση των παιδιών από/ προς το σχολείο είναι ότι «Υπάρχει υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος κατά τη διάρκεια της διαδρομής από το σπίτι προς το σχολείο» (25%).	ερωτηθέντων να θεωρεί πολύ η αρκετά ασφαλής τη μετακίνηση με το περπάτημα.	ερωτηθέντων να θεωρεί πολύ η αρκετά ασφαλής τη μετακίνηση με το περπάτημα.	ερωτηθέντων να θεωρεί πολύ η αρκετά ασφαλής τη μετακίνηση με το περπάτημα.
--------------------	--	--	--	--	--

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 6: Άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση/ Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες

- 6.1 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ, απομάκρυνση εμποδίων, όδευση τυφλών κτλ.)
- 6.2 Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας)
- 6.3 Επέκταση δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας και δημιουργία δρομολογίων On-demand

Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	Στόχος 5-ετία	Στόχος 10-ετία	Στόχος 15-ετία
Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός οικισμών της πόλης.	Μόλις το 5,2% του οδικού δικτύου της πόλης της Καρδίτσας έχει πλάτος μεγαλύτερο από 2,1 μέτρα.	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 2.10 στο τουλάχιστον 30% των δρόμων εντός του αστικού ιστού.	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 2.10 στο τουλάχιστον 50% των δρόμων εντός του αστικού ιστού.	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 2.10 στο τουλάχιστον 75% των δρόμων εντός του αστικού ιστού.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 7: Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης

- 7.1 Αύξηση πεζής μετακίνησης και χρήσης ποδηλάτου
- 7.2 Αύξηση χρήσης δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων
- 7.3 Αύξηση μετακινήσεων από/προς τη δουλειά με MMM, περπάτημα και ποδήλατο
- 7.4 Αύξηση μετακινήσεων από/προς τις υποδομές εκπαίδευσης (π.χ. πανεπιστήμια) με MMM, περπάτημα και ποδήλατο
- 7.5 Δημιουργία χώρων park & ride
- 7.6 Επέκταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης

Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	Στόχος 5-ετία	Στόχος 10-ετία	Στόχος 15-ετία
Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Παράμετροι,	Η πλειοψηφία των χρηστών ΔΣ δεν είναι ικανοποιημένοι από τις προσφερόμενες υπηρεσίες, καθώς το 67% δήλωσε «λίγο».	Αύξηση ικανοποιημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά +10%.	Αύξηση ικανοποιημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά +20%.	Αύξηση ικανοποιημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά +50%.

	όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη.				
--	---	--	--	--	--

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 8: Ενσωμάτωση έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα

- 8.1 Εισαγωγή καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bicycles sharing system, e-scooters κτλ)
- 8.2 Ανάπτυξη ευφύων συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο

Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	Στόχος 5-ετία	Στόχος 10-ετία	Στόχος 15-ετία
Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand).	Σήμερα, στην πόλη της Καρδίτσας υπάρχουν έξι (6) σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.	Εγκατάσταση τουλάχιστον 8 σταθμών bike-sharing και ανάπτυξη υπηρεσιών συλλογικών μετακινήσεων (car-pooling ή car-sharing).	Εγκατάσταση τουλάχιστον 12 σταθμών bike-sharing και λειτουργία υπηρεσιών συλλογικών μετακινήσεων (car-pooling ή car-sharing).	Εγκατάσταση τουλάχιστον 15 σταθμών bike-sharing και λειτουργία υπηρεσιών συλλογικών μετακινήσεων (car-pooling ή car-sharing).

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 9: Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων

- 9.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής
- 9.2 Αύξηση συμμετοχικών διεργασιών για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού στο Δήμο

Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	Στόχος 5-ετία	Στόχος 10-ετία	Στόχος 15-ετία
Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ	Κόστος (σε €) δράσεων προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας.	10.000 €	Αύξηση κατά τουλάχιστον 100% του κόστους που δαπανάται σε καμπάνιες ευαισθητοποίησης.	Αύξηση κατά τουλάχιστον 200% του κόστους που δαπανάται σε καμπάνιες ευαισθητοποίησης.	Αύξηση κατά τουλάχιστον 200% του κόστους που δαπανάται σε καμπάνιες ευαισθητοποίησης.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 10: Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών

- 10.1 Αύξηση της περιοχής επιρροής και της ακρίβειας της δημοτικής συγκοινωνίας
- 10.2 Μείωση κόστους μεταφορών για το δημοτικό στόλο οχημάτων
- 10.3 Επίτευξη ορθολογικής οικονομικής διαχείρισης του συστήματος
- 10.4 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης
- 10.5 Αύξηση επιπέδου ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος

Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	Στόχος 5-ετία	Στόχος 10-ετία	Στόχος 15-ετία
Κόστος μετακινήσεων	Μείωση πραγματικού καθαρού κόστους (σε €) που δαπανείται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο	Το κόστος του Αστικού ΚΤΕΛ, διακρίνεται σε 3 Ζώνες (Α: 1,10€, Β: 1,50€, Γ: 1,60€). Το ετήσιο κόστος μίσθωσης κοινόχρηστου ποδηλάτου είναι 20€/έτος.	Μείωση 5% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με βελτίωση υπηρεσιών Δημόσιας Συγκοινωνίας.	Μείωση 10% πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων.	Μείωση 40% πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με υψηλή διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 11: Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας

- 11.1 Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας
- 11.2 Αύξηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων και διασύνδεση κινήτρων για προτίμηση των ήπιων μέσων μετακίνησης των καταναλωτών και εργαζομένων
- 11.3 Διασύνδεση της αλλαγής του μοντέλου των μετακινήσεων με την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας (π.χ. προσωρινές πεζοδρομήσεις)

Ποσοτικοί στόχοι		Έτος βάσης	Στόχος 5-ετία	Στόχος 10-ετία	Στόχος 15-ετία
Κυκλοφοριακός φόρτος σε συγκεκριμένες διαδρομές	Κυκλοφοριακός φόρτος σε άξονες δευτερεύουσας σημασίας και συλλεκτρίες οδούς εντός της πόλης που παραλαμβάνουν υπερβολική κυκλοφορία σήμερα.	Κυκλοφοριακοί φόρτοι που ξεπερνούν τα 300 ΜΕΑ/h κατά τις ώρες αιχμής στην Μυρμιδόνων, Υψηλάντου, και η Π.Ο. Καρδίτσας.	Μείωση φόρτου κατά 15% σε όλες τις (υφιστάμενες) συλλεκτρίες και δευτερεύουσες αρτηρίες.	Μείωση φόρτου κατά 30% σε όλες τις (υφιστάμενες) συλλεκτρίες και δευτερεύουσες αρτηρίες.	Μείωση φόρτου κατά 40% σε όλες τις (υφιστάμενες) συλλεκτρίες και δευτερεύουσες αρτηρίες.