

« ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ »

Αριθμός Μελέτης: 39/2023

ΦΑΣΗ Β: Ανάπτυξη του ΣΒΑΚ

Παραδοτέο Π2.1-Β3: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης Κινητικότητας

Οκτώβριος 2024

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
1.1 Σύντομη Περιγραφή του Έργου	6
1.2 Σκοπός του Παραδοτέου	7
2. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	10
2.1 Διοικητική διάρθρωση και πληθυσμιακά χαρακτηριστικά	10
2.2 Οικονομικά Χαρακτηριστικά-Απασχόληση	14
2.3 Πολεοδομικά στοιχεία	16
2.4 Συλλογή και Καταγραφή υφιστάμενων Μελετών & Στρατηγικών Σχεδίων	23
2.4.1 Κυκλοφοριακή μελέτη Αγιάς	23
2.4.2 Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ)	24
2.4.3 Σχέδιο φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (ΣΦΗΟ)	27
2.4.4 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Αγιάς	29
2.4.5 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αγιάς 2012-2014	31
3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ	33
3.1 Σύντομη περιγραφή της ακολουθητέας μεθοδολογίας για την εκτίμηση χαρακτηριστικών των μετακινήσεων στο οδικό δίκτυο και ζήτησης στάθμευσης	33
3.1.1 Γενικά	33
3.1.2 Εκτίμηση αριθμού νοικοκυριών	35
3.1.3 Εκτίμηση στόλου οχημάτων και ζήτησης στάθμευσης	35
3.1.4 Εκτίμηση αριθμού μετακινήσεων και φόρτου ώρας αιχμής	36
3.2 Εκτίμηση αριθμού νοικοκυριών	37
3.2.1 Τυπική (χειμερινή) περίοδος	37
3.2.2 3.1.2 Μη τυπική (θερινή) περίοδος	38
3.3 Εκτίμηση στόλου οχημάτων και ζήτησης στάθμευσης	39
3.3.1 Τυπική (χειμερινή) περίοδος	39
3.3.2 Μη τυπική (θερινή) περίοδος	41
3.3.3 Στόλος οχημάτων και εκτίμηση ζήτησης στάθμευσης	44
3.4 Εκτίμηση αριθμού μετακινήσεων και φόρτου ώρας αιχμής	45
3.4.1 Τυπική (χειμερινή) περίοδος (αριθμός μετακινήσεων και κυκλοφοριακοί φόρτοι ώρας αιχμής)	45
3.4.2 Μη τυπική (θερινή) περίοδος	49
3.5 Καταμερισμός κυκλοφοριακών φόρτων ώρας αιχμής στο δίκτυο και στάθμη εξυπηρέτησης	53
3.6 Κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά & αποτελέσματα κυκλοφοριακών ερευνών ανά πυλώνα παρέμβασης του ΣΒΑΚ	57
3.6.1 Οδικό δίκτυο και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά	57
3.6.2 Ενίσχυση δημόσιων μέσων μεταφοράς	60
3.6.3 Προώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατα, ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.))	62
3.6.4 Εξασφάλιση προσβασιμότητας και ασφάλειας στο δίκτυο μεταφορών με έμφαση στους ευάλωτους χρήστες	62

3.6.5 Προαγωγή οδικής ασφάλειας με έμφαση στους ευάλωτους χρήστες	63
3.6.6 Μείωση κυκλοφορίας επιβατικών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων	64
3.6.7 Προώθηση ηλεκτροκίνησης και εναλλακτικών καυσίμων	64
3.6.8 Διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής.....	65
3.6.9 Οργάνωση της στάθμευσης.....	65
3.6.10 Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών στο σχεδιασμό των μεταφορών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου και την υποστήριξη της συνδυασμένης χρήσης μέσων μεταφοράς	67
4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	68
4.1 Κύρια χαρακτηριστικά της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης και λειτουργίας ..	68
4.2 Ενδεδειγμένος Στρατηγικός Σχεδιασμός και Πλαίσιο Μέτρων και Παρεμβάσεων	69
5. ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ «ΕΥΑΙΣΘΗΤΩΝ» ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ	71

ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Μόνιμος Πληθυσμός, αστικότητα, ορεινότητα και έκταση των Δημοτικών Κοινοτήτων του Καλλικρατικού Δήμου Αγιάς.....	12
Πίνακας 2: Δυνατότητες εναλλακτικού τουρισμού ανά ΔΕ του Δήμου Αγιάς	16
Πίνακας 3: Ποσοστό νοικοκυριών σε σχέση με τον αριθμό ιδιωτικών οχημάτων επιβατικών ή αγροτικών ημιφορτηγών & το εισόδημα	35
Πίνακας 4: Κωδικοποίηση Κ.Ζ, εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών και διαστρωμάτωσή τους ανάλογα με το εισόδημα στον Δήμο Αγιάς για την τυπική (χειμερινή) περίοδο (έτος 2024).....	37
Πίνακας 5: Κωδικοποίηση Κ.Ζ, εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών και διαστρωμάτωσή τους ανάλογα με το εισόδημα στον Δήμο Αγιάς για τη μη τυπική (θερινή) περίοδο (έτος 2024)	38
Πίνακας 6: Εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών ΧΕ και οχήματα	39
Πίνακας 7: Εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών ΜΕ και οχήματα	40
Πίνακας 8: Εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών ΥΕ και οχήματα	41
Πίνακας 9: Εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών ΧΕ και οχήματα	42
Πίνακας 10: Εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών ΜΕ και οχήματα	42
Πίνακας 11: Εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών ΥΕ και οχήματα	43
Πίνακας 12: Εκτιμώμενος στόλος οχημάτων και ζήτηση στάθμευσης στον Δήμο Αγιάς οχήματα (2025-2045)	44
Πίνακας 13: Μητρώο Π-Π εκτιμώμενων καθημερινών μετακινήσεων (24ώρου) <u>τυπικής (χειμερινής) περιόδου</u> εντός περιοχών (ΚΖ) του Δήμου Αγιάς ανεξαρτήτως μεταφορικού μέσου και σκοπού μετακίνησης (20ετία 2025-2045).....	46
Πίνακας 14: Μητρώο Π-Π εκτιμώμενων μετακινήσεων σε οχήματα ανά ώρα αιχμής <u>τυπικής (χειμερινής) περιόδου</u> μεταξύ περιοχών (και αντίστοιχων Κ.Ζ) του Δήμου Αγιάς (20ετία 2025-2045)	48

Πίνακας 15: Μητρώο Π-Π εκτιμώμενων καθημερινών μετακινήσεων (24ώρου) <u>μη τυπικής (θερινής) περιόδου</u> εντός περιοχών (ΚΖ) του Δήμου Αγιάς ανεξαρτήτως μεταφορικού μέσου και σκοπού μετακίνησης (2025-2045)	50
Πίνακας 16: Μητρώο Π-Π εκτιμώμενων μετακινήσεων σε <u>οχήματα ανά ώρα αιχμής μη τυπικής (θερινής) περιόδου</u> μεταξύ περιοχών (και αντίστοιχων Κ.Ζ) του Δήμου Αγιάς (20ετία 2025-2045)	52
Πίνακας 17: Εκτίμηση πρακτικής χωρητικότητας χώρων στάθμευσης εκτός οδού στον οικισμό της Αγιάς και τους 3 παραθαλάσσιους οικισμούς και τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας	67

ΛΙΣΤΑ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1: Κατανομή απασχολούμενων κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας (Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή, ΕΛ.ΣΤΑΤ, https://www.statistics.gr/)	15
Σχήμα 2: Κτίρια κατά χρονική περίοδο κατασκευής (σύνολο 10.631 κτίρια)	18
Σχήμα 3: Κατανομή συνόλου κτιρίων κατά αποκλειστική ή μικτή χρήση (σύνολο 8.795 κτίρια) ..	19
Σχήμα 4: Κτίρια κατά αριθμό ορόφων πάνω από το ισόγειο (σύνολο 8.795 κτίρια)	20
Σχήμα 5: Βασικό υλικό κατασκευής κτιρίων	20
Σχήμα 6: Σχολεία αποκλειστικής χρήσης ανά ΔΚ στις 4 ΔΕ του Δήμου Αγιάς	21
Σχήμα 7: Εκκλησίες/Μοναστήρια ανά ΔΚ στις 4 ΔΕ του Δήμου Αγιάς	22
Σχήμα 8: Ξενοδοχεία ανά ΔΚ στις 4 ΔΕ του Δήμου Αγιάς	22

ΛΙΣΤΑ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Η Περιοχή Μελέτης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς (διοικητικά όρια του Δήμου Αγιάς) και η χωροθέτηση και των 4 ΔΕ Αγιάς, Ευρυμενών, Λακέρειας και Μελιβοίας.	10
Χάρτης 2: Χωροθέτηση 17 προτεινόμενων σημείων φόρτισης Η/Ο στον Δήμο Αγιάς	29
Χάρτης 3: Κωδικοποίηση της ΠΜ του ΣΒΑΚ σε 16 Κυκλοφοριακές Ζώνες (ΚΖ)	34
Χάρτης 4: Εκτιμώμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι και στάθμη εξυπηρέτησης ώρας αιχμής τυπικής (χειμερινής) περιόδου στο κύριο οδικό δίκτυο (Επαρχιακές Οδοί) του Δήμου Αγιάς για την προσεχή 20ετία 2025-2045 (δείκτης ΡΙ αξίας καθυστερήσεων & στάσεων ίσος με 2.003 €/ώρα αιχμής)/για περισσότερα στοιχεία βλ. συνοδευτικό Χάρτη Β.Π2-1 της παρούσας Τεχνικής Έκθεσης)	55
Χάρτης 5: Εκτιμώμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι και στάθμη εξυπηρέτησης ώρας αιχμής μη τυπικής (θερινής) περιόδου στο κύριο οδικό δίκτυο (Επαρχιακές Οδοί) του Δήμου Αγιάς για την προσεχή 20ετία 2025-2045 (δείκτης ΡΙ αξίας καθυστερήσεων & στάσεων ίσος με 6.282 €/ώρα αιχμής) για περισσότερα στοιχεία βλ. συνοδευτικό Χάρτη Β.Π2-2 της παρούσας Τεχνικής Έκθεσης)	56
Χάρτης 6: Δίκτυο Επαρχιακών Οδών (ΕΟ) της ΠΜ (Κύριο Οδικό Δίκτυο.	58
Χάρτης 7: Υφιστάμενα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο πλησιέστερα στην ΠΜ	64
Χάρτης 8: Η κεντρική περιοχή του οικισμού της Αγιάς όπου συγκεντρώνονται χρήσεις γης εμπορίου και χονδρεμπορίου, υπηρεσιών, διοίκησης, εκπαίδευσης, αναψυχής, υγείας,	

θρησκευτικοί ναοί, οχλούσες χρήσεις όπως βενζινάδικα, κ.α) – Εμβαδό 158 στρ. περίπου & περίμετρος περίπου 2.190 μ. περίπου.....	72
Χάρτης 9: Σχολεία, Παιδικές Χαρές, Αθλητικοί και θρησκευτικοί χώροι στον οικισμό της Αγιάς και η κεντρική περιοχή του οικισμού.....	73
Χάρτης 10: Χωροθέτηση των κυριότερων ξενοδοχειακών μονάδων στον Δήμο Αγιάς. Χαρακτηριστική η απεικόνιση της υψηλής συγκέντρωσή τους στους 3 παραθαλάσσιους οικισμούς Αγιόκαμπου, Κάτω Σωτηρίτσα και Βελίκα	74

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Σύντομη Περιγραφή του Έργου

Ο Δήμος Αγιάς υιοθέτησε την ιδέα των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και έτσι μέσω της εκπόνησης του παρόντος έργου στοχεύει στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς με ορίζοντα 20ετίας (2025-2045).

Η υφιστάμενη κατάσταση στον Δήμο Αγιάς χαρακτηρίζεται γενικά από αυξημένη χρήση των ιδιωτικών μηχανοκίνητων οχημάτων, όπως επιβατικά ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ) οχήματα, αγροτικά τύπου pick up οχήματα και μηχανοκίνητα δίκυκλα, εις βάρος των πιο φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς, με το επακόλουθο πολυάριθμων αρνητικών εξωτερικών παραγόντων που προκαλούνται από αυτή την ανισορροπία. Ως εκ τούτου είναι έντονη η ανάγκη για κατάλληλη αποκατάσταση και αναδιάρθρωση.

Σκοπός του έργου είναι η ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με βάση τις διεθνώς υιοθετημένες αρχές, οι οποίες εφαρμόστηκαν και εφαρμόζονται επιτυχώς σε διάφορες ευρωπαϊκές και ελληνικές πόλεις τα τελευταία χρόνια. Τα ΣΒΑΚ, σε αντίθεση με άλλες προηγούμενες παραδοσιακές προσεγγίσεις γενικών σχεδίων μεταφορών, θεσμοθετούν τόσο μεθοδολογικές όσο και κοινωνικές πτυχές του σχεδιασμού των μεταφορών υπό την εξέταση της κοινής λογικής σχετικά με τις υπάρχουσες ελλείψεις των συστημάτων μεταφορών στις αστικές περιοχές. Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των ΣΒΑΚ αφορά στις προσπάθειες ευαισθητοποίησης και συναίνεσης μεταξύ όλων των εμπλεκομένων μερών (φορέων και πολιτών), με στόχο την προώθηση της ενεργού συμμετοχής στη διαδικασία ανάλυσης προβλημάτων, ανάπτυξης στόχων και καθορισμού λύσεων, οι οποίες τελικά θα επηρεάσουν σε μεγάλο βαθμό την επιτυχία του όλου εγχειρήματος.

Το **ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς** θα ακολουθήσει τους Γενικούς Στρατηγικούς Στόχους όπως ορίζονται από τη Λευκή Βίβλο της ΕΕ για τις μεταφορές και τις κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ. Οι γενικοί στρατηγικοί στόχοι του έργου συνοψίζονται στα εξής:

- Οικονομική αποδοτικότητα των δικτύων μεταφορών για τη διακίνηση προσώπων και αγαθών
- Περιβαλλοντική βιωσιμότητα μέσω της συστηματικής μείωσης ατμοσφαιρικών ρύπων που σχετίζονται με την κυκλοφορία
- Προσβασιμότητα και κοινωνική ένταξη για όλους τους πολίτες μέσω της διάθεσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης που θα επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες
- Ασφάλεια – υψηλοί όροι ασφάλειας κατά τη χρήση και λειτουργία του συστήματος μεταφορών
- Ποιότητα Ζωής μέσω της βελτίωσης του αστικού χώρου προς όφελος του πολίτη αλλά ταυτόχρονα και της κοινωνίας στο σύνολό της.

Η ανάπτυξη του **ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς** θα ακολουθήσει τα εξής βήματα:

- Ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης σε ότι αφορά στην κινητικότητα και στις επιπτώσεις της κινητικότητας
- Προβλέψεις για μελλοντική ζήτηση στον τομέα των μεταφορών

- Προσδιορισμός τρεχουσών και μελλοντικών ελλείψεων και προβλημάτων (σύμφωνα με τους στόχους).
- Ανάπτυξη στρατηγικών συνεκτικής λύσης (στο πλαίσιο καθορισμένων στόχων και επιθυμητών επιτευγμάτων).
- Αναγνώριση και καθορισμός μέτρων και έργων, βάσει κριτηρίων οικονομικής αποδοτικότητας και περιβαλλοντικών στόχων σε όλους τους τομείς μεταφορών,
- Επιλογή μέτρων και έργων (βάσει αξιολόγησης και εκτίμησης).
- Εκτίμηση των αναμενόμενων προϋπολογισμών.
- Καθορισμός ενός σταδιακού σχεδίου εφαρμογής και αλληλουχίας υλοποίησης των μέτρων και έργων ανάλογα με την αναμενόμενη ανάπτυξη και τους διαθέσιμους προϋπολογισμούς μέχρι τον χρονικό ορίζοντα 20ετίας (2020-2045).

1.2 Σκοπός του Παραδοτέου

Στόχος της παρούσας έκθεσης είναι, αφενός η συγκέντρωση όλων των πληροφοριών που αφορούν στην απογραφή της υπάρχουσας κατάστασης κατά τρόπο σύντομο και περιεκτικό και αφετέρου η παρουσίαση του υφιστάμενου κυκλοφοριακού σχεδιασμού και λειτουργίας του οδικού δικτύου, με παροχή πρόσθετων πληροφοριών, αναλύσεων κυκλοφοριακών δεδομένων από δειγματοληπτικές περιορισμένης έκτασης κυκλοφοριακές έρευνες, χρήση κυκλοφοριακού μοντέλου (ΚΜ) και συσχετίσεων των στοιχείων και συμπερασμάτων που προκύπτουν από αυτά.

Η παρούσα έκθεση είναι δομημένη ως εξής:

- Στο **Κεφάλαιο 1**, ως εισαγωγή, αναφέρεται βασικά ο κύριος στόχος του παρόντος παραδοτέου.
- Το **Κεφάλαιο 2** περιλαμβάνει μια γενική παρουσίαση της φυσιογνωμίας της ΠΜ σε ότι αφορά τα κοινωνικοοικονομικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά της, ακολουθούμενη από μία σύντομη παρουσίαση στοιχείων και προτάσεων υφιστάμενων κυκλοφοριακών μελετών και στρατηγικών σχεδίων που την αφορούν.
- Στο **Κεφάλαιο 3** παρουσιάζονται τα βασικά αποτελέσματα και συμπεράσματα από τις αυτοψίες και δειγματοληπτικές κυκλοφοριακές έρευνες που διεξήχθησαν, πχ. για τους κυκλοφοριακούς φόρτους, τις υποδομές για την εξυπηρέτηση πεζών και ποδηλατιστών, την οργάνωση των δημοσίων συγκοινωνιών, τη ζήτηση στάθμευσης, την οργάνωση της τροφοδοσίας καταστημάτων, κ.α.
- Τέλος, στο **Κεφάλαιο 4** παρουσιάζονται τα κυριότερα συμπεράσματα για τα χαρακτηριστικά της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης και λειτουργίας καθώς και ο ενδεδειγμένος στρατηγικός Σχεδιασμός και το ενδεδειγμένο Πλαίσιο Μέτρων και Παρεμβάσεων, που θα ακολουθηθεί σε επόμενα στάδια του έργου, με βάση τα συμπεράσματα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

Συνοδευτικοί της παρούσας Τεχνικής Έκθεσης αποτελούν επίσης 2 Χάρτες με τίτλους:

- **Χάρτης 1:** Εκτιμώμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ώρας αιχμής και στάθμη εξυπηρέτησης 20ετίας 2024-2045 στο ΚΟΔ¹ του Δήμου Αγιάς για την τυπική (χειμερινή) περίοδο και,
- **Χάρτης 2:** Εκτιμώμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ώρας αιχμής και στάθμη εξυπηρέτησης 20ετίας 2024-2045 στο ΚΟΔ του Δήμου Αγιάς για τη μη τυπική (θερινή) περίοδο).

Αντικείμενο του ΣΒΑΚ είναι η αντιμετώπιση των υφιστάμενων κυκλοφοριακών προβλημάτων, με μια σειρά επεμβάσεων που θα έχουν οργανωτικό και διαχειριστικό χαρακτήρα και παράλληλα σχετικά χαμηλό κόστος υλοποίησης. Οι επεμβάσεις αποβλέπουν κυρίως:

- στη βελτίωση του υφιστάμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων των οδικών οχημάτων με τη διοχέτευση του μεγαλύτερου όγκου της κυκλοφορίας σε σαφώς ιεραρχημένο οδικό δίκτυο, με κατάλληλα και ομοιογενή γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά.
- στη διευκόλυνση των πεζών και τη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης κυρίως για Άτομα με Αναπηρίες (ΑμεΑ), παιδιά, υπερήλικες και γενικότερα ευάλωτες ομάδες πληθυσμού, με τη δημιουργία ολοκληρωμένων αξόνων ροής πεζών ή ακόμη και ποδηλατιστών.
- στη βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης με την αύξηση της προσφοράς θέσεων σε χώρους εκτός οδού αλλά και στην οδό.
- στη βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη οργάνωση του δικτύου με τρόπο τέτοιο ώστε να είναι σε θέση να εξυπηρετεί την πρόσθετη ζήτηση μετακινήσεων και στάθμευσης που δημιουργείται τους καλοκαιρινούς μήνες λόγω του τουρισμού (εποχική ζήτηση).

Στα πλαίσια αυτά οι προτάσεις του ΣΒΑΚ θα επικεντρωθούν κυρίως στα εξής:

- στην ιεράρχηση & οργάνωση του οδικού δικτύου (δακτύλιοι, αμφιδρομήσεις/μονοδρομήσεις, στάθμευση).
- στη βελτίωση της προσπελασιμότητας των «ευαίσθητων» χρήσεων γης πχ. Σχολεία, Παιδικές Χαρές, Αθλητικοί Χώροι, Πάρκα, Πλατείες, κ.α. και των περιοχών αμιγούς ή γενικής κατοικίας.
- στα μέτρα διευκόλυνσης της κυκλοφορίας των πεζών και ποδηλατιστών και βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας, στην περίμετρο και στην ευρύτερη περιοχή & στις οδικές συνδέσεις των «ευαίσθητων» χρήσεων γης της περιοχής, όπως είναι τα Σχολεία, οι Παιδικές Χαρές, οι Αθλητικοί χώροι, τα Πάρκα, οι Πλατείες, οι Θρησκευτικοί Ναοί, κ.α.
- στη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών όπως πχ. μείωση εκπομπής ρύπων λόγω ομαλοποίησης της ροής των οχημάτων, περιορισμό της κατανάλωσης ενέργειας, της ηχητικής όχλησης κλπ.

¹ Κύριο Οδικό Δίκτυο

- στη χωροθέτηση και οργάνωση υπαίθριων χώρων στάθμευσης για αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης (Ι.Χ) και βαρέα οχήματα (φορτηγά, τουριστικά λεωφορεία και λεωφορεία ΚΤΕΛ) και για αγροτικά μηχανήματα.
- στη δημιουργία "σημείων αναφοράς" στην ΠΜ, όπως πλατείες, δίκτυα πεζοδρόμων, άξονες ροής πεζών δηλ. προστατευμένων χώρων που θα προσφέρονται στους πεζούς για αναψυχή, περιπάτους, οι οποίοι θα είναι απαλλαγμένοι σε μεγάλο βαθμό από την κυκλοφορία και από τη στάθμευση μηχανοκίνητων μέσων.

Οι πυλώνες παρέμβασης του ΣΒΑΚ θα είναι 9 σε αριθμό και συγκεκριμένα οι εξής:

- ενίσχυση δημόσιων μέσων μεταφοράς
- προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης και ιδιαίτερα των μη μηχανοκίνητων, όπως πεζή, του ποδηλάτου και των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο)
- εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ) και τα εμποδιζόμενα άτομα
- προαγωγή της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού, περιλαμβανομένων των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ατόμων
- μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης
- προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών
- καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής
- οργάνωση της στάθμευσης
- αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών στο σχεδιασμό των μεταφορών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου και την υποστήριξη της συνδυασμένης χρήσης των μέσων μεταφοράς

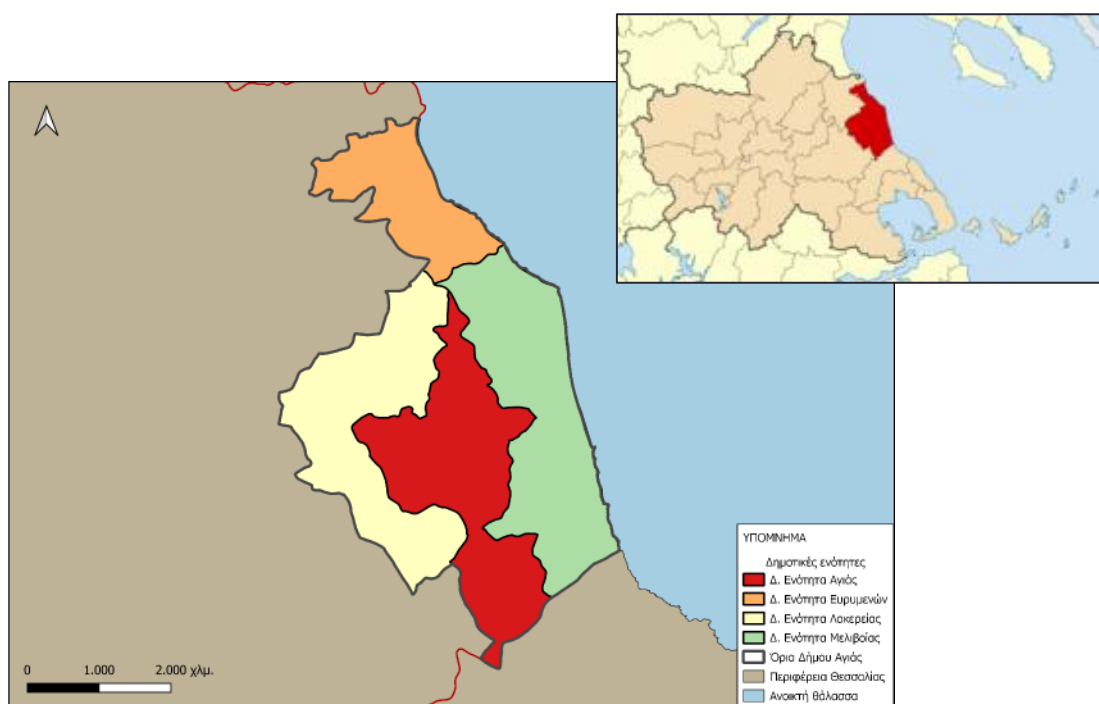
2. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

2.1 Διοικητική διάρθρωση και πληθυσμιακά χαρακτηριστικά

Ο Δήμος Αγιάς, με έδρα την Αγιά, υπάγεται διοικητικά στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας και στην Περιφέρεια Θεσσαλίας (με έδρα στην πόλη της Λάρισας) και στην Περιφερειακή Ενότητα Λάρισας. Η συνολική έκταση του Δήμου φθάνει στα 663,904 Km². Η σημερινή του δομή προέκυψε, με το Πρόγραμμα Καλλικράτης, από την επέκταση του αρχικού Δήμου Αγιάς και τη συνένωση με τους προ υπάρχοντες Δήμους και νυν Δημοτικές Ενότητες (ΔΕ) Λακέρειας, Ευρυμενών και Μελιβοίας.

Ο Δήμος Αγιάς στα βόρεια-βορειοδυτικά γεινιάζει με τον Δήμο Τεμπών (με έδρα το Μακρυχώρι), στα δυτικά-νοτιοδυτικά με τον Δήμο Κιλελέρ (με έδρα την Νίκαια) και στα νότια με τον Δήμο Ρήγα Φεραίου (με έδρα το Βελεστίνο). Στα ανατολικά συνορεύει με το φυσικό όριο της ακτογραμμής του Αιγαίου Πελάγους.

Τα διοικητικά όρια του Δήμου Αγιάς και των ΔΕ φαίνονται στον Χάρτη που ακολουθεί.



Χάρτης 1: Η Περιοχή Μελέτης του ΣΒΑΚ Δήμου Αγιάς (διοικητικά όρια του Δήμου Αγιάς) και η χωροθέτηση και των 4 ΔΕ Αγιάς, Ευρυμενών, Λακέρειας και Μελιβοίας.

Στον Δήμο Αγιάς ανήκουν οι εξής οικισμοί (με αλφαβητική σειρά): η Αγιά, ο Αγιόκαμπος, η Αγία Παρασκευή, ο Αετόλοφος, η Αλεξανδρινή, η Αμυγδαλή, η Ανάβρα, η Ανατολή, ο Απόστολος Παύλος, η Βελίκα, το Γερακάρι, η Δήμητρα, η Έλαφος, τα Ισιώματα, η Καρίτσα, το Καστρί, οι Κατασκηνώσεις Αγίου Δημητρίου, η Κάτω Αμυγδαλή, το Κάτω Πολυδένδρι, η Κάτω Σωτηρίτσα, το Κόκκινο Νερό, το Κόκκινο Νερό Μελιβοίας, η Κουτσουπιά, η Μαρμαρίνη, το Μεγαλόβρυσσο, τα Μέλια, η Μελίβοια, το Μεταξοχώρι, τα Μετόχια, η Μονή

Αγίου Δημητρίου, το Νεοχώρι, οι Νερόμυλοι, το Ομόλιο, ο Οστροβός, ο Παλαιόπυργος, η Παλιουριά, η Πλατειά Άμμος, η Ποταμιά, ο Πρινιάς, ο Ρακοπόταμος, η Σκήτη, το Σκλήθρο, το Στόμιο, ο Στρίντζιος, η Σωτηρίτσα και το Τσαϊρι. Από αυτούς τους οικισμούς, σύμφωνα με τα στοιχεία απογραφής του έτους 2011, οι οικισμοί Απόστολος Παύλος, Κατασκηνώσεις Αγίου Δημητρίου, Μονή Αγίου Δημητρίου, ο Στρίντζιος, το Τσαϊρι, τα Μέλια και τα Μετόχια δεν έχουν μόνιμους κατοίκους.

Η **ΔΕ Αγιάς**, περιλαμβάνει τις εξής ΔΚ:

- Αγιάς
- Αετολόφου
- Ανάβρας (περιλαμβάνει και τον οικισμό Πρινιά)
- Γερακαρίου
- Ελάφου
- Μεγαλόβρυσου
- Μεταξοχωρίου
- Νερομύλων
- Ποταμιάς

Η **ΔΕ Λακέρειας**, περιλαμβάνει τις εξής ΔΚ:

- Δήμητρας
- Αμυγδαλής
- Ανατολής (περιλαμβάνει και τον οικισμό Τσαϊρι)
- Καστρίου (περιλαμβάνει και τον οικισμό Νεοχωρίου)
- Μαρμαρίνης

Η **ΔΕ Ευρυμενών**, περιλαμβάνει τις εξής ΔΚ:

- Στομίου (περιλαμβάνει τους οικισμούς Απ. Παύλος και Αγ. Δημήτριος)
- Καρίτσης (περιλαμβάνει τους οικισμούς Κόκκινο Νερό και Πλατεία Άμμος)
- Ομολίου
- Παλαιοπύργου (περιλαμβάνει τον οικισμό Αλεξανδρινή)

Η **ΔΕ Μελιβοίας**, περιλαμβάνει τις εξής ΔΚ:

- Σωτηρίτσας
- Μελιβοίας (περιλαμβάνει τους οικισμούς Βελίκα, Κόκκινο Νερό Μελιβοίας, Κουτσουπιά, Παλιουριά)
- Σκήτης (περιλαμβάνει τους οικισμούς Αγιόκαμπος και Κάτω Πολυδένδρι)
- Σκλήθρου (περιλαμβάνει τους οικισμούς Ισιώματα και Ρακοπόταμος).

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά τα στοιχεία του μόνιμου πληθυσμού, η αστικότητα, η ορεινότητα και η έκταση των Δημοτικών Κοινοτήτων (ΔΚ) του Δήμου Αγιάς από στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛ.ΣΤΑΤ) για τα έτη Απογραφής 2011 και 2021.

Πίνακας 1: Μόνιμος Πληθυσμός, αστικότητα, ορεινότητα και έκταση των Δημοτικών Κοινοτήτων του Καλλικρατικού Δήμου Αγιάς

Περιγραφή	Μόνιμος (Απογραφή 2011)	Μόνιμος (Απογραφή 2021)	Μεταβολή 10ετίας 2011- 2021	Αστικότητα (1=Αστικά, 2=Αγροτικά)	Ορεινότητα (Π=Πεδινά, Η=Ημιορεινά, Ο=Ορεινά)	Έκταση (km ²)
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (Έδρα: Λάρισα,η)	1.280.152	1.196.509	-6,53%			29.606,146
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ (Έδρα: Λάρισα,η)	732.762	688.255	-6,07%			14.051,842
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΡΙΣΑΣ	284.325	268.963	-5,40%			5.387,178
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΑΣ	11.470	10.711	-6,62%			663,904
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΓΙΑΣ	5.855	5.466	-6,64%		Η	190,502
Δημοτική Κοινότητα (ΔΚ) Αγιάς, η Αγιά	3.169	3.013	-4,92%	1	Π	27,066
ΔΚ Αετολόφου, ο Αετόλοφος	323	253	-21,67%	2	Π	13,509
ΔΚ Ανάβρας, η Ανάβρα & ο Πρινιάς	678	593	-12,54%	2	Π	23,286
ΔΚ Γερακαρίου, το Γερακάριον	266	234	-12,03%	2	Π	11,306
ΔΚ Ελάφου, η Έλαφος	219	116	-47,03%	2	Ο	57,121
ΔΚ Μεγαλοβρύσου, το Μεγαλόβρυσον	199	287	44,22%	2	Ο	17,263
ΔΚ Μεταξοχωρίου, το Μεταξοχώριον	478	466	-2,51%	2	Π	3,010
ΔΚ Νερομύλων, οι Νερόμυλοι	261	256	-1,92%	2	Π	4,784
ΔΚ Ποταμιάς, η Ποταμιά	262	248	-5,34%	2	Η	33,157
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΥΡΥΜΕΝΩΝ	1.939	1.576	-18,72%		Η	96,207

Περιγραφή	Μόνιμος (Απογραφή 2011)	Μόνιμος (Απογραφή 2021)	Μεταβολή 10ετίας 2011- 2021	Αστικότητα (1=Αστικά, 2=Αγροτικά)	Ορεινότητα (Π=Πεδινά, Η=Ημιορεινά, Ο=Ορεινά)	Έκταση (km ²)
ΔΚ Στομίου, το Στόμιον	553	478	-13,56%	2	Η	38,055
ΔΚ Καρίτσης, η Καρίτσα & το Κόκκινο Νερό	536	491	-8,40%	2	Ο	23,451
ΔΚ Ομολίου, το Ομόλιον	606	484	-20,13%	2	Η	22,593
ΔΚ Παλαιοπύργου, ο Παλιόπυργος & η Αλεξανδρινή	244	123	-49,59%	2	Π	12,108
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΚΕΡΕΙΑΣ	1.481	1.278	-13,71%		Η	179,665
ΔΚ Δήμητρας, η Δήμητρα	315	265	-15,87%	2	Π	17,199
ΔΚ Αμυγδαλής, η Κάτω Αμυγδαλή	360	367	1,94%	2	Η	30,089
ΔΚ Ανατολής, η Ανατολή	265	206	-22,26%	2	Ο	80,917
ΔΚ Καστρίου, το Καστρίον & το Νεοχώριον	248	190	-23,39%	2	Π	33,037
ΔΚ Μαρμαρίνης, η Μαρμαρινή	293	250	-14,68%	2	Η	18,423
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΕΛΙΒΟΙΑΣ	2.195	2.391	8,93%		Η	197,530
ΔΚ Σωτηρίτσης, η κάτω Σωτηρίτσα	346	461	33,24%	2	Π	17,444
ΔΚ Μελιβοίας, η Μελιβοία & η Βελίκα	1.173	1.245	6,14%	2	Η	82,812
ΔΚ Σκήτης, η Σκήτη & ο Αγιόκαμπος	523	576	10,13%	2	Η	62,150
ΔΚ Σκλήθρου, το Σκλήθρον	153	109	-28,76%	2	Ο	35,124

(Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή, ΕΛ.ΣΤΑΤ, <https://www.statistics.gr/>)

Σύμφωνα με τα στοιχεία του παραπάνω Πίνακα, ο πληθυσμός του Δήμου Αγιάς το έτος 2021 φθάνει τους 10.711 μόνιμους κατοίκους, ενώ το έτος 2011 έφθανε τους 11.470 μόνιμους κατοίκους. Καταγράφηκε δηλ. μείωση του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου στην

10ετία 2011-2021 κατά 6,62%.. Ο πληθυσμός της ΠΕ Λάρισας (απογραφή έτους 2021) φθάνει συνολικά τους 268.963 μόνιμους κατοίκους και η έκτασή της τα 5.387,178 Km². Ο Δήμος Αγιάς κατέχει μικρό ποσοστό επί του συνολικού πληθυσμού και της συνολικής έκτασης της ΠΕ Λάρισας, της τάξης του 3,98% και 12,32% αντίστοιχα.

Οι 3 από τις 4 Δημοτικές Ενότητες (ΔΕ) του Δήμου Αγιάς καταγράφουν μείωση πληθυσμού στην 10ετία 2011-2021. Συγκεκριμένα οι ΔΕ Αγιάς, Ευρυμένων και Λακερείας παρουσιάζουν μείωση κατά 6,64%, 18,72% και 13,71% αντίστοιχα. Ο μόνιμος πληθυσμός της ΔΚ Αγιάς καταγράφει μείωση 4,92%, ειδικότερα το έτος 2011 έφθανε στους 3.169 μόνιμους κατοίκους, ενώ το έτος 2021 στους 3.013 κατοίκους. Αύξηση του μόνιμου πληθυσμού κατά 8,93% καταγράφεται μόνο στην ΔΕ Μελιβοίας, από 2.195 μόνιμους κατοίκους το έτος 2011 σε 2.391 κατοίκους το έτος 2021. Η αύξηση αυτή αφορά κυρίως τους 3 παραθαλάσσιους οικισμούς Αγιόκαμπου, Κάτω Σωτηρίτσα και Βελίκα.

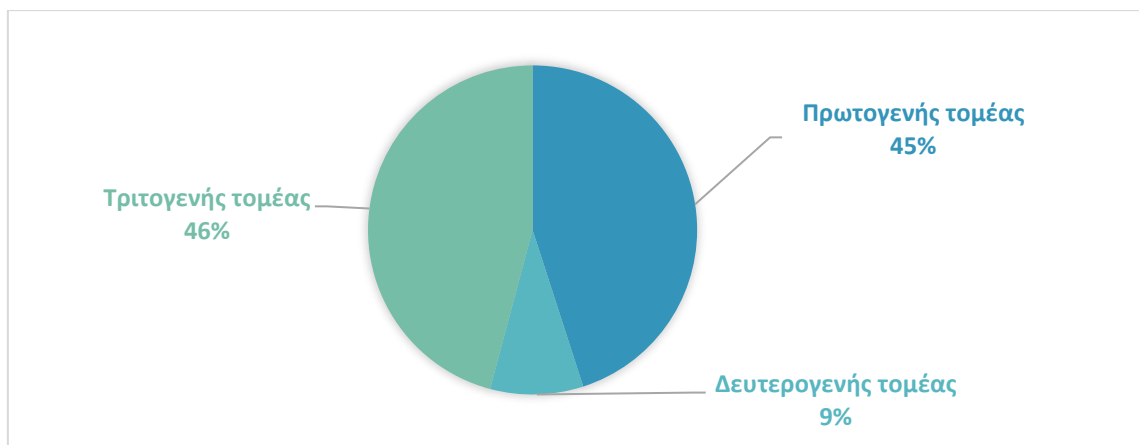
Αναφορικά με την αστικότητα των περιοχών του Δήμου, φαίνεται ότι μόνο η ΔΚ Αγιάς έχει αστικό χαρακτήρα. Όλες οι υπόλοιπες ΔΚ είναι αγροτικού χαρακτήρα.

Σε σχέση με την ορεινότητα, το μεγαλύτερο ποσοστό της εδαφικής έκτασης του Δήμου χαρακτηρίζεται ημιορεινό ή ορεινό. Το υψόμετρο του οικισμού της Αγιάς βρίσκεται στα 198 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας. Το Μεταξοχώρι, που γειτνιάζει με τον οικισμό της Αγιάς έχει υψόμετρο 336 μέτρα. Οι οικισμοί με το μεγαλύτερο υψόμετρο είναι η Ανατολή, το Μεγαλόβруσο, η Έλαφος και το Σκλήθρο. Η Ανατολή έχει υψόμετρο 1.016 μέτρα, το Μεγαλόβруσο έχει υψόμετρο 579 μέτρα, η Έλαφος έχει υψόμετρο 466 μέτρα και το Σκλήθρο έχει υψόμετρο 459 μέτρα. Αναφορικά με τους παραθαλάσσιους οικισμούς και συγκεκριμένα Αγιόκαμπου, Βελίκα, Κάτω Σωτηρίτσα και Κόκκινο Νερό, έχουν υψόμετρο από 1 έως 3 μ. από την επιφάνεια της θάλασσας.

2.2 Οικονομικά Χαρακτηριστικά-Απασχόληση

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ της πρόσφατης απογραφής πληθυσμού του έτους 2021, ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός στον Καλλικρατικό Δήμο Αγιάς ανέρχεται στα 4.283 άτομα, δηλ. ποσοστό 40% περίπου επί του συνολικού πληθυσμού των 10.711 μόνιμων κατοίκων. Οι απασχολούμενοι φθάνουν σε αριθμό τους 3.774, μέγεθος που αντιστοιχεί στο 88% περίπου των οικονομικά ενεργών ατόμων. Κατά συνέπεια το ποσοστό ανεργίας στον Δήμο φθάνει στο 12% περίπου, τιμή που είναι ίση περίπου με την αντίστοιχη που αφορά το σύνολο της Περιφέρειας Θεσσαλίας (περίπου 16%) και ελαφρώς μικρότερη από την αντίστοιχη τιμή που αφορά στην ΠΕ Λάρισας (14%).

Στο παρακάτω Σχήμα απεικονίζεται η κατανομή των απασχολούμενων του Δήμου Αγιάς κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας δηλ. πρωτογενή, δευτερογενή ή τριτογενή. Στον πρωτογενή τομέα απασχολούνται 1.699 άτομα (45%), στον δευτερογενή 345 άτομα (9%) και στον τριτογενή 1.730 (άτομα.



Σχήμα 1: Κατανομή απασχολούμενων κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας (Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή, ΕΛ.ΣΤΑΤ, <https://www.statistics.gr/>)

Ο πρωτογενής τομέας παραγωγής (γεωργία-κτηνοτροφία) κατέχει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην τοπική οικονομία (ποσοστό απασχολούμενων 45%) και αφορά κυρίως την παραγωγή μήλων, κάστανου, ελιάς, αμυγδαλιών, κερασιών και αχλαδιών. Ειδικά η παραγωγή μήλων στην Αγιά αποτελεί το 20% του συνόλου της ελληνικής παραγωγής. Επίσης, καλλιεργούνται δημητριακά, βαμβάκι, πατάτα και λαχανικά. Η παράγωγη κάστανου στην περιοχή της Μελιβοίας ανέρχεται στους 1.200 τόνους/έτος περίπου με αυξητικές τάσεις, αποτέλεσμα ανανέωσης των καστανεώνων τα τελευταία χρόνια. Περίπου 9.200 στρέμματα καστανεώνων και καστανοδασών καταγράφονται στην περιοχή της ΔΕ Μελιβοίας. Η συγκεκριμένη παραγωγή αναπτύσσεται τελευταία και στις ΔΕ Λακέρειας και Αγιάς.

Οι κάτοικοι στις ΔΕ Λακέρειας και Ευρυμενών ασχολούνται κυρίως με τη γεωργία και την κτηνοτροφία. Η γεωργία διαδραματίζει τον σημαντικότερο ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη αυτών των περιοχών.

Η μεταποιητική δραστηριότητα (δευτερογενής τομέας) αγροτικών προϊόντων δεν είναι αρκετά ανεπτυγμένη στο Δήμο Αγιάς (ποσοστό απασχολούμενων 9%). Οι μεταποιητικές μονάδες που βρίσκονται στην περιοχή έχουν κυρίως βιοτεχνικό χαρακτήρα όπως ελαιοτριβεία, εργαστήρια επεξεργασίας ξηρών καρπών, εργαστήρια ξύλινων κατασκευών, δερμάτων, υφαντουργεία, κ.α.

Ο τριτογενής τομέας είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος, με υψηλό ποσοστό απασχολούμενων της τάξης του 46%. Αφορά κυρίως σε ιδιωτικούς ή δημόσιους υπαλλήλους, ελεύθερους επαγγελματίες και αυτοαπασχολούμενους που δραστηριοποιούνται στο εμπόριο-χονδρεμπόριο, τις υπηρεσίες, τον τουρισμό και την εστίαση.

Ιδιαίτερη αναφορά αξίζει να γίνει στον τουριστικό χαρακτήρα της ΠΜ. Ο επόμενος Πίνακας παρουσιάζει τις υφιστάμενες αλλά και μελλοντικές δυνατότητες εναλλακτικού τουρισμού ανά ΔΕ του Δήμου Αγιάς.

Πίνακας 2: Δυνατότητες εναλλακτικού τουρισμού ανά ΔΕ του Δήμου Αγιάς

ΔΕ Αγιάς	ΔΕ Μελιβοίας	ΔΕ Ευρυμενών	ΔΕ Λακέρειας
<ul style="list-style-type: none"> Οικοτουρισμός 	<ul style="list-style-type: none"> Rafting στο Βερνέζι Canoe kayak Πεζοπορία Rafting στην Κοιλιάδα Τεμπών Αεροπτερισμός Θαλάσσιες δραστηριότητες Οικοτουρισμός Κατάβαση φαραγγιών Ποδήλατο βουνού (mountain bike) 	<ul style="list-style-type: none"> Περιπατητικός τουρισμός Ποδηλασία Κυνηγετικός τουρισμός Κάμπινγκ Αναρρίχηση Ορειβασία Διάσχιση του Πηνειού με canoe kayak Rafting ως τις εκβολές του Πηνειού 	<ul style="list-style-type: none"> Πεζοπορικές διαδρομές

(Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Αγιάς 2012-2014)

Το κλίμα της περιοχής, χαρακτηρίζεται ασθενές μέσο-μεσογειακό και χαρακτηρίζεται από ήπιους σχετικά χειμώνες και μεγάλης διάρκειας θερμό καλοκαίρι. Ο χειμώνας είναι βαρύς στις ορεινές περιοχές με μεγάλο υψόμετρο.

2.3 Πολεοδομικά στοιχεία

Οι οικισμοί του Δήμου Αγιάς έχουν αναπτυχθεί κυρίως με βάση το γεωμορφολογικό ανάγλυφο, το οποίο αποτέλεσε βασικό παράγοντα καθορισμού της πολεοδομικής διάρθρωσης και της δημιουργίας των οδικών δικτύων κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών. Οι οικισμοί εκτείνονται μεταξύ ισχυρών φυσικών ορίων όπως ρέματα, λίμνες, κοιλάδες, λόφοι, βουνά, όπως το βουνό της Όσσας στα βόρεια, η τεχνητή λίμνη Κάρλα στα νότια, η πεδιάδα του Θεσσαλικού κάμπου στα δυτικά και το φυσικό όριο της θάλασσας του Αιγαίου Πελάγους στα ανατολικά.

Καθοριστικό ρόλο για την ανάπτυξη των οικισμών του Δήμου Αγιάς διέπλεσαν σε αρκετές περιπτώσεις -ως τεχνητά όρια- οι κύριοι οδικοί άξονες, συγκεκριμένα οι Επαρχιακές Οδοί, που εξυπηρετούν τη σύνδεση των οικισμών.

Ειδικά για τον οικισμό της Αγιάς, στην προσπάθεια αντίληψης του χώρου, αποτελούν «οδηγούς» οι εξής 2 κύριοι οδικοί άξονες: α) ο άξονας των οδών Επαρχιακή Οδός Αγιάς-Βόλου-Λαρίσης-Επαρχιακή Οδός Αγιάς-Σκλήθρου και β) η οδός Μεταξοχωρίου. Οι δύο αυτοί οδικοί άξονες εξυπηρετούν τη σύνδεση του οικισμού της Αγιάς, ο πρώτος (α) με τα παράλια των ΔΕ Μελιβοίας (Αγιοκάμπο, Κάτω Σωτηρίτσα και Βελίκα) ή Ευρυμενών (Κόκκινο Νερό, Στόμιο) και ο δεύτερος (β) με το Μεταξοχώρι. Στην προσπάθεια αντίληψης του χώρου ρόλο «οδηγού» αποτελούν επίσης η ανάπτυξη-εξάπλωση λειτουργιών (χρήσεων γης) κατά μήκος αυτών των οδικών αξόνων αλλά και κατά μήκος δευτερευόντων αξόνων που συμβάλλουν σε αυτούς. Οι 2 κύριοι αυτοί οδικοί άξονες, στις περισσότερες των περιπτώσεων, αποτελούν και τα διαχωριστικά όρια μεταξύ συνοικιών.

Η **ακτινωτή μορφή** είναι η μορφή με την οποία έχει αναπτυχθεί ο οικισμός της Αγιάς, εφόσον παρουσιάζει τα κάτωθι χαρακτηριστικά:

- ▀ γραμμική ανάπτυξη χρήσεων γης κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων.

- ▶ ύπαρξη δακτυλίων δρόμων από το κέντρο του οικισμού και προς τα έξω οι οποίοι συνδέονται μεταξύ τους με δρόμους που έχουν τη μορφή ακτίνας.
- ▶ στον πυρήνα του οικισμού βρίσκεται η περιοχή όπου είναι εγκατεστημένες οι χρήσεις γης κεντρικών λειτουργιών (εμπόριο, εκπαίδευση, αναψυχή, υπηρεσίες, διοίκηση, επιχειρήσεις χονδρεμπορίου, κ.α).
- ▶ αρκετές επιχειρήσεις (πχ. μεταποίησης, εμπορίου) βρίσκονται διασκορπισμένες μέσα στις περιοχές κατοικίας.
- ▶ περιφερειακά του κέντρου τοποθετούνται πράσινες ζώνες.

«σημεία αναφοράς» που βοηθούν στην αντίληψη του χώρου του οικισμού αποτελούν:

- ▶ οι πεζόδρομοι και οι πλατείες στο κέντρο του οικισμού μεταξύ των οδών 25^{ης} Μαρτίου και Αμύρου,
- ▶ δημόσια κτίρια όπως το Κέντρο Υγείας, το Αστυνομικό Τμήμα, ο Ιερός Ναός Αγίου Αντωνίου, κ.α. και,
- ▶ τερματικοί σταθμοί μεταφορικών μέσων, όπως είναι ο χώρος στάθμευσης των λεωφορείων ΚΤΕΛ και η πιάτσα των TAXI επί της οδού Λαρίσης.

Το κεντρικό τμήμα του οικισμού της Αγιάς βρίσκεται κεντροβαρικά του οικιστικού ιστού, όπου συγκεντρώνεται η πλειοψηφία των κεντρικών λειτουργιών, στα ισόγεια ή στον 1^ο όροφο των κτιρίων πάνω από το ισόγειο, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η παρουσία της κατοικίας είναι μικρή. Τα μορφολογικά χαρακτηριστικά των κτιρίων που υπάρχουν στο τμήμα αυτό δείχνουν ότι ανοικοδομήθηκε έντονα κατά τις δεκαετίες του '60 και του '70. Στην περίμετρο αυτής της κεντρικής περιοχής υπάρχουν επίσης περιοχές με μονώροφα ή διώροφα κτίρια, αρκετά από τα οποία είναι παραδοσιακά, τα οποία διαφοροποιούν σε αρκετά μεγάλο βαθμό (προς το καλύτερο) τη γενικότερη αισθητική του οικισμού.

Η διάρθρωση των χρήσεων γης στην κεντρική περιοχή του οικισμού της Αγιάς, όπου λειτουργούν σε ισόγεια ή στον πρώτο όροφο διώροφων μεμονωμένων κτιρίων είναι κυρίως η εξής:

- ▶ **εμπόριο** (λιανικό) είναι η κεντρική λειτουργία στο κεντρικό τμήμα του οικισμού και δραστηριοποιείται στα ισόγεια των κτιρίων (σούπερ μάρκετ, είδη οικιακής χρήσης, καταστήματα πώλησης αγροτικών προϊόντων, κ.α).
- ▶ **υπηρεσίες**. Περιλαμβάνει τις δημόσιες υπηρεσίες (πχ. Δημαρχείο), Γραφεία (πχ. Γραφείο Κτηματογράφησης), Τράπεζες,
- ▶ **εκπαίδευση** (Σχολεία), όπου περιλαμβάνονται και φροντιστήρια-ιδιωτικές Σχολές.
- ▶ **αναψυχή**. Περιλαμβάνει εστιατόρια, καφενεία, καφετέριες, καταστήματα fast-food, μπαρ.
- ▶ **υγεία** (πχ. Κέντρο Υγείας, ιδιωτικά ιατρεία).
- ▶ **θρησκευτικά κτίρια και ναοί** (πχ. Ιερός Ναός Αγίου Αντωνίου, Κοιμητήρια).
- ▶ **οχλούσες χρήσεις**. Περιλαμβάνει πρατήρια καυσίμων, οργανωμένους υπαίθριους χώρους στάθμευσης.

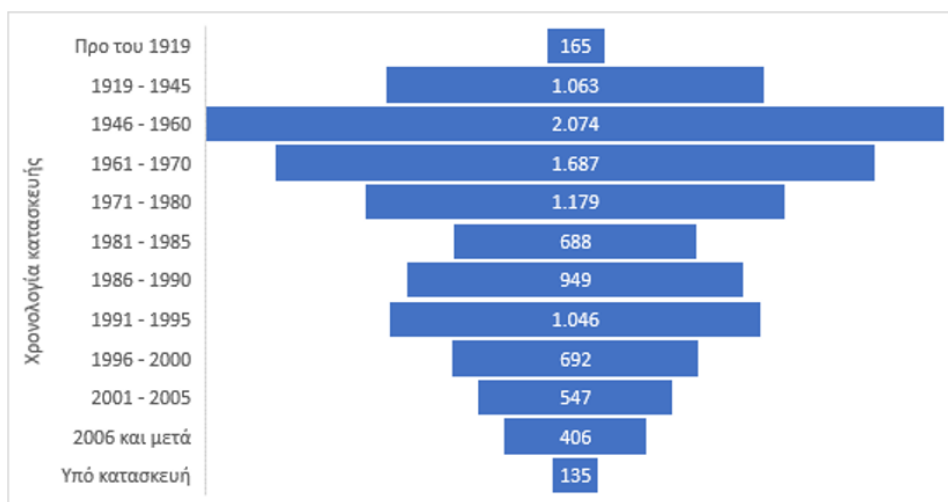
Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στους 3 παραθαλάσσιους οικισμούς της ΔΕ Μελιβοίας (Αγίοκαμπος, Κάτω Σωτηρίτσα και Βελίκα), όπου είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος ο κλάδος του τουρισμού και της εστίασης (τριτογενής τομέας). Οι σχετικές χρήσεις γης (ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα καταλύματα, εστιατόρια, καφετέριες), αναμεμιγμένες με αρκετές

παραθεριστικές κατοικίες, αναπτύσσονται και σε αυτή την περίπτωση γραμμικά (ανάπτυξη «ταινίας») -σε μήκος περίπου 7,50 χλμ.- κατά μήκος της ακτογραμμής, επί της Επαρχιακής Οδού Κόκκινου Νερού-Αγιοκάμπου. Σε βάθος περίπου 400-500 μ. από την Επαρχιακή Οδό Κόκκινου Νερού-Αγιοκάμπου, προς τα δυτικά και το εσωτερικό των οικισμών, χωροθετούνται διάσπαρτες πολλές παραθεριστικές κατοικίες.

Για τις υπόλοιπες ΔΕ του Καλλικρατικού Δήμου Αγιάς, όπως προαναφέρθηκε, οι οικισμοί είναι κυρίως αγροτικοί με κύρια απασχόληση των περισσότερων κατοίκων στον πρωτογενή τομέα, δηλ. στην γεωργία, κτηνοτροφία με κυρίαρχη χρήση την κατοικία, δημόσια κτίρια κυρίως εκπαίδευσης (πχ. Σχολεία) και κοινόχρηστους χώρους όπως πάρκα-πλατείες, αθλητικούς χώρους και παιδικές χαρές.

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά στοιχεία από την ανάλυση του κτιριακού αποθέματος του Δήμου Αγιάς (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή κτιρίων έτους 2011). Το σύνολο των κτιρίων του Δήμου Αγιάς, ιδιωτικών και δημόσιων, το έτος 2011 ήταν 10.631 κτίρια². Δεδομένης της οικονομικής κρίσης που αντιμετώπισε η χώρα από το έτος 2011 και έπειτα και της συνακόλουθης μείωσης της οικοδομικής δραστηριότητας, μπορεί να θεωρηθεί πως τα στοιχεία του έτους 2011 δεν θα έχουν μεταβληθεί έως σήμερα και ότι έχουν μεγάλο βαθμό αξιοπιστίας.

Στα επόμενο Σχήμα παρουσιάζεται ο αριθμός κτιρίων στον Δήμο Αγιάς σε σχέση με την χρονική περίοδο κατασκευής τους.

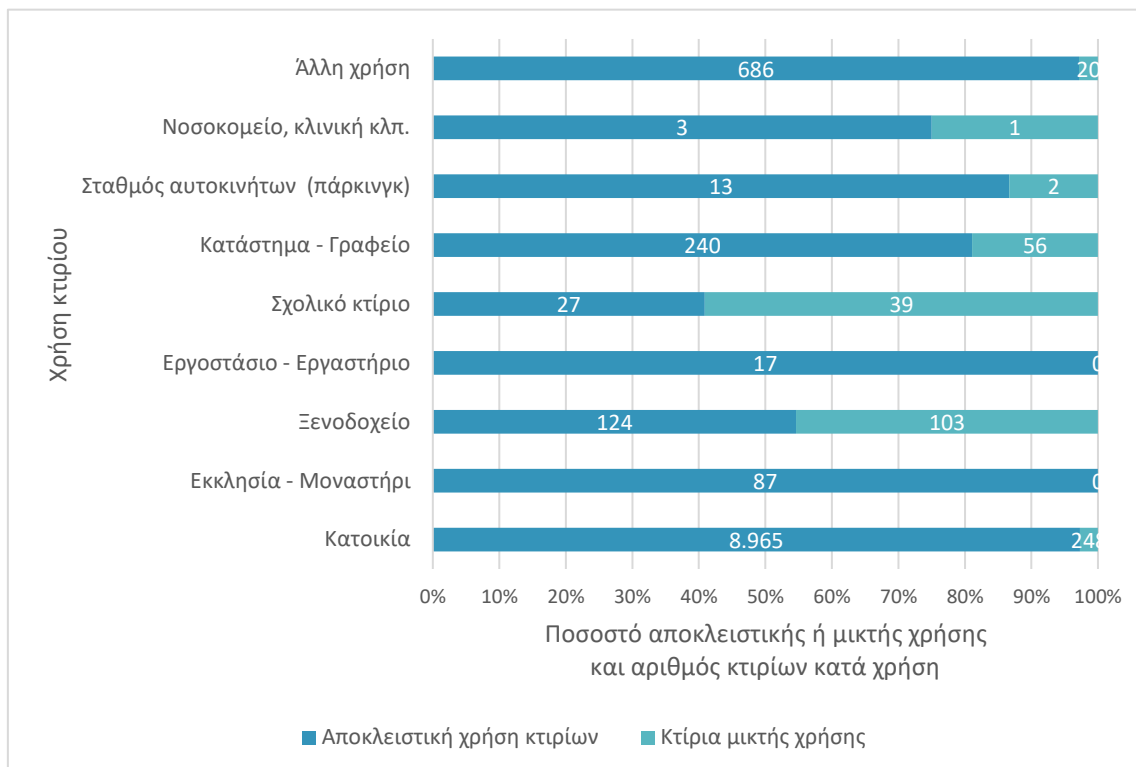


Σχήμα 2: Κτίρια κατά χρονική περίοδο κατασκευής (σύνολο 10.631 κτίρια)

Όπως φαίνεται από το παραπάνω Σχήμα τα παλιά κτίρια προ του 1985, δηλ. χωρίς την ισχύ του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού (ΓΟΚ) 1985, που περιλάμβανε άρθρα για την αντισεισμική θωράκιση των κτιρίων, φθάνουν σε αριθμό τα 6.856 κτίρια, δηλ. ποσοστό 64% του συνόλου. Σημειώνεται πως το έτος 1995 τέθηκε σε αποκλειστική εφαρμογή ο Ν.Ε.Α.Κ. (Νέος Ελληνικός Αντισεισμικός Κανονισμός), ενώ από το 2001 ισχύει ο Ε.Α.Κ.-2000 (Ελληνικός Αντισεισμικός Κανονισμός-2000). Τα κτίρια στον Δήμο Αγιάς που κατασκευάστηκαν από το έτος 1996 και έπειτα, δηλ. με εφαρμογή του ΝΕΑΚ φθάνουν σε

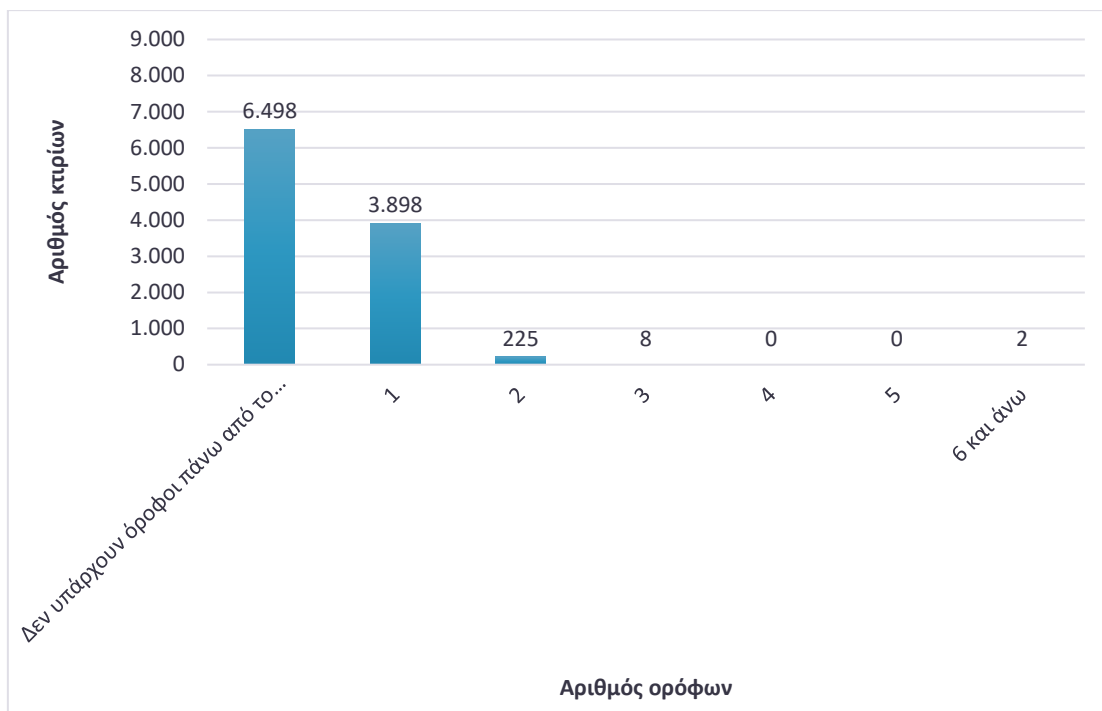
² τα στοιχεία απογραφής κτιρίων έτους 2021 δεν έχουν δημοσιευθεί επίσημα από την ΕΛΣΤΑΤ κατά την περίοδο συγγραφής της παρούσας Τεχνικής Έκθεσης.

αριθμό τα 1.780 κτίρια και αποτελούν μόλις το 17% περίπου των κτιρίων του Δήμου Αγιάς. Στο επόμενο Σχήμα φαίνεται ο αριθμός των κτιρίων κατά χρήση των κτιρίων και η κατανομή τους κατά αποκλειστικής ή μικτής χρήσης. Ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό των κτιρίων είναι αποκλειστικής χρήσης, δηλαδή αποκλειστικά και μόνο κατοικία ή μόνο κατάστημα-γραφείο κλπ. Για παράδειγμα στη χρήση κατοικίας, ποσοστό άνω του 97% είναι αποκλειστικής χρήσης (8.965 κατοικίες αποκλειστικής χρήσης σε σύνολο 9.213 κατοικιών). Κυρίαρχη χρήση είναι η κατοικία, με 9.213 κτίρια επί συνόλου 10.631 κτιρίων (δηλ. ποσοστό 87% περίπου) και ακολουθούν οι κατηγορίες «Άλλη χρήση» με 706 κτίρια, καταστήματα-γραφεία με 296 κτίρια, ξενοδοχεία με 227 κτίρια, κ.α. Το σύνολο των Σχολικών κτιρίων στον Δήμο Αγιάς είναι 66 κτίρια.



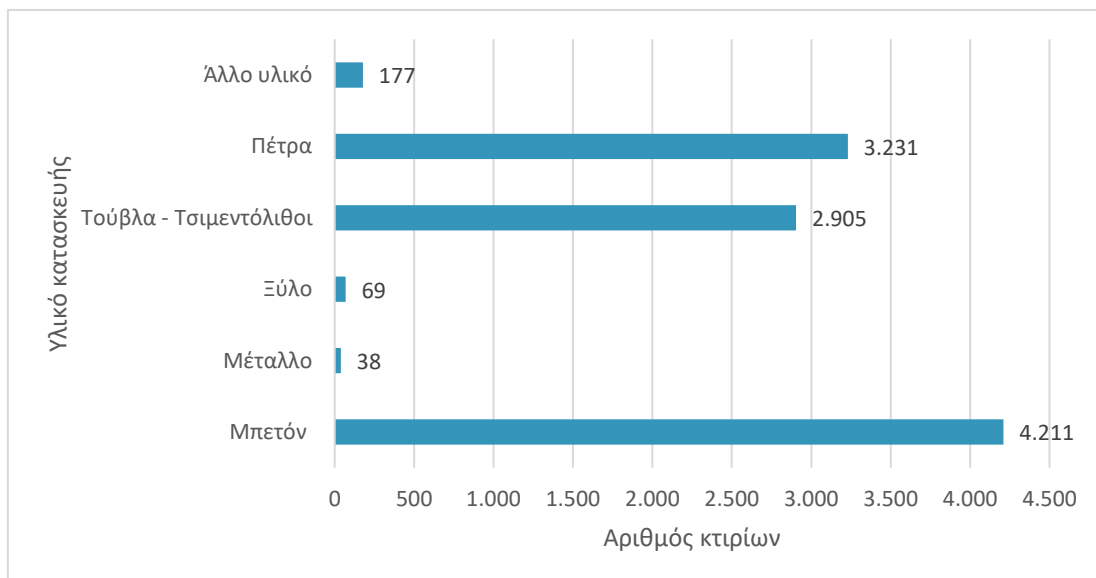
Σχήμα 3: Κατανομή συνόλου κτιρίων κατά αποκλειστική ή μικτή χρήση (σύνολο 8.795 κτίρια)

Ως προς τα ύψη των κτιρίων κυριαρχούν τα χαμηλά κτήρια, με το 61% αυτών να είναι ισόγεια (6.498 κτίρια) και το 37% (3.898 κτίρια) να έχουν 1 όροφο πάνω από το ισόγειο. Τα κτίρια με 2 ή περισσότερους ορόφους είναι πολύ λίγα σε αριθμό. Σχετικό είναι το επόμενο Σχήμα.



Σχήμα 4: Κτίρια κατά αριθμό ορόφων πάνω από το ισόγειο (σύνολο 8.795 κτίρια)

Ως προς το βασικό υλικό κατασκευής των κτιρίων, το μεγαλύτερο ποσοστό των κτιρίων έχουν υλικό κατασκευής το μπετόν (4.211 κτίρια, ποσοστό 40%). Υπάρχουν όμως και αρκετά κτίρια με κύριο υλικό κατασκευής την πέτρα και τούβλα/τσιμεντόλιθους (ποσοστά 30% και 27% αντίστοιχα), δηλ. ποσοστό 57% επί του συνολικού αριθμού των κτιρίων.



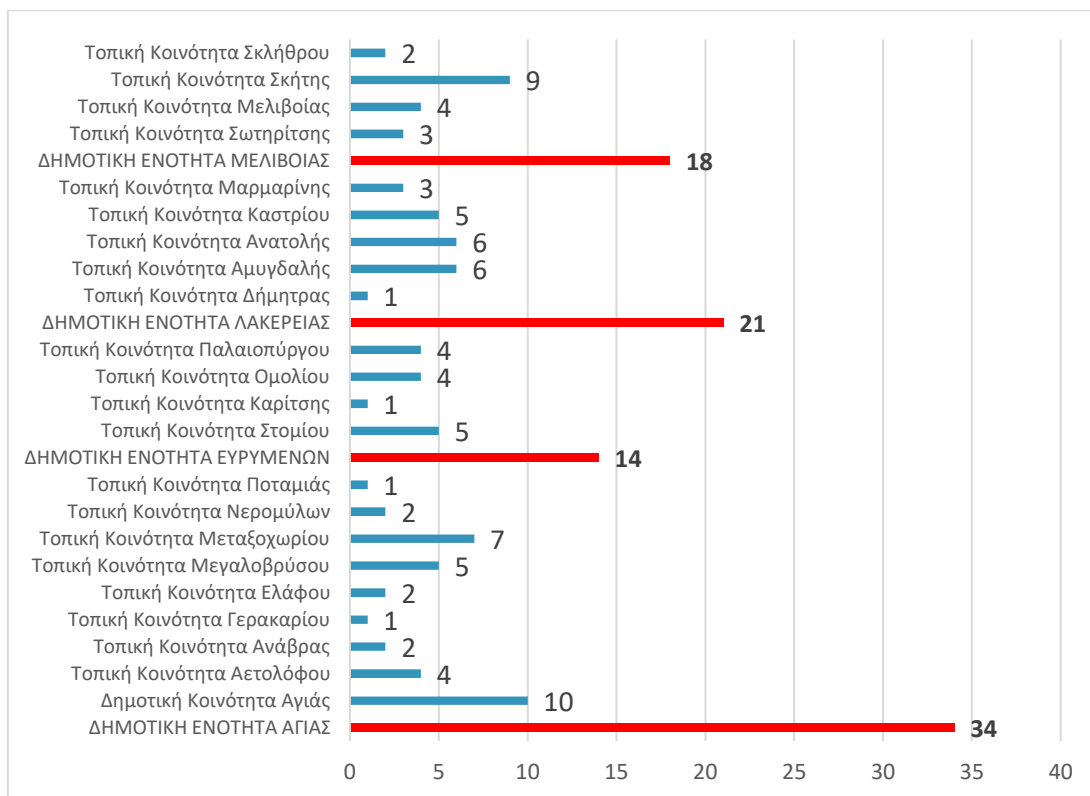
Σχήμα 5: Βασικό υλικό κατασκευής κτιρίων

Στα επόμενα Σχήματα παρουσιάζονται τα κτίρια και η κατανομή τους κατά οικισμό και ανά ΔΚ με χρήσεις που έχουν έντονη συνάφεια με το παρόν ΣΒΑΚ. Τέτοιες χρήσεις είναι κυρίως οι «ευαίσθητες» χρήσεις όπως τα Σχολεία, οι Εκκλησίες/Μοναστήρια και σημεία ενδιαφέροντος όπως τα ξενοδοχεία. Ο μεγαλύτερος αριθμός Σχολείων βρίσκεται στην ΔΕ Αγιάς, με 11 Σχολεία, 7 από τα οποία βρίσκονται στην ΔΚ Αγιάς. Το ίδιο ισχύει και με τις Εκκλησίες/Μοναστήρια, εφόσον στην ΔΕ Αγιάς χωροθετούνται 34

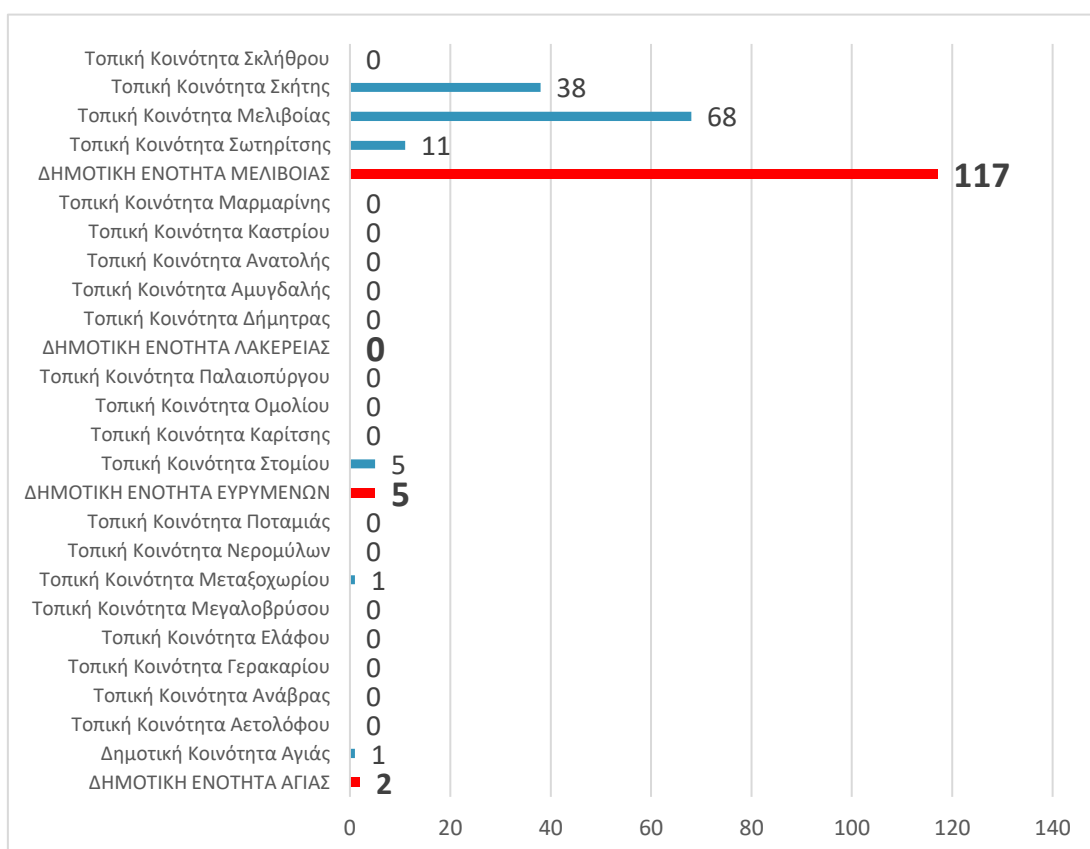
Εκκλησίες/Μοναστήρια. Αναφορικά με τη χρήση ξενοδοχείων, ο συντριπτικός τους αριθμός βρίσκεται στην ΔΕ Μελιβοίας -γεγονός αναμενόμενο λόγω του ότι στη συγκεκριμένη ΔΕ ανήκουν οι παραθαλάσσιοι οικισμοί του Δήμου- με 117 ξενοδοχεία, έναντι μόλις 5 ξενοδοχείων της ΔΕ Ευρυμενών και 2 ξενοδοχείων της ΔΕ Αγιάς.



Σχήμα 6: Σχολεία αποκλειστικής χρήσης ανά ΔΚ στις 4 ΔΕ του Δήμου Αγιάς



Σχήμα 7: Εκκλησίες/Μοναστήρια ανά ΔΚ στις 4 ΔΕ του Δήμου Αγιάς



Σχήμα 8: Ξενοδοχεία ανά ΔΚ στις 4 ΔΕ του Δήμου Αγιάς

2.4 Συλλογή και Καταγραφή υφιστάμενων Μελετών & Στρατηγικών Σχεδίων

2.4.1 Κυκλοφοριακή μελέτη Αγιάς

Η 1^η κυκλοφοριακή μελέτη του οικισμού της Αγιάς εκπονήθηκε το έτος 2003. Τα δεδομένα αυτής της μελέτης είναι περιορισμένα και άνευ πρακτικής σημασίας για το παρόν ΣΒΑΚ.

Ακολούθησε η εκπόνηση 2^{ης} κυκλοφοριακής μελέτης που ολοκληρώθηκε το έτος 2013 αποκλειστικά και μόνο για τον οικισμό της Αγιάς, η οποία ανατέθηκε σε ιδιώτες μελετητές μηχανικούς. Η μελέτη είχε ως αντικείμενο την καταγραφή των χαρακτηριστικών του κυκλοφοριακού δικτύου της πόλης της Αγιάς και την επικαιροποίηση των κυκλοφοριακών δεδομένων της 1^{ης} κυκλοφοριακής μελέτης του έτους 2003, την αναγνώριση των προβλημάτων και τη διατύπωση προτάσεων, με βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης. Αφορούν σε κυκλοφοριακές και λειτουργικές ρυθμίσεις και στην οργάνωση της στάθμευσης, με στόχο την εύρυθμη, ομαλή και ασφαλή διακίνηση των οχημάτων και των πεζών στην πόλη της Αγιάς. Αυτή η κυκλοφοριακή μελέτη είχε ιδιαίτερη σημασία, γιατί κατά το χρόνο υλοποίησής της, είχε ήδη τεθεί σε λειτουργία η περιφερειακή οδός Αγιάς, οπότε και τα κυκλοφοριακά δεδομένα εντός του οικισμού είχαν τροποποιηθεί σημαντικά προς το βέλτιστο, εξαιτίας της μείωσης κυκλοφοριακών φόρτων, της μη διαμπερούς κυκλοφορίας, της τροποποίησης στη σύνθεση της κυκλοφορίας, του περιορισμού των σημείων κυκλοφοριακής συμφόρησης, κ.α. Πράγματι από τη σύγκριση των στοιχείων μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου σε σχέση με τα στοιχεία της μελέτης του 2003, διαπιστώθηκε μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων έως και 40% στο εσωτερικό του οικισμού μετά τη λειτουργία της περιφερειακής οδού.

Κύριες διαπιστώσεις της μελέτης σε ότι αφορά τα κυκλοφοριακά προβλήματα ήταν τα εξής:

- η στάθμευση παρά το κράσπεδο -και ιδιαίτερα η παράνομη πλησίον κρίσιμων κυκλοφοριακά διασταυρώσεων- στον κεντρικό άξονα του οικισμού των Επαρχιακών Οδών (Ε.Ο) Βόλου-Αγιάς και Αγιάς-Σκλήθρου δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στην κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση των διερχόμενων οχημάτων και μείωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας. Το ίδιο πρόβλημα δημιουργείται και σε άλλες κατώτερες ιεραρχικά οδούς πχ. συλλεκτήριες, όπως για παράδειγμα στην οδό Ευστρατιάδη.
- η μη οργάνωση των 3 υπαίθριων χώρων στάθμευσης εκτός οδού του οικισμού, σε ότι αφορά την οργάνωση των εισόδων/εξόδων, τη διάταξη και σήμανση των θέσεων, τον ηλεκτροφωτισμό τις νυκτερινές ώρες κ.α.
- οι σημαντικές ελλείψεις υποδομών εξυπηρέτησης πεζών όπως πχ. στενά, μη επαρκούς διατομής πεζοδρόμια ή η πλήρης ανυπαρξία πεζοδρομίων και υποδομών εξυπηρέτησης ΑμεΑ.
- η λειτουργία όλων των οδών του δικτύου με αμφίδρομη φορά (διπλής κατεύθυνσης), γεγονός που σε συνδυασμό με την περιορισμένη διατομή των οδών δημιουργεί καθυστερήσεις και μείωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών και συνθήκες μείωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας, ιδιαίτερα πλησίον «ευαίσθητων» χρήσεων γης όπως είναι τα Σχολεία, οι δημόσιες υπηρεσίες, κ.α.

Αναφορικά με τις κύριες προτάσεις της μελέτης, οι οποίες επιμερίζονταν σε

βραχυπρόθεσμου (άμεσου) και μακροπρόθεσμου χρονικού ορίζοντα, ήταν επιγραμματικά οι εξής:

A) Βραχυπρόθεσμου (άμεσου) χρονικού ορίζοντα

- **μονοδρομήσεις.** Βασική πρόταση αποτελεί η μονοδρόμηση της οδού Λαρίσης, στο τμήμα μεταξύ της οδού Μεταξοχωρίου έως τον κόμβο με την οδό Καλλέργη, με κατεύθυνση προς τις παραθαλάσσιες περιοχές δηλ. προς τον οικισμό του Αγιοκάμπου. Η κίνηση που θα καταργηθεί σε αυτό το τμήμα, δηλαδή από Αγιοκάμπο και προς το εσωτερικό του οικισμού της Αγίας θα εξυπηρετείται μέσω του δακτυλίου των οδών Καλλέργη-Δωτίου-Ευστρατιάδη-Εθν.Αντιστάσεως. Εκτός της οδού Καλλέργη που διαθέτει επαρκή διατομή, τα υπόλοιπα τμήματα του δακτυλίου επίσης προτείνεται να μονοδρομηθούν. Άλλες μονοδρομήσεις που επίσης προτείνονται είναι επί των οδών Αλεξούλη, Κανάβα και Αμύρου.
- **απαγόρευση στάθμευσης σε συγκεκριμένα σημεία** πχ. στον κόμβο των οδών Λαρίσης/Μεταξοχωρίου, στην οδό 1ης Σεπτεμβρίου, στην αρχή της οδού Αναπαύσεως.
- **διαμόρφωση των 3 υπαίθριων χώρων στάθμευσης** (οριοθέτηση των χώρων, διαγράμμιση, διαμόρφωση εισόδων/εξόδων, διαμόρφωση πεζοδρομίων στην περίμετρό τους.

B) Μακροπρόθεσμου χρονικού ορίζοντα

- **διαμόρφωση και διαπλάτυνση πεζοδρομίων** στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου και κατά μήκος των βασικών αρτηριών (Λαρίσης, Αγιοκάμπου).
- **διαμόρφωση κυκλικού κομβιδίου** (round about) στον κόμβο των οδών Λαρίσης/Αγιοκάμπου/1ης Σεπτεμβρίου.
- **κατασκευή τεχνικού έργου (γέφυρας)** στο σημείο συμβολής των οδών Αγραφιώτη/Αμύρου /1ης Σεπτεμβρίου, ούτως ώστε η κυκλοφορία να μην διέρχεται μέσα από το ρέμα.
- **διαμόρφωση τριγωνικής νησίδας** στον κόμβο των οδών Αγιοκάμπου/Δωτιέα.

Από τις παραπάνω προτάσεις καμία δεν υλοποιήθηκε έως σήμερα. Υλοποιήθηκαν μόνο κάποιες παρεμβάσεις σε ότι αφορά τη διαμόρφωση των υπαίθριων χώρων στάθμευσης εκτός οδού, κυρίως για την εύρυθμη διάταξη των θέσεων και τη σήμανση των χώρων (διαγράμμιση θέσεων).

2.4.2 Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ)

Ως «Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας» ορίζεται το Στρατηγικό Σχέδιο των απαιτούμενων παρεμβάσεων και διαμορφώσεων για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας στην περιοχή του Δήμου, εντός των διοικητικών του ορίων. Με βάση το ΦΕΚ Β' 5553/30.11.2021/ απόφαση αριθμ.οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887: «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ)», θεσπίζονται οι Τεχνικές Οδηγίες και το πλαίσιο εκπόνησης ΣΑΠ και παράλληλα καθορίζονται οι διαδικασίες ελέγχου και παρακολούθησης της εποπτείας των ΣΑΠ, με στόχο την προώθηση της αστικής προσβασιμότητας.

Το ΣΑΠ του Δήμου Αγίας ανατέθηκε το έτος 2022 σε ιδιωτική μελετητική εταιρεία και χρηματοδοτήθηκε από το Πράσινο Ταμείο. Η μελέτη ολοκληρώθηκε και παραλήφθηκε από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου το έτος 2023. Ο φάκελος ΣΑΠ του Δήμου Αγίας

περιλαμβάνει τα εξής:

- Παραδοτέο Π1: α) Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης & β) Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης σε μορφή διανυσματικών αρχείων τύπου shapefile (δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι υπό διαμόρφωση ή υφιστάμενοι που χρειάζονται παρεμβάσεις πχ. πλατείες, χώροι πρασίνου, πεζοδρόμια, οδοί ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομοι, υφιστάμενοι και υπό υλοποίηση ποδηλατόδρομοι, σημεία καταφυγής και οδεύσεις διαφυγής πεζών σε περίπτωση ανάγκης, υπαίθριοι και στεγασμένοι χώροι στάθμευσης, τυχόν ορισμένοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων ατόμων και κατ'επέκταση όλων των πολιτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, χωροθετημένες μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας, κ.α.
- Παραδοτέο Π2/Πρόταση: α) Τεχνική Έκθεση περιγραφής των προτεινόμενων παρεμβάσεων, β) Χαρτογράφηση σε μορφή διανυσματικών αρχείων τύπου shapefile των προτεινόμενων παρεμβάσεων στους υπαίθριους δημόσιους κοινόχρηστους χώρους που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας και προσβάσιμης αλυσίδας, προτεινόμενες διαδρομές (γραμμικά) προς τις σημαντικότερες κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις (πχ. δημόσιες υπηρεσίες, πλατείες, πάρκα, δομές υγείας, σχολικές δομές, κ.α.), σημεία εισόδων των δημοσίων κτιρίων ή των κτιρίων που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα, προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων ατόμων και κατ'επέκταση όλων των πολιτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης οι οποίοι απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμοι, κ.α. γ) Πίνακας των προτεινόμενων στοιχείων αστικού εξοπλισμού, μηχανισμών και ειδικών κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας, δ) Χρονοδιάγραμμα, προγραμματισμός υλοποίησης των οριζόμενων από το ΣΑΠ απαιτούμενων διαμορφώσεων και κατασκευών μέσω (α) σύνταξης Αρχιτεκτονικής μελέτης και Μελέτης Προσβασιμότητας και τυχόν άλλων υποστηρικτικών μελετών μετά την παράδοση και έγκριση του ΣΑΠ και (β) ανάθεση και υλοποίηση έργου μετά την παράδοση και έγκριση του ΣΑΠ. Ο χρόνος υλοποίησης δε θα πρέπει να ξεπερνά τα 2 έτη από την παράδοση/παραλαβή και έγκριση του Σ.Α.Π. και ε) Τεχνική Έκθεση περιγραφής των προτεινόμενων παρεμβάσεων.

Πραγματοποιήθηκαν 2 δημόσιες διαβουλεύσεις του ΣΑΠ (Α' και Β' Φάση Διαβούλευσης) με ενδιαφερόμενους και εμπλεκόμενους Φορείς. Στην Α' Φάση διαβούλευσης συμπληρώθηκε ερωτηματολόγιο 13 ερωτήσεων από πολίτες και όλους τους ενδιαφερόμενους Φορείς της περιοχής, σε σχέση με το βαθμό ικανοποίησης από το επίπεδο προσβασιμότητας, το είδος των παρεμβάσεων που είναι επιθυμητές, τα υποψήφια σημεία των παρεμβάσεων. Στην ανοιχτή συμμετοχική διαδικασία της Β' Φάσης διαβούλευσης του ΣΑΠ, συμμετείχαν με ολοκληρωμένες υποβολές ερωτηματολογίων 15 άτομα, δημότες – μόνιμοι κάτοικοι ή επισκέπτες σε συχνή βάση. Από την Β' Φάση διαβούλευσης, εξάχθηκαν τα πρώτα συμπεράσματα για το βαθμό ικανοποίησης της διασφάλισης προσβασιμότητας από τις προτεινόμενες παρεμβάσεις του ΣΑΠ, στα δημόσια κτίρια ή κτίρια που φιλοξενούν δημόσιες υπηρεσίες, στις δομές εκπαίδευσης, δομές υγείας, υπαίθριους κοινόχρηστους και κοινωφελούς χώρους, καθώς και με τις γραμμικές παρεμβάσεις για την εξασφάλιση προσβάσιμης πεζής μετακίνησης. Μεγάλο ποσοστό των ερωτηθέντων (87%) δήλωσε πάρα πολύ ικανοποιημένο με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις, στα δημόσια κτίρια ή κτίρια που φιλοξενούν δημόσιες υπηρεσίες, στις δομές εκπαίδευσης, δομές υγείας, υπαίθριους κοινόχρηστους και κοινωφελούς χώρους, καθώς

και με τις γραμμικές παρεμβάσεις για την εξασφάλιση προσβάσιμης πεζής μετακίνησης. Οι συμμετέχοντες δεν πρότειναν κάποια επιπλέον παρέμβαση εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Αγιάς.

Ακολούθησε η έγκριση του ΣΑΠ από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου. Ο Δήμος υποστηρίχθηκε επίσης από την ανάδοχο εταιρεία του ΣΑΠ στην υποβολή του ολοκληρωμένου φακέλου της πρότασης και των απαιτούμενων δικαιολογητικών πληρωμής.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για την υλοποίηση του ΣΑΠ είναι σημειακές και δεν απαιτούν αλλαγή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου. Οι προτάσεις του ενσωματώνονται σε άλλα στρατηγικά σχέδια και προγράμματα του Δήμου, όπως το παρόν εν εξελίξει ΣΒΑΚ.

Αναφορικά με την υφιστάμενη κατάσταση, το ΣΑΠ επισήμανε ότι στις περισσότερες οδούς του οικισμού της Αγιάς και των υπόλοιπων οικισμών του Δήμου, δεν πληρούνται οι σχετικές προδιαγραφές (π.χ. επαρκή πλάτη πεζοδρομίων) ή υπάρχει πλήρης απουσία πεζοδρομίων εκατέρωθεν της οδού. Επίσης επισήμανε ότι τα περισσότερα κτίρια, όπως το Δημαρχείο, το Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ), οι σχολικές μονάδες, τα κτίρια πολιτισμού κ.α., δεν εξασφαλίζουν την ελεύθερη και ασφαλή προσβασιμότητα σε όλους.

Στο πλαίσιο προτάσεων, το ΣΑΠ περιλαμβάνει παρεμβάσεις για όλους τους οικισμούς του Δήμου Αγιάς για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας σε επιλεγμένα σημεία ενδιαφέροντος, όπως δημόσια/δημοτικά κτίρια, σχολικές υποδομές, δομές υγείας, πλατείες και υπαίθριους κοινόχρηστους Χώρους. Προκειμένου να εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα της κεντρικής εισόδου κτιρίων από ΑμεΑ και από εμποδιζόμενα γενικά άτομα, εξετάσθηκε η σύνδεση οδοστρώματος–πεζοδρομίου, η σύνδεση πεζοδρομίου-κτιρίου και η εξασφάλιση της προσβασιμότητας στο κτίριο. Οι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εξετάσθηκαν ως προς τη σύνδεση του οδοστρώματος–πεζοδρομίου και του πεζοδρομίου με τον υπαίθριο χώρο.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις παρουσιάζονται από το ΣΑΠ σε μορφή πινάκων και διανυσματικών αρχείων τύπου sharerefile και αφορούν κυρίως σε:

- ράμπες πρόσβασης στα κτίρια πχ. σχολεία, δημαρχείο, περιφερειακά ιατρεία, πυροσβεστική.
- ράμπες για σύνδεση πεζοδρομίου με τον χώρο αναφοράς και ράμπες πρόσβασης στον χώρο αναφοράς πχ. πλατείες, παιδικές χαρές.
- WC ΑμεΑ σε δημόσια κτίρια πχ. σχολεία, δημαρχείο, περιφερειακά ιατρεία, πυροσβεστική.
- θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ πχ. στο κεντρικό πάρκινγκ του οικισμού της Αγιάς, στους παραθαλάσσιους οικισμούς Αγιόκαμπου, Βελίκα, Κάτω Σωτηρίτσα.
- θέσεις πρόσβασης ΑμεΑ πχ. σε παραλίες.
- διαδρομές μεγάλου μήκους, κατάλληλες για ΑμεΑ σε σημεία ενδιαφέροντος οικισμών και στους παραθαλάσσιους οικισμούς.
- γραμμικές παρεμβάσεις, όπως οδηγοί όδευσης τυφλών, πεζοδρομήσεις, κατασκευή πεζοδρομίων σε σημεία ενδιαφέροντος οικισμών και στους παραθαλάσσιους οικισμούς.
- σημεία καταφυγής σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, για όλους τους πολίτες με έμφαση στην εξασφάλιση πρόσβασης των ΑμεΑ.

- υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι που μπορούν να λειτουργήσουν ως σημεία προσωρινής περίθαλψης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, για όλους τους πολίτες με έμφαση στην εξασφάλιση πρόσβασης των ΑμεΑ.

Για τις παραπάνω παρεμβάσεις το ΣΑΠ περιλαμβάνει τις απαιτούμενες Τεχνικές Προδιαγραφές υλοποίησής τους ως προς τις διαστάσεις, τα υλικά, τον τρόπο κατασκευής, κ.α., σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις της Ελληνικής Νομοθεσίας και τη διεθνή βιβλιογραφία.

2.4.3 Σχέδιο φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (ΣΦΗΟ)

Η μελέτη Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) του Δήμου Αγιάς ανατέθηκε σε ιδιωτική μελετητική εταιρεία, χρηματοδοτήθηκε από το Πράσινο Ταμείο και ολοκληρώθηκε το έτος 2021. Σκοπός της μελέτης ήταν η προώθηση και η αύξηση του μεριδίου της ηλεκτροκίνησης στις οδικές μεταφορές και στόχος της η μείωση των εκπομπών ρύπων και της ηχητικής όχλησης. Αντικείμενο της μελέτης ήταν η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Η/Ο) σε κοινόχρηστους χώρους με πρόβλεψη των σχετικών αναγκών του Δήμου (αριθμός σταθμών φόρτισης) για το χρονικό ορίζοντα της πενταετίας 2022-2026.

Σύμφωνα με τον Νόμο υπ' αριθ.4710/23-7-2020: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις, τις Τεχνικές Οδηγίες για τα ΣΦΗΟ (ΦΕΚ 4380/5-10-2020/ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396) και την Ερμηνευτική Εγκύκλιο για την εφαρμογή των Τεχνικών Οδηγιών για τα ΣΦΗΟ (ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/27808/206/23-03-2021), η μελέτη εκπονήθηκε σε 3 στάδια:

- **Στάδιο 1 (Παραδοτέα Π.1α & Π.1β):** Σε αυτό το στάδιο έγινε η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και η χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης. Στο Τεύχος Π.1α καταγράφηκαν τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής, οι υφιστάμενοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης, οι θέσεις στάθμευσης ταξί/τουριστικών λεωφορείων/ΑμεΑ/οχημάτων τροφοδοσίας. Στο Τεύχος Π.1β έγινε η διερεύνηση σεναρίων χωροθέτησης σταθμών φόρτισης και θέσεων στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων και η τεκμηρίωση της βέλτιστης χωροθέτησής τους.
- **Στάδιο 2:** Σε αυτό το Στάδιο πραγματοποιήθηκαν συμμετοχικές διαδικασίες με Φορείς και πολίτες και η δημόσια διαβούλευση του ΣΦΗΟ.
- **Στάδιο 3:** Το τελικό αυτό στάδιο του ΣΦΗΟ περιλαμβάνει την ολοκλήρωση της εφαρμογής του, με εξειδίκευση σε ότι αφορά τον χρονικό προγραμματισμό, τις δυνατότητες χρηματοδότησης, την ενδεδειγμένη πολιτική κινήτρων και τις προδιαγραφές του απαιτούμενου εξοπλισμού.

Με βάση τις προβλέψεις του ΣΦΗΟ για το έτος στόχο 2026, τα Η/Ο των μόνιμων κατοίκων του Δήμου Αγιάς, στην αισιόδοξη πρόβλεψη (με βάση τις ταξινομήσεις Η.Ο προηγούμενων ετών από το έτος εκπόνησης του ΣΦΗΟ 2019-2021), δεν θα ξεπερνούν τα 200 σε αριθμό. Τα Η/Ο επισκεπτών για το ίδιο έτος εκτιμήθηκαν στα 65 περίπου και αφορούν σε οχήματα παραθεριστών σε ξενοδοχειακές μονάδες ή δωμάτια των παραθαλάσσιων οικισμών. Η μέγιστη (ταυτόχρονη) ζήτηση εκτιμήθηκε περίπου σε 265 Η/Ο για το έτος στόχο 2026. Για αυτές τις ανάγκες υπολογίστηκε ότι απαιτούνται 16 διεπαφές (πρίζες) για την εξυπηρέτηση των Η/Ο μόνιμων κατοίκων και 8 διεπαφές (πρίζες) για την εξυπηρέτηση των Η/Ο παραθεριστών, δηλ. σύνολο 24 διεπαφών (πρίζων) οι οποίες βέβαια θα είναι κοινόχρηστες από κατοίκους είτε παραθεριστές. Υπολογίστηκαν επίσης σταθμοί φόρτισης για ΑμεΑ, οχήματα TAXI και φορτηγά οχήματα τροφοδοσίας.

Προβλέπεται η χωροθέτηση 2 ειδών σταθμών φόρτισης, μονοί και διπλοί. Οι μονοί σταθμοί φόρτισης θα εξυπηρετούν ένα Η/Ο ανά φόρτιση, ενώ οι διπλοί θα δίνουν τη δυνατότητα για ταυτόχρονη φόρτιση 2 Η/Ο. Ειδικότερα, για την αισιόδοξη πρόβλεψη και με βάση τα όσα προαναφέρθηκαν για το σύνολο του Δήμου Αγιάς απαιτούνται:

- ▶ 9 διπλοί φορτιστές (AC 2*22KW) για την εξυπηρέτηση Η/Ο κατοίκων και επισκεπτών
- ▶ 7 μονοί φορτιστές (AC 22KW) για την εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών.
- ▶ 1 μονός φορτιστής υψηλής ισχύος (DC 50KW) για την εξυπηρέτηση των οχημάτων TAXI.

Τα παραπάνω νούμερα για το σενάριο βάσης (με βάση τους ετήσιους στόχους που έχουν τεθεί στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) για τη διείσδυση Η/Ο στο συνολικό στόλο οχημάτων στην Ελλάδα, οι οποίοι προβλέπουν 30% μερίδιο Η/Ο επί των νέων ταξινομήσεων οχημάτων το 2030), είναι αντίστοιχα 6 διπλοί φορτιστές AC 2*22KW, 1 μονός φορτιστής AC 22KW και 1 μονός φορτιστής υψηλής ισχύος (DC 50KW) για την εξυπηρέτηση των οχημάτων TAXI.

Έπειτα και από την Δημόσια Διαβούλευση του ΣΦΗΟ, που περιλάμβανε και τη συμπλήρωση ερωτηματολογίου στην ιστοσελίδα του Δήμου, το επικρατέστερο Σενάριο προβλέπει την χωροθέτηση των παραπάνω φορτιστών Η/Ο σε 17 σημεία. Συγκεκριμένα προβλέπονται 8 σταθμοί φόρτισης στην ΔΕ Αγιάς, 2 σταθμοί φόρτισης στην ΔΕ Ευρυμένων, 2 σταθμοί φόρτισης στην ΔΕ Λακερείας και 5 στην ΔΕ Μελίβοιας. Αναλυτικότερα:

ΔΕ Αγιάς

- ▶ στον Δημοτικό χώρο στάθμευσης
- ▶ στον Σταθμό Υπεραστικών Λεωφορείων ΚΤΕΛ
- ▶ στο Δημαρχείο
- ▶ στο Κέντρο Υγείας
- ▶ στο Κέντρο Υγείας για εξυπηρέτηση ΑμεΑ
- ▶ στο Γήπεδο Αγιάς
- ▶ στην πιάτσα ΤΑΞΙ (αποκλειστικής χρήση μόνο από οχήματα TAXI)
- ▶ πλησίον της διασταύρωσης των οδών Λαρίσης/25ης Μαρτίου για την εξυπηρέτηση των οχημάτων τροφοδοσίας.

ΔΕ Ευρυμένων

- ▶ στην κεντρική πλατεία του οικισμού Ομολίου
- ▶ στον δημοτικό χώρο στάθμευσης στο οικισμό του Στομίου

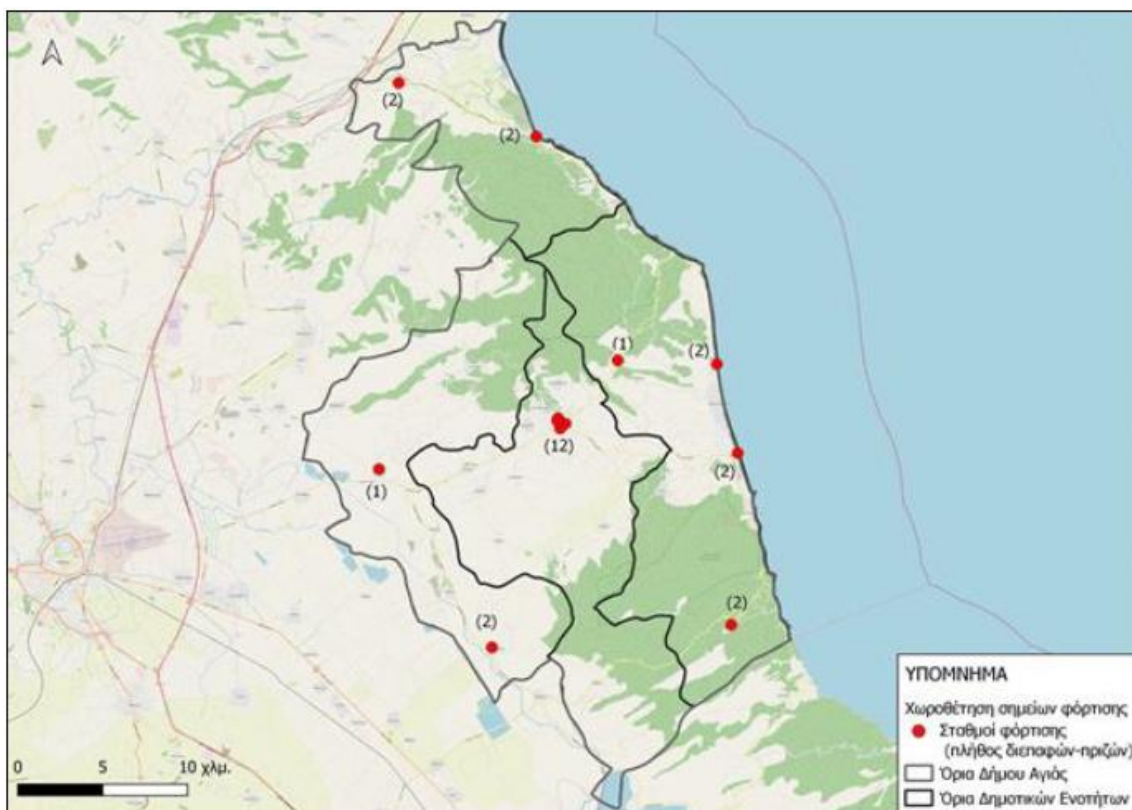
ΔΕ Λακερείας

- ▶ στον δημοτικό χώρο στάθμευσης του οικισμού Κάτω Αμυγδαλή
- ▶ στον δημοτικό χώρο στάθμευσης του οικισμού Δήμητρα

ΔΕ Μελίβοιας

- ▶ στον δημοτικό χώρο στάθμευσης του οικισμού Βελίκα
- ▶ στον δημοτικό χώρο στάθμευσης του οικισμού Βελίκα για εξυπηρέτηση ΑμεΑ

- στον δημοτικό χώρο στάθμευσης του οικισμού Αγιόκαμπου
- στον δημοτικό χώρο στάθμευσης του οικισμού Σκλήθρο
- εντός δημοσίου χώρου του οικισμού Μελίβοια



Χάρτης 2: Χωροθέτηση 17 προτεινόμενων σημείων φόρτισης Η/Ο στον Δήμο Αγιάς

2.4.4 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Αγιάς

Στην ηλεκτρονική διεύθυνση gis.epoleodomia.gov.gr παρουσιάζονται όλες οι πληροφορίες για τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης του Δήμου Αγιάς και τα σχετικά ΦΕΚ βάσει των οποίων θεσμοθετηθήκαν. Κυρίαρχη σε όλους τους οικισμούς είναι η χρήση γης κατοικίας. Για τους οικισμούς που διαθέτουν πολεοδομικά σχέδια παρουσιάζεται η χωροθέτηση των πεζοδρομών, σχολείων, πάρκων, πλατειών, χώρων πρασίνου, χώρων αθλητισμού, δημοτικοί χώροι στάθμευσης εκτός οδού και το ΦΕΚ με το οποίο κατοχυρώνεται η χωροθέτησή τους, κ.α. Με τα ίδια ΦΕΚ, για τους παραθαλάσσιους οικισμούς καθορίζεται η γραμμή παραλίας και η γραμμή αιγιαλού. Ενδεικτικά αναφέρονται τα ΦΕΚ: 951/Δ/29-12-2000/Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Αγιάς στα Ο.Τ. 211 Ζ, 211 Η και 211 Α ώστε η χρήση του Διοικητηρίου να μεταφερθεί από το Ο.Τ. 211 Α στα Ο.Τ. 211 Ζ και 211 Η, ενώ οι χρήσεις Δικαστηρίων, χώρου στάθμευσης και Κ.Χ. θα μεταφερθούν από τα Ο.Τ. 211 Ζ και 211 Η στο Ο.Τ. 211 Α, το ΦΕΚ 898/Δ/15-12-1999: Έγκριση πολεοδομικής μελέτης δεύτερης κατοικίας της περιοχής Βελίκας του Δήμου Μελίβοιας (τέως κοινότητες Μελίβοιας και Κ. Σωτηρίτσας) (Ν. Λαρίσης), ΦΕΚ 342/Δ/01-05-2002: Έγκριση πολεοδομικής μελέτης δεύτερης κατοικίας της περιοχής Αγιόκαμπου του δήμου Μελίβοιας (ν. Λαρίσης) και του οικισμού Αγιόκαμπου του ίδιου δήμου, ΦΕΚ 381/Δ/25-05-2001/Τροποποίηση σχεδίου πόλης στα Ο.Τ. 107 και 115 του οικισμού Κόκκινο Νερό Δήμου Ευρυμενών, κ.α

Σύμφωνα με το ΓΠΣ του Δήμου Αγιάς και τις κατευθύνσεις για την ανάπτυξη της περιοχής

του Δήμου και το πρότυπο χωρικής ανάπτυξης, προβλέπονται τα εξής:

- αναβάθμιση του αστικού κέντρου της Αγιάς σε ένα ολοκληρωμένο κέντρο, μέσω μιας πολυκεντρικής και ισόρροπης χωρικής ανάπτυξης, ούτως ώστε να μπορεί να εξυπηρετήσει όχι μόνο την ΔΕ Αγιάς, αλλά και την ευρύτερη περιοχή των άλλων ΔΕ του Δήμου.
- αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του αστικού κέντρου της Αγιάς αλλά και των λοιπών οικισμών με την πρόβλεψη της κατάλληλης κοινωνικής υποδομής, την τόνωση των προσφερόμενων κοινωνικών υπηρεσιών, την αισθητική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και την ανάπλαση των υποβαθμισμένων περιοχών αλλά και την πολεοδομική διαχείριση του χώρου.
- αξιοποίηση της θέσης του Δήμου, ως ενδιάμεσου κόμβου προς τα ανατολικά παράλια της ΠΕ Λάρισας.
- δημιουργία δικτύου-πόλου τουριστικών υπηρεσιών, πολιτισμού και αναψυχής, με αναπτυξιακό κόμβο τους οικισμούς Αγιά-Μεγαλόβρυσο-Μεταξοχώρι, αξιοποιώντας το φυσικό τους περιβάλλον, τον πλούτο των μνημείων τους, τον παραδοσιακό τους χαρακτήρα και την ιδιαίτερα αξιόλογη αρχιτεκτονική τυπολογία των κτιρίων τους.
- δημιουργία προϋποθέσεων εναλλακτικών μορφών τουρισμού, αγροτουρισμού, περιηγητικού, πεζοπορικού, πολιτιστικού, θρησκευτικού, αθλητικού, κ.α.
- πρόβλεψη των εν γένει παραγωγικών δραστηριοτήτων με τον καθορισμό μιας ενδεικτικής ευρείας ζώνης ανάπτυξής τους (ζώνη ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων, στο πλαίσιο της ισόρροπης και αλληλοστηριζόμενης ανάπτυξης αστικού, περιαστικού και αγροτικού χώρου και πρόβλεψη κατ' αντιστοιχία παραγωγικών υποδοχέων που θα συμβάλλουν σε μια νέα ολοκληρωμένη αναπτυξιακή διαδικασία του Δήμου στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης.
- πρόβλεψη, της ανάπτυξης του τριτογενούς τομέα-διοικητικές υπηρεσίες στην έδρα του Δήμου, ανάπτυξη των υπηρεσιών του αγροτικού τομέα, εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη του τομέα της μεταποίησης αλλά και προβλεπόμενη ανάπτυξη του τομέα των κατασκευών ως αποτέλεσμα της γενικότερης ανάπτυξης, και τέλος ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα στο κλάδο του εμπορίου και του χονδρεμπορίου, αλλά και στον τομέα του τουρισμού και ειδικότερα του ήπιου εναλλακτικού τουρισμού - οικοτουρισμού.
- διασύνδεση του Δήμου με τα τουριστικά κυκλώματα της ΠΕ Λάρισας, με αξιοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος, του πολιτιστικού πλούτου και των ενδογενών δυνατοτήτων που έχει ο τόπος στο πλαίσιο του αειφόρου τουρισμού.
- υπαγωγή σε ένα συνολικό σχεδιασμό των πολιτιστικών δραστηριοτήτων και εκδηλώσεων σε επίπεδο Δήμου, για την αποτελεσματικότητα της ανάδειξης του πολιτιστικού προϊόντος της περιοχής. Η καθιέρωση διοργάνωσης μόνιμα επαναλαμβανόμενων πολιτιστικών εκδηλώσεων μεγάλης κλίμακας και απήχησης, ιδίως κατά τη θερινή περίοδο, θα πρέπει να περιληφθεί στους στόχους του Δήμου, όπως η Γιορτή Μήλου της Αγιάς, η Γιορτή Κερασιού στο Μεταξοχώρι αλλά και νέων όπως μουσική, θέατρο, εικαστικές εκθέσεις, κ.α., που θα μπορούσαν να προσελκύσουν – τουλάχιστον – παραθεριστές από τα παράλια της ΠΕ Λάρισας και όχι μόνο.

- Θεσμική προστασία των περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών, το αισθητικό Δάσος της Όσσας, το Όρος Μαυροβούνι, τα δάση και οι λοιπές δασικές εκτάσεις, τα ποτάμια και οι παραποτάμιες ζώνες τους, καθώς και των μη ανανεώσιμων φυσικών πόρων όπως είναι η γεωργική γη.

2.4.5 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αγιάς 2012-2014

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) Αγιάς ολοκληρώθηκε τον Νοέμβριο του έτους 2012. Οι 4 τομείς ενδιαφέροντος του ΕΠ ήταν:

- Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής (φυσικό και οικιστικό περιβάλλον, διαχείριση απορριμμάτων, ύδρευση, αποχέτευση, βιολογικός καθαρισμός).
- Κοινωνική Πολιτική, Παιδεία, Πολιτισμός & Αθλητισμός (υποδομές παιδείας, μορφωτικό επίπεδο, μνημεία και Φορείς Πολιτισμού, Δράσεις, Εθελοντισμός, Φορείς).
- Τοπική Οικονομία και Απασχόληση (στοιχεία απασχόλησης ανά πρωτογενή, δευτερογενή και τριτογενή τομέα, σχετικές υποδομές, δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης).
- Διοικητική Ικανότητα του Δήμου (προσωπικό του Δήμου, οικονομικά στοιχεία, Φορείς, Δημοτικές Επιχειρήσεις).

Για κάθε ένα από τους παραπάνω 4 βασικούς τομείς ενδιαφέροντος έγινε ανάλυση SWOT με τις δυνατότητες/ευκαιρίες και τα προβλήματα/απειλές.

Το **όραμα** για τον Δήμο Αγιάς είναι ένας Δήμος ανθρώπινος, φιλικός και εύρωστος, που να εξασφαλίζει υψηλής ποιότητας συνθήκες ζωής για τους κατοίκους και να αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης σε τοπικό, εθνικό και διεθνές επίπεδο, διασφαλίζοντας την αειφορική συνύπαρξη του ανθρώπου με το φυσικό περιβάλλον.

Αναφορικά με τα θέματα που θίγονται από το ΕΠ και σχετίζονται με το παρόν ΣΒΑΚ, το ΕΠ επισημαίνει την ανάγκη υλοποίησης των εξής μέτρων:

- εκπόνηση μελετών και θεσμοθέτηση πολεοδομικών σχεδίων, όρων δόμησης, μορφολογικών κανόνων, κλπ.
- παρεμβάσεις για την ανάπλαση των οικισμών και την ανάδειξη σημείων ενδιαφέροντος.
- δράσεις για τη ρύθμιση θεμάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης εντός των πόλεων και οικισμών
- έργα επέκτασης, βελτίωσης, συντήρησης και σήμανσης της εσωτερικής οδοποιίας.
- έργα επέκτασης, βελτίωσης, συντήρησης και σήμανσης των οδικών αξόνων σύνδεσης του Δήμου με τους όμορους Δήμους.
- διασφάλιση της καλής κατάστασης των υποδομών εκπαίδευσης και ψυχαγωγίας παιδιών.
- ανάδειξη σημείων ιδιαίτερου πολιτιστικού ενδιαφέροντος.
- υποστήριξη ευαίσθητων ομάδων πληθυσμού (ΑμεΑ, παιδιά, υπερήλικες).
- βελτίωση/αναβάθμιση της συνολικής εικόνας των οικισμών.
- μείωση εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂).

- διασφάλιση της επάρκειας και καλής κατάστασης των υποδομών υποστήριξης της τουριστικής οικονομίας.
- προώθηση και προβολή του τουριστικού προϊόντος του Δήμου.

3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

3.1 Σύντομη περιγραφή της ακολουθητέας μεθοδολογίας για την εκτίμηση χαρακτηριστικών των μετακινήσεων στο οδικό δίκτυο και ζήτησης στάθμευσης

3.1.1 Γενικά

Για την εκτίμηση των παραγόμενων και ελκόμενων ενδοδημοτικών μετακινήσεων και των κυκλοφοριακών φόρτων στο Κύριο Οδικό Δίκτυο (ΚΟΔ) των Ε.Ο που βρίσκεται εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Αγιάς, χρησιμοποιήθηκε η μεθοδολογία της «ανάλυση κατά κατηγορίες εισοδήματος». Στο πλαίσιο της μεθοδολογίας αξιοποιήθηκαν τα πληθυσμιακά (μόνιμος πληθυσμός) και πολεοδομικά (έκταση σε Km²) χαρακτηριστικά της περιοχής από τα στοιχεία Απογραφής του 2021 (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ, 2021), για τα οποία έγινε λόγος στα προηγούμενα (Πίνακας 1). Στα επόμενα παρουσιάζονται οι εκτιμώμενες τιμές για αυτά τα κυκλοφοριακά μεγέθη, όπως και για άλλα σημαντικά μεγέθη για το ΣΒΑΚ, όπως είναι πχ. ο υφιστάμενος στόλος οχημάτων της ΠΜ. Οι τιμές αυτές αφορούν τόσο την υφιστάμενη κατάσταση (έτος 2024) είτε την πρόβλεψη 20ετίας (έτη 2025 έως 2045). Κύριο σημείο αναφοράς και ταξινόμησης των δεδομένων είναι ο διαχωρισμός της ΠΜ του ΣΒΑΚ σε 16 αυτοτελείς Κυκλοφοριακές Ζώνες (ΚΖ), όπου η κάθε ΚΖ αποτελεί υποτομήμα της ΠΜ. Έγινε η θεώρηση ότι ο οικισμός με τον μεγαλύτερο πληθυσμό αποτελεί κεντροειδές της εκάστοτε ΚΖ ή σε κάποιες περιπτώσεις αυτό (δηλ. η επιλογή του «κεντροειδούς» οικισμού) αφορά τους οικισμούς που χωροθετούνται πλησίον των Επαρχιακών Οδών. Οι υπόλοιποι οικισμοί με τον πληθυσμό τους συγκαταλέγονται στο κεντροειδές της εκάστοτε ΚΖ βάσει της εγγύτητά τους. Στον παρακάτω Χάρτη παρουσιάζεται η χωροθέτηση των 16 ΚΖ της ΠΜ του ΣΒΑΚ.



Χάρτης 3: Κωδικοποίηση της ΠΜ του ΣΒΑΚ σε 16 Κυκλοφοριακές Ζώνες (ΚΖ)

Με την μεθοδολογία της «ανάλυσης κατά κατηγορίες εισοδήματος» εκτιμάται η τάξη μεγέθους των κυκλοφοριακών φόρτων σε (οχήματα/ώρα) στο ΚΟΔ της ΠΜ, ώστε να είναι κατανοητό το τι γίνεται στο υπό μελέτη κυκλοφοριακό σύστημα σε μία τυπική καθημερινή (χειμερινή περίοδος) και στη μη τυπική (θερινή περίοδος). Η «χαρτογράφηση» των κυκλοφοριακών φόρτων θα χρησιμοποιηθεί στη συνέχεια για τη στρατηγική, το είδος, τη φυσιογνωμία και τη χωρική κατανομή των προτεινόμενων μέτρων και δράσεων του ΣΒΑΚ, για παράδειγμα στο τελευταίο περισσότερα μέτρα και δράσεις ΒΑΚ μπορούν να αποδοθούν στις περιοχές που δέχονται τους υψηλότερους κυκλοφοριακούς φόρτους. Στο πλαίσιο αυτής της μεθοδολογίας, ολοκληρώνονται τα 4 κλασικά βήματα του σχεδιασμού μεταφορών: α) Γένεση μετακινήσεων (πόσες), β) κατανομή τους στο χώρο (που), γ) καταμερισμός στο μέσο (με ποιο μεταφορικό μέσο) και δ) καταμερισμός στο δίκτυο (από ποιες οδούς). Στο βήμα (δ) γίνεται χρήση του Κυκλοφοριακού Μοντέλου (ΚΜ) TRANSYT, με τα αρχικά αποτελέσματα (κυκλοφοριακός φόρτος στο ΚΟΔ) να συγκρίνονται σε σχέση με

τις τιμές κυκλοφοριακών φόρτων, όπως προκύπτουν από τις δειγματοληπτικές κυκλοφοριακές μετρήσεις που διεξήχθησαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, ώστε να σταθμιστεί (βαθμονομηθεί) η αξιοπιστία της όλης προσέγγισης και μεθοδολογίας. Οι τελικές τιμές κυκλοφοριακών φόρτων παρουσιάζονται στους 2 συνοδευτικούς χάρτες της παρούσας Τεχνικής Έκθεσης (**Χάρτης Β.Π2-1: Εκτιμώμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ώρας αιχμής και στάθμη εξυπηρέτησης 20ετίας 2024-2045 στο ΚΟΔ του Δήμου Αγιάς για την τυπική (χειμερινή) περίοδο** και **Χάρτης Β.Π2-2: Εκτιμώμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ώρας αιχμής και στάθμη εξυπηρέτησης 20ετίας 2024-2045 στο ΚΟΔ του Δήμου Αγιάς για τη μη τυπική (θερινή) περίοδο**). Ενδιαφέρει ο φόρτος στο ΚΟΔ (Επαρχιακές Οδοί) σε επίπεδο Καλλικρατικού Δήμου και όχι ο φόρτος πχ. σε τοπικά κυκλοφοριακά συστήματα των οικισμών που το τελευταίο θα απαιτούσε περισσότερες ΚΖ για μεγαλύτερη ακρίβεια. Με την ανάλυση κατά κατηγορίες εισοδήματος, εκτιμάται επίσης ο στόλος οχημάτων των μόνιμων κατοίκων του Καλλικρατικού Δήμου Αγιάς αλλά και η ζήτηση στάθμευσης τυπικής καθημερινής για την τυπική χειμερινή και θερινή περίοδο.

3.1.2 Εκτίμηση αριθμού νοικοκυριών

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, για την Περιφέρεια Θεσσαλίας και για αγροτικές περιοχές, ο μέσος όρος ατόμων ανά νοικοκυριό σήμερα (έτος 2024) στον Δήμο Αγιάς είναι 2,7 μέλη/νοικοκυριό. Για την κατηγοριοποίηση των εισοδημάτων του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Αγιάς, παρουσιάζονται οι τιμές που χρησιμοποιήθηκαν, όπως προκύπτουν από κριτική θεώρηση στοιχείων της Eurostat, για την Ελλάδα. Αυτά προέκυψαν με τη θεώρηση ότι και επιπλέον με τις εξής παραδοχές:

- το μέσο ποσοστό πληθυσμού που ανήκει στην κατηγορία χαμηλού εισοδήματος (ΧΕ) με μηνιαίο εισόδημα πχ. <800€/μήνα, είναι 20% (κίνδυνος φτώχειας, χαμηλή ένταση εργασίας. Η σχετική τιμή της Eurostat για την Ελλάδα το έτος 2016 είναι 35%).
- το μέσο ποσοστό πληθυσμού που ανήκει στην κατηγορία μέσου εισοδήματος (ΜΕ) με μηνιαίο εισόδημα 800 €/μήνα έως 3.000 €/μήνα είναι 55% και,
- το μέσο ποσοστό πληθυσμού που ανήκει στην κατηγορία υψηλού εισοδήματος (ΥΕ) με μηνιαίο εισόδημα >3.000 €/μήνα, είναι 30%.

3.1.3 Εκτίμηση στόλου οχημάτων και ζήτησης στάθμευσης

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζονται οι παραδοχές για τον εκτιμώμενο αριθμό ιδιωτικών οχημάτων επιβατικών ή αγροτικών ημιφορτηγών ανά νοικοκυριό, ανάλογα με το εισόδημα, όπως συνήθως καθορίζεται από στοιχεία διεθνούς βιβλιογραφίας και την εμπειρία.

Πίνακας 3: Ποσοστό νοικοκυριών σε σχέση με τον αριθμό ιδιωτικών οχημάτων επιβατικών ή αγροτικών ημιφορτηγών & το εισόδημα

Κ.Ζ	Αριθμός Ι.Χ οχημάτων (επιβατικών ή ημιφορτηγών)/ανά νοικοκυριό			
	0	1	2	3
Χαμηλό εισόδημα (ΧΕ)	75%	25%	0%	0%
Μέσο εισόδημα (ΜΕ)	5%	70%	25%	0%
Υψηλό εισόδημα (ΥΕ)	5%	20%	50%	25%

3.1.4 Εκτίμηση αριθμού μετακινήσεων και φόρτου ώρας αιχμής

Οι ημερήσιες παραγόμενες μετακινήσεις ανά νοικοκυριό (24ώρο τυπικής καθημερινής) ανεξαρτήτως μεταφορικού μέσου και σκοπού μετακίνησης που εκτιμώνται ότι παράγονται ανά κατηγορία εισοδήματος και ανάλογα με τον αριθμό Ι.Χ οχημάτων που διαθέτει το κάθε νοικοκυριό στην ιδιοκτησία του, σύμφωνα με στοιχεία της διεθνούς βιβλιογραφίας, έχουν ως εξής:

Νοικοκυριά ΧΕ:

- 0 οχήματα: ...2 μετακινήσεις.
- 1 όχημα:4 μετακινήσεις.
- 2 οχήματα: ...7 μετακινήσεις.
- 3 οχήματα: ..10 μετακινήσεις.

Νοικοκυριά ΜΕ:

- 0 οχήματα:3 μετακινήσεις.
- 1 όχημα:7 μετακινήσεις.
- 2 οχήματα: ..10 μετακινήσεις.
- 3 οχήματα: ..12 μετακινήσεις.

Νοικοκυριά ΥΕ:

- 0 οχήματα:4 μετακινήσεις.
- 1 όχημα:8 μετακινήσεις.
- 2 οχήματα: ...12 μετακινήσεις.
- 3 οχήματα: ...14 μετακινήσεις.

Διευκρινίζεται ότι μετακίνηση προσώπου λαμβάνεται υπόψη μόνο στην περίπτωση που η απόσταση μεταξύ των σημείων Προέλευσης και Προορισμού (Π-Π) είναι μεγαλύτερη των 80-100 μ. Μετακινήσεις σε μικρότερη απόσταση από 80 μ. μεταξύ Π-Π αγνοούνται.

Για την εκτίμηση των ελκόμενων μετακινήσεων στις ΚΖ λήφθηκε υπόψη ο συνολικός πληθυσμός της ζώνης. Ειδικότερα:

- Για την ΚΖ 1, δηλ. τον οικισμό της Αγιάς θεωρήθηκε ότι την τυπική (χειμερινή) περίοδο το 90% των παραγόμενων μετακινήσεων και το 85% τη μη τυπική (θερινή) περίοδο παραμένουν εντός της ίδιας ΚΖ και το υπόλοιπο 10% ή 15% αντίστοιχα των παραγόμενων μετακινήσεων κατανεμήθηκε στις υπόλοιπες ΚΖ, με «βάρος» τον πληθυσμό της εκάστοτε ΚΖ. Αυτή η θεώρηση αιτιολογείται από τον μητροπολιτικό ρόλο και τον αστικό χαρακτήρα του οικισμού της Αγιάς στην ευρύτερη περιοχή, που συγκεντρώνει πολλές κεντρικές λειτουργίες πόλης όπως εμπόριο, διοίκηση, υπηρεσίες, εκπαίδευση, αναψυχή, τουριστικές εγκαταστάσεις κ.α), οπότε δεν δημιουργούνται πολλές ανάγκες μετακινήσεων κατοίκων της προς άλλες ΚΖ.
- Για υπόλοιπες ΚΖ θεωρήθηκε ότι την τυπική (χειμερινή) περίοδο το 90% των παραγόμενων μετακινήσεων και το 80% τη μη τυπική (θερινή) περίοδο παραμένει εντός της ΚΖ, ενώ το υπόλοιπο 10% ή 20% αντίστοιχα κατανεμήθηκε στις υπόλοιπες ΚΖ, με «βάρος» τον πληθυσμό της εκάστοτε ΚΖ. Εκτιμάται δηλ. πως και στις υπόλοιπες ΚΖ υψηλό ποσοστό των μετακινήσεων θα είναι εσωτερικές δηλ. θα παραμένουν εντός της ίδιας ΚΖ, λόγω της μικρής σχετικά απόστασης κατοικίας-

εργασίας (αγροτικές κυρίως δραστηριότητες, εκπαίδευση, αναψυχή, αγορές, τουρισμός, κ.α.).

Για τον καταμερισμό των μετακινήσεων κατά μεταφορικό μέσο, λόγω της φτωχής γενικά εξυπηρέτησης του Καλλικρατικού Δήμου Αγιάς από μέσα μαζικής μεταφοράς, ΜΜΜ, (υπεραστικό ΚΤΕΛ), θεωρήθηκε ότι ποσοστό 50% των εσωτερικών μετακινήσεων εντός της ίδιας ΚΖ πραγματοποιείται με ΙΧ επιβατικά ή αγροτικά ημιφορτηγά pick up οχήματα (ως οδηγός) και το υπόλοιπο 50% των μετακινήσεων, πραγματοποιούνται πεζή, ως επιβάτης σε Ι.Χ επιβατικό όχημα ή ημιφορτηγό, με TAXI, ποδήλατα, μηχανοκίνητα δίκυκλα ή ΜΜΜ. Για τις μετακινήσεις από μία ΚΖ σε άλλη ΚΖ θεωρήθηκε ότι ποσοστό 80% των μετακινήσεων πραγματοποιούνται με Ι.Χ επιβατικά ή αγροτικά ημιφορτηγά οχήματα (ως οδηγός) και το υπόλοιπο 20% με ΜΜΜ, δίκυκλα, ή ως επιβάτης σε Ε.Ι.Χ ή ημιφορτηγό όχημα. Δεν έγινε προσαύξηση των εκτιμώμενων μετακινήσεων για την πρόβλεψη 20ετίας (2025-2045) διότι ο πληθυσμός του Δήμου Αγιάς καταγράφει μείωση τις τελευταίες 10ετίες (βλ. προηγούμενα), λόγω της συνεχιζόμενης οικονομικής κρίσης σε επίπεδο ΕΕ που έχει ως αποτέλεσμα τη μη ανοδική τάση στα οικογενειακά εισοδήματα (άρα και μείωση της ζήτησης για μεταφορές με μηχανοκίνητα μέσα). Επίσης, δεν έγινε προσαύξηση των εκτιμώμενων μετακινήσεων ούτως ώστε να συμπεριληφθούν οι εξωτερικές μετακινήσεις από άλλες περιοχές από και προς τον Δήμο Αγιάς. Αυτό, διότι θεωρείται πως η αναμενόμενη διείσδυση των μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΒΑΚ) θα επιφέρει αλλαγές στις συνήθειες μετακινήσεων των κατοίκων των περιοχών του Δήμου Αγιάς, δηλ. μείωση του ποσοστού χρήσης μηχανοκίνητων μέσων υπέρ των ήπιων μεταφορικών μέσων, οπότε το ποσοστό αυτό ισοσκελίζεται με το ποσοστό εξωτερικών μετακινήσεων από άλλες περιοχές από/προς τον Δήμο Αγιάς.

Για τον υπολογισμό του φόρτου ώρας αιχμής έγινε η θεώρηση ότι φθάνει σε ποσοστό το 9,00% περίπου της φόρτισης 24ώρου, με βάση σχετικές αναφορές από την ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία.

3.2 Εκτίμηση αριθμού νοικοκυριών

3.2.1 Τυπική (χειμερινή) περίοδος

Στον παρακάτω Πίνακα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για τον εκτιμώμενο αριθμό νοικοκυριών την τυπική περίοδο.

Πίνακας 4: Κωδικοποίηση Κ.Ζ, εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών και διαστρωμάτωσή τους ανάλογα με το εισόδημα στον Δήμο Αγιάς για την τυπική (χειμερινή) περίοδο (έτος 2024)

Κυκλοφοριακή Ζώνη (ΚΖ)	Κωδ. ΚΖ	Πληθυσμός (μόν.κατ)	Νοικοκυριά	Νοικοκυριά		
				Χ.Ε	Μ.Ε	Υ.Ε
Αγιά	1	3.013	1.116	223	614	279
Μεταξοχώρι-Νερόμυλοι	2	722	267	53	147	67
Μεγαλόβρυσον	3	287	106	21	58	27
Γερακάρι-Ανάβρα	4	827	306	61	168	77
Αετόλοφος	5	253	94	19	52	23

Κυκλοφοριακή Ζώνη (ΚΖ)	Κωδ. ΚΖ	Πληθυσμός (μόν.κατ)	Νοικοκυριά	Νοικοκυριά		
				Χ.Ε	Μ.Ε	Υ.Ε
Δήμητρα-Μαρμαρίνη	6	515	191	38	105	48
Κάτω Αμυγδαλή- Αμυγδαλή-Καστρί	7	557	206	41	113	52
Ανατολή	8	206	76	15	42	19
Σκλήθρο-Ελαφος	9	225	83	17	46	21
Αγιοκάμπος-Σκήτη- Ποταμιά	10	824	305	61	168	76
Κάτω Σωτηρίτσα	11	461	171	34	94	43
Μελιβοία-Βελίκα	12	1.245	461	92	254	115
Ομόλιο	13	484	179	36	99	45
Αλεξανδρινή- Παλαιόπυργος	14	123	46	9	25	11
Στόμιο	15	478	177	35	97	44
Κόκκινο Νερό-Καρίτσα	16	491	182	36	100	45
Συν.		10.711	3.966	791	2.182	992

Βάσει των στοιχείων του παραπάνω Πίνακα, εκτιμάται ότι στην ΠΜ, τα νοικοκυριά την τυπική περίοδο φθάνουν σε αριθμό τα 3.966, και η διαστρωμάτωσή τους με βάση το εισόδημα έχει ως εξής:

- 791 νοικοκυριά ΧΕ, με μηνιαίο εισόδημα (νοικοκυριού) <800€.
- 2.182 νοικοκυριά ΜΕ, με μηνιαίο εισόδημα 800-3.000 €.
- 992 νοικοκυριά ΥΕ, με μηνιαίο εισόδημα >3.000 €.

3.2.2 3.1.2 Μη τυπική (θερινή) περίοδος

Στον παρακάτω Πίνακα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για τον εκτιμώμενο αριθμό νοικοκυριών τη μη τυπική περίοδο.

Πίνακας 5: Κωδικοποίηση Κ.Ζ, εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών και διαστρωμάτωσή τους ανάλογα με το εισόδημα στον Δήμο Αγιάς για τη μη τυπική (θερινή) περίοδο (έτος 2024)

Κυκλοφοριακή Ζώνη (ΚΖ)	Κωδ. ΚΖ	Πληθυσμός (μον.κατ)	Νοικοκυριά	Νοικοκυριά		
				Χ.Ε	Μ.Ε	Υ.Ε
Αγιά	1	3.465	1.283	257	706	321
Μεταξοχώρι-Νερόμυλοι	2	794	294	59	162	74
Μεγαλόβρυσον	3	301	112	22	61	28
Γερακάρι-Ανάβρα	4	868	322	64	177	80

Κυκλοφορική Ζώνη (ΚΖ)	Κωδ. ΚΖ	Πληθυσμός (μον.κατ)	Νοικοκυριά	Νοικοκυριά		
				Χ.Ε	Μ.Ε	Υ.Ε
Αετόλοφος	5	266	98	20	54	25
Δήμητρα-Μαρμαρίνη	6	541	200	40	110	50
Κάτω Αμυγδαλή-Αμυγδαλή-Καστρί	7	585	217	43	119	54
Ανατολή	8	216	80	16	44	20
Σκλήθρο-Ελαφος	9	248	92	18	50	23
Αγιοκάμπος-Σκήτη-Ποταμιά	10	2.472	916	183	504	229
Κάτω Σωτηρίτσα	11	1.383	512	102	282	128
Μελιβοία-Βελίκα	12	3.735	1.383	277	761	346
Ομόλιο	13	726	269	54	148	67
Αλεξανδρινή-Παλαιόπυργος	14	185	68	14	38	17
Στόμιο	15	717	266	53	146	66
Κόκκινο Νερό-Καρίτσα	16	737	273	55	150	68
Συν.		17.239	6.385	1.277	3.512	1.596

Βάσει των στοιχείων του παραπάνω Πίνακα, εκτιμάται ότι στην ΠΜ, στην αιχμή της θερινής περιόδου, ο πληθυσμός αυξάνεται στους 17.239 κατοίκους σε σχέση με τους 10.711 μόνιμους κατοίκους της τυπικής (χειμερινής περιόδου), δηλ. μεσοσταθμική αύξηση για το σύνολο των περιοχών του Δήμου περίπου 60%. Σε σύνολο περίπου 6.385 νοικοκυριών που εκτιμώνται για τη μη τυπική (θερινή) περίοδο στον Δήμο Αγιάς, η διαστρωμάτωσή τους με βάση το εισόδημα έχει ως εξής:

- ▶ 1.277 νοικοκυριά Χ.Ε, με μηνιαίο εισόδημα (νοικοκυριού) <800€.
- ▶ 3.512 νοικοκυριά Μ.Ε, με μηνιαίο εισόδημα 800-3.000 €.
- ▶ 1.596 νοικοκυριά Υ.Ε, με μηνιαίο εισόδημα >3.000 €.

3.3 Εκτίμηση στόλου οχημάτων και ζήτησης στάθμευσης

3.3.1 Τυπική (χειμερινή) περίοδος

Στους επόμενους Πίνακες παρουσιάζονται τα νοικοκυριά ανά ΚΖ του Δήμου Αγιάς και ο εκτιμώμενος αριθμός ιδιωτικών οχημάτων που διαθέτουν ανάλογα με το εισόδημα για την τυπική περίοδο.

Πίνακας 6: Εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών ΧΕ και οχήματα

Κ.Ζ	Κωδικός Κ.Ζ	Οχήματα		
		0	1	Στόλος οχημάτων
		Νοικοκυριά Χ.Ε		
Αγιά	1	167	56	56
Μεταξοχώρι-Νερόμυλοι	2	40	13	13

Κ.Ζ	Κωδικός Κ.Ζ	Οχήματα			Στόλος οχημάτων
		0	1	Νοικοκυριά Χ.Ε	
Μεγαλόβρυσον	3	16	5	5	
Γερακάρι-Ανάβρα	4	46	15	15	
Αετόλοφος	5	14	5	5	
Δήμητρα-Μαρμαρίνη	6	29	10	10	
Κάτω Αμυγδαλή-Αμυγδαλή-Καστρί	7	31	10	10	
Ανατολή	8	11	4	4	
Σκλήθρο-Έλαφος	9	13	4	4	
Αγιόκαμπος-Σκήτη-Ποταμιά	10	46	15	15	
Κάτω Σωτηρίτσα	11	26	9	9	
Μελιβοία-Βελίκα	12	69	23	23	
Ομόλιο	13	27	9	9	
Αλεξανδρινή-Παλαιόπυργος	14	7	2	2	
Στόμιο	15	27	9	9	
Κόκκινο Νερό-Καρίτσα	16	27	9	9	
Σύνολο				198	

Πίνακας 7: Εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών ΜΕ και οχήματα

Κ.Ζ	Κωδικός Κ.Ζ	Οχήματα			Στόλος οχημάτων
		0	1	2	
		Νοικοκυριά ΜΕ			
Αγιά	1	31	430	153	737
Μεταξοχώρι-Νερόμυλοι	2	7	103	37	176
Μεγαλόβρυσον	3	3	41	15	70
Γερακάρι-Ανάβρα	4	8	118	42	202
Αετόλοφος	5	3	36	13	62
Δήμητρα-Μαρμαρίνη	6	5	73	26	126
Κάτω Αμυγδαλή-Αμυγδαλή-Καστρί	7	6	79	28	136
Ανατολή	8	2	29	10	50
Σκλήθρο-Έλαφος	9	2	32	11	55
Αγιόκαμπος-Σκήτη-Ποταμιά	10	8	117	42	201
Κάτω Σωτηρίτσα	11	5	66	23	113
Μελιβοία-Βελίκα	12	13	178	63	304

Κ.Ζ	Κωδικός Κ.Ζ	Οχήματα				Στόλος οχημάτων
		0	1	2	Νοικοκυριά ΜΕ	
Ομόλιο	13	5	69	25	118	
Αλεξανδρινή-Παλαιόπυργος	14	1	18	6	30	
Στόμιο	15	5	68	24	117	
Κόκκινο Νερό-Καρίτσα	16	5	70	25	120	
Σύνολο					2.618	

Πίνακας 8: Εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών ΥΕ και οχήματα

Κ.Ζ	Κωδικός Κ.Ζ	Οχήματα				Στόλος οχημάτων
		0	1	2	3	
		Νοικοκυριά ΥΕ				
Αγιά	1	14	56	139	70	544
Μεταξοχώρι-Νερόμυλοι	2	3	13	33	17	130
Μεγαλόβρυσον	3	1	5	13	7	52
Γερακάρι-Ανάβρα	4	4	15	38	19	149
Αετόλοφος	5	1	5	12	6	46
Δήμητρα-Μαρμαρίνη	6	2	10	24	12	93
Κάτω Αμυγδαλή-Αμυγδαλή-Καστρί	7	3	10	26	13	101
Ανατολή	8	1	4	10	5	37
Σκλήθρο-Έλαφος	9	1	4	10	5	41
Αγιόκαμπος-Σκήτη-Ποταμιά	10	4	15	38	19	149
Κάτω Σωτηρίτσα	11	2	9	21	11	83
Μελιβοία-Βελίκα	12	6	23	58	29	225
Ομόλιο	13	2	9	22	11	87
Αλεξανδρινή-Παλαιόπυργος	14	1	2	6	3	22
Στόμιο	15	2	9	22	11	86
Κόκκινο Νερό-Καρίτσα	16	2	9	23	11	89
Σύνολο					1.934	

Με βάση τα στοιχεία των 3 προηγούμενων Πινάκων, ο στόλος οχημάτων στον Δήμο Αγιάς και η ζήτηση στάθμευσης κατοίκων για την τυπική περίοδο εκτιμάται περίπου στα **4.750** (=198+2.618+1.934) **οχήματα ή θέσεις στάθμευσης**.

3.3.2 Μη τυπική (θερινή) περίοδος

Στους επόμενους Πίνακες παρουσιάζονται τα νοικοκυριά ανά ΚΖ του Δήμου Αγιάς και ο εκτιμώμενος αριθμός ιδιωτικών οχημάτων που διαθέτουν ανάλογα με το εισόδημα για τη

μη τυπική περίοδο.

Πίνακας 9: Εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών ΧΕ και οχήματα

Κ.Ζ	Κωδικός Κ.Ζ	Οχήματα			Στόλος οχημάτων
		0	1	Νοικοκυριά Χ.Ε	
Αγιά	1	192	64		64
Μεταξοχώρι-Νερόμυλοι	2	44	15		15
Μεγαλόβρυσον	3	17	6		6
Γερακάρι-Ανάβρα	4	48	16		16
Αετόλοφος	5	15	5		5
Δήμητρα-Μαρμαρίνη	6	30	10		10
Κάτω Αμυγδαλή-Αμυγδαλή-Καστρί	7	32	11		11
Ανατολή	8	12	4		4
Σκλήθρο-Έλαφος	9	14	5		5
Αγιοκάμπος-Σκήτη-Ποταμιά	10	137	46		46
Κάτω Σωτηρίτσα	11	77	26		26
Μελιβοία-Βελίκα	12	208	69		69
Ομόλιο	13	40	13		13
Αλεξανδρινή-Παλαιόπυργος	14	10	3		3
Στόμιο	15	40	13		13
Κόκκινο Νερό-Καρίτσα	16	41	14		14
				Σύνολο	319

Πίνακας 10: Εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών ΜΕ και οχήματα

Κ.Ζ	Κωδικός Κ.Ζ	Οχήματα			Στόλος οχημάτων
		0	1	2	
		Νοικοκυριά ΜΕ			
Αγιά	1	35	494	176	847
Μεταξοχώρι-Νερόμυλοι	2	8	113	40	194
Μεγαλόβρυσον	3	3	43	15	74
Γερακάρι-Ανάβρα	4	9	124	44	212
Αετόλοφος	5	3	38	14	65
Δήμητρα-Μαρμαρίνη	6	6	77	28	132
Κάτω Αμυγδαλή-Αμυγδαλή-Καστρί	7	6	83	30	143
Ανατολή	8	2	31	11	53

Κ.Ζ	Κωδικός Κ.Ζ	Οχήματα				Στόλος οχημάτων
		0	1	2	Νοικοκυριά ΜΕ	
Σκλήθρο-Έλαφος	9	3	35	13	61	
Αγιοκάμπος-Σκήτη-Ποταμιά	10	25	352	126	604	
Κάτω Σωτηρίτσα	11	14	197	70	338	
Μελιβοία-Βελίκα	12	38	533	190	913	
Ομόλιο	13	7	104	37	177	
Αλεξανδρινή-Παλαιόπυργος	14	2	26	9	45	
Στόμιο	15	7	102	37	175	
Κόκκινο Νερό-Καρίτσα	16	8	105	38	180	
Σύνολο					4.214	

Πίνακας 11: Εκτιμώμενος αριθμός νοικοκυριών ΥΕ και οχήματα

Κ.Ζ	Κωδικός Κ.Ζ	Οχήματα				Στόλος οχημάτων
		0	1	2	3	
		Νοικοκυριά ΥΕ				
Αγιά	1	16	64	160	80	626
Μεταξχώρι-Νερόμυλοι	2	4	15	37	18	143
Μεγαλόβρυσον	3	1	6	14	7	54
Γερακάρι-Ανάβρα	4	4	16	40	20	157
Αετόλοφος	5	1	5	12	6	48
Δήμητρα-Μαρμαρίνη	6	3	10	25	13	98
Κάτω Αμυγδαλή-Αμυγδαλή-Καστρί	7	3	11	27	14	106
Ανατολή	8	1	4	10	5	39
Σκλήθρο-Έλαφος	9	1	5	11	6	45
Αγιοκάμπος-Σκήτη-Ποταμιά	10	11	46	114	57	446
Κάτω Σωτηρίτσα	11	6	26	64	32	250
Μελιβοία-Βελίκα	12	17	69	173	86	674
Ομόλιο	13	3	13	34	17	131
Αλεξανδρινή-Παλαιόπυργος	14	1	3	9	4	33
Στόμιο	15	3	13	33	17	129
Κόκκινο Νερό-Καρίτσα	16	3	14	34	17	133
Σύνολο					3.112	

Με βάση τα στοιχεία των 3 προηγούμενων Πινάκων, ο στόλος οχημάτων στον Δήμο Αγιάς και η ζήτηση στάθμευσης κατοίκων για τη μη τυπική (θερινή) περίοδο για το έτος 2024

εκτιμάται περίπου στα **7.645** (=319+4.214+3.112) **οχήματα ή θέσεις στάθμευσης**.

3.3.3 Στόλος οχημάτων και εκτίμηση ζήτησης στάθμευσης

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζονται συγκριτικά τα στοιχεία του εκτιμώμενου στόλου οχημάτων και της αντίστοιχης ζήτησης στάθμευσης κατοίκων ανά ΚΖ του Δήμου Αγιάς.

Πίνακας 12: Εκτιμώμενος στόλος οχημάτων και ζήτηση στάθμευσης στον Δήμο Αγιάς οχήματα (2025-2045)

	Κωδικός Κ.Ζ	Στόλος οχημάτων τυπικής (χειμερινής περιόδου)/Ζήτηση στάθμευσης κατοίκων	Στόλος οχημάτων μη τυπικής (θερινής περιόδου)/ Ζήτηση στάθμευσης κατοίκων	Αύξηση στόλου οχημάτων και ζήτησης στάθμευσης κατοίκων μεταξύ χειμερινής-θερινής περιόδου	Ποσοστό αύξησης μεταξύ χειμερινής-θερινής περιόδου (%)
Αγιά	1	1.336	1.537	201	15%
Μεταξοχώρι-Νερόμυλοι	2	320	352	32	10%
Μεγαλόβруσον	3	127	134	7	5%
Γερακάρι-Ανάβρα	4	367	385	18	5%
Αετόλοφος	5	112	118	6	5%
Δήμητρα-Μαρμαρίνη	6	228	240	12	5%
Κάτω Αμυγδαλή-Αμυγδαλή-Καστρί	7	247	259	12	5%
Ανατολή	8	91	96	5	5%
Σκλήθρο-Ελαφος	9	100	110	10	10%
Αγιοκάμπος-Σκήτη-Ποταμιά	10	365	1.096	731	200%
Κάτω Σωτηρίτσα	11	204	613	409	200%
Μελιβοία-Βελίκα	12	552	1.657	1.105	200%
Ομόλιο	13	215	322	107	50%
Αλεξανδρινή-Παλαιόπυργος	14	55	82	27	50%
Στόμιο	15	212	318	106	50%
Κόκκινο Νερό-Καρίτσα	16	218	327	109	50%
Σύνολο		4.750	7.645	2.895	54% (Avg)

Ο στόλος οχημάτων και η ζήτηση στάθμευσης κατοίκων για την τυπική περίοδο στον Δήμο Αγιάς εκτιμάται στα 4.750 οχήματα (ή θέσεις στάθμευσης αντίστοιχα), ενώ στη μη τυπική περίοδο φθάνει στα 7.645 οχήματα. Αυξάνεται κατά 3.000 περίπου οχήματα (2.895 οχήματα), από τα οποία τα 2.245 (=731+409+1.105) οχήματα αφορούν στην αύξηση της

ζήτησης στις παραθαλάσσιες περιοχές Αγιοκάμπου, Κάτω Σωτηρίτσα και Βελίκα (ΚΖ 10,11 & 12 αντίστοιχα). Στον οικισμό της Αγιάς, ο στόλος οχημάτων και η αντίστοιχη ζήτηση στάθμευσης κατοίκων την τυπική περίοδο εκτιμάται στα 1.300 οχήματα περίπου (1.336 στα στοιχεία του Πίνακα), ενώ στη μη τυπική (θερινή) περίοδο εκτιμάται στα 1.500 οχήματα (1.537 στα στοιχεία του Πίνακα), δηλ. αύξηση του στόλου και της ζήτησης στάθμευσης κατά 200 οχήματα ή θέσεις στάθμευσης περίπου (ποσοστό αύξησης 15% περίπου).

Οι παραπάνω τιμές θεωρείται ότι θα ισχύουν και για την προσεχή 20ετία (2025-2045) καθότι ο πληθυσμός του Δήμου Αγιάς καταγράφει μείωση τις τελευταίες 10ετίες (βλ. προηγούμενα), αλλά και λόγω της συνεχιζόμενης οικονομικής κρίσης σε επίπεδο ΕΕ που έχει ως αποτέλεσμα τη μη ανοδική τάση στα οικογενειακά εισοδήματα.

Τέλος, σε σχέση με τη συνολική ζήτηση στάθμευσης στις ώρες αιχμής της ζήτησης πχ. 10:00-13:00, συμπεριλαμβανομένης δηλ. και της ζήτησης στάθμευσης επισκεπτών στις περιοχές του Δήμου Αγιάς, θεωρείται ότι οι τιμές του προηγούμενου Πίνακα εξακολουθούν να ισχύουν και δεν μεταβάλλονται. Αυτό διότι, λόγω της φυσιογνωμίας των περιοχών της ΠΜ και των οικονομικών δραστηριοτήτων των κατοίκων για τα οποία έγινε λόγος στα προηγούμενα- σημαντικός αριθμός οχημάτων κατοίκων του Δήμου Αγιάς -τόσο στην τυπική (χειμερινή) όσο και στη μη τυπική (θερινή) περίοδο- αναχωρούν κατά τις πρώτες πρωινές ώρες από θέσεις στάθμευσης εντός των οικισμών του Δήμου Αγιάς, λόγω εργασίας σε άλλες περιοχές (πχ. στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Λάρισας ή ευρύτερα) ή σε αγροτεμάχια ή δασικές εκτάσεις στην ευρύτερη περιοχή για αγροτικές εργασίες. Η ζήτηση στάθμευσης επισκεπτών εξυπηρετείται στη συνέχεια (διάστημα 10:00-13:00) σε κενές θέσεις οχημάτων κατοίκων που απουσιάζουν κατά τις ώρες αιχμής της ζήτησης στάθμευσης. Τελικά, η συνολική ζήτηση (κατοίκων και επισκεπτών) στις ώρες και ημέρες αιχμής εκτιμάται ότι δεν ξεπερνά τις τιμές της ζήτησης στάθμευσης των μόνιμων κατοίκων, που παρουσιάζονται στα στοιχεία του προηγούμενου Πίνακα.

3.4 Εκτίμηση αριθμού μετακινήσεων και φόρτου ώρας αιχμής

3.4.1 Τυπική (χειμερινή) περίοδος (αριθμός μετακινήσεων και κυκλοφοριακοί φόρτοι ώρας αιχμής)

Στους 2 επόμενους Πίνακες παρουσιάζεται το μητρώο Προέλευσης-Προορισμού (Π-Π) των καθημερινών εκτιμώμενων μετακινήσεων και των κυκλοφοριακών φόρτων ώρας αιχμής τυπικής (χειμερινής) περιόδου του Δήμου Αγιάς για την 20ετία 2025-2045, ανεξαρτήτως μεταφορικού μέσου και σκοπού μετακίνησης.

Πίνακας 13: Μητρώο Π-Π εκτιμώμενων καθημερινών μετακινήσεων (24ώρου) τυπικής (χειμερινής) περιόδου εντός περιοχών (ΚΖ) του Δήμου Αγιάς ανεξαρτήτως μεταφορικού μέσου και σκοπού μετακίνησης (20ετία 2025-2045)

Προορισμός		Κυκλοφοριακή Ζώνη (ΚΖ)																(Σ)
Προέλευση	ΚΖ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
Αγιά	1	7.510	75	33	92	25	50	58	8	25	117	50	117	50	8	58	67	8.344
Μεταξοχώρι-Νερόμυλοι	2	32	1.800	6	20	6	12	14	2	6	24	12	26	12	2	14	12	2.000
Μεγαλόβρυσον	3	13	6	715	8	2	5	6	1	2	8	5	9	5	1	5	5	795
Γερακάρι-Ανάβρα	4	37	18	7	2.061	7	14	16	2	7	27	14	30	14	2	18	16	2.290
Αετόλοφος	5	11	6	2	7	631	4	5	1	2	7	4	8	4	1	4	4	701
Δήμητρα-Μαρμαρίνη	6	23	11	4	14	4	1.284	10	1	4	17	9	17	9	1	9	9	1.426
Κάτω Αμυγδαλή-Αμυγδαλή-Καστρί	7	25	14	5	15	5	9	1.388	2	5	19	9	19	9	2	9	9	1.543
Ανατολή	8	8	5	2	6	2	3	4	513	2	6	3	6	3	1	3	3	571
Σκλήθρο-Έλαφος	9	9	5	2	6	2	4	4	1	561	6	4	7	4	1	4	4	623
Αγιοκάμπος-Σκήτη-Ποταμιά	10	43	18	7	23	7	14	16	2	7	2.054	14	30	14	2	16	16	2.282
Κάτω Σωτηρίτσα	11	20	10	4	13	4	8	9	1	4	15	1.149	14	8	1	9	8	1.277
Μελιβοία-Βελίκα	12	66	28	10	38	10	21	24	3	10	41	21	3.103	21	3	24	24	3.448
Ομόλιο	13	21	11	4	13	4	8	9	1	4	16	8	15	1.206	1	9	8	1.340
Αλεξανδρινή-Παλαιόπυργος	14	5	3	1	3	1	2	2	0	1	3	2	4	2	307	2	2	341
Στόμιο	15	21	11	4	13	4	8	9	1	4	15	8	15	11	1	1.191	8	1.324
Κόκκινο Νερό-Καρίτσα	16	22	11	4	14	4	8	10	1	4	16	8	16	8	1	8	1.224	1.360
(Σ)		7.866	2.031	810	2.347	717	1.453	1.585	543	648	2.392	1.319	3.434	1.379	336	1.385	1.419	29.664

Ως επεξηγηματικό παράδειγμα στα στοιχεία του παραπάνω Πίνακα, αναφέρεται πως για την προσεχή 20ετία 2025-2045, προβλέπεται πως την τυπική (χειμερινή) περίοδο από τον οικισμό της Αγιάς θα παράγονται καθημερινά σε σύνολο 24ώρου περίπου 8.300 (8.344 στον Πίνακα) μετακινήσεις ανεξαρτήτως μεταφορικού μέσου (πχ. με πεζή μετακίνηση, μηχανοκίνητα μέσα, ποδήλατο, δίκυκλα, κ.α) και σκοπού μετακίνησης (πχ. για εργασία, αγορές, εκπαίδευση, αναψυχή, κ.α), από τις οποίες οι 7.500 περίπου (7.510 στον Πίνακα) θα έχουν και τα 2 άκρα τους εντός του οικισμού πχ. το ένα άκρο στην κατοικία και το άλλο εντός σε χρήση γης εργασίας, εμπορίου ή χονδρεμπορίου, αναψυχής, εκπαίδευσης ή υπηρεσιών κλπ. Αντίστροφα, από τον οικισμό της Αγιάς θα έλκονται 7.900 περίπου μετακινήσεις (7.866 στον Πίνακα) από όλες τις περιοχές του Καλλικρατικού Δήμου Αγιάς ή ευρύτερα (πχ. το Πολεοδομικό Συγκρότημα Λάρισας, όμορους Δήμους, κ.α), από τις οποίες οι 7.500 περίπου θα έχουν και τα 2 άκρα τους εντός του οικισμού της Αγιάς. Με παρόμοιο τρόπο αναλύονται τα στοιχεία του Πίνακα και για τους υπόλοιπους οικισμούς (ΚΖ). Διευκρινίζεται και πάλι πως η μετακίνηση προσώπου λαμβάνεται υπόψη για την παρούσα ανάλυση μόνο όταν η απόσταση μεταξύ των σημείων Προέλευσης και Προορισμού (Π-Π) είναι μεγαλύτερη των 80-100 μ.

Πίνακας 14: Μητρώο Π-Π εκτιμώμενων μετακινήσεων σε οχήματα ανά ώρα αιχμής τυπικής (χειμερινής) περιόδου μεταξύ περιοχών (και αντίστοιχων Κ.Ζ) του Δήμου Αγιάς (20ετία 2025-2045)

Προορισμός		Κυκλοφοριακή Ζώνη (ΚΖ)																Παραγόμενες	Ελκυσόμενες	Εσωτερικές (εντός) ΚΖ
Προέλευση	ΚΖ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16			
Αγιά	1	338	5	2	7	2	4	4	1	2	8	4	8	4	1	4	5	398	364	338
Μεταξοχώρι-Νερόμυλοι	2	2	81	0	1	0	1	1	0	0	2	1	2	1	0	1	1	95	98	81
Μεγαλόβρυσον	3	1	0	32	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	38	39	32
Γερακάρι-Ανάβρα	4	3	1	0	93	0	1	1	0	0	2	1	2	1	0	1	1	109	113	93
Αετόλοφος	5	1	0	0	1	28	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	33	35	28
Δήμητρα-Μαρμαρίνη	6	2	1	0	1	0	58	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	68	70	58
Κάτω Αμυγδαλή-Αμυγδαλή-Καστρί	7	2	1	0	1	0	1	62	0	0	1	1	1	1	0	1	1	74	77	62
Ανατολή	8	1	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	27	25	23
Σκλήθρο-Έλαφος	9	1	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	30	32	25
Αγιοκάμπος-Σκήτη-Ποταμιά	10	3	1	0	2	0	1	1	0	0	92	1	2	1	0	1	1	109	117	92
Κάτω Σωτηρίτσα	11	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	52	1	1	0	1	1	61	64	52
Μελιβοΐα-Βελίκα	12	5	2	1	3	1	1	2	0	1	3	1	140	1	0	2	2	164	163	140
Ομόλιο	13	2	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	54	0	1	1	64	67	54
Αλεξανδρινή-Παλαιόπυργος	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	16	16	14
Στόμιο	15	2	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	1	0	54	1	63	68	54
Κόκκινο Νερό-Καρίτσα	16	2	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	55	65	69	55
Σύνολο (Σ)		364	98	39	113	35	70	77	25	32	117	64	163	67	16	68	69	1.415	1.415	1.201

Ως επεξηγηματικό παράδειγμα στα στοιχεία του παραπάνω Πίνακα, αναφέρεται πως για την προσεχή 20ετία 2025-2045, προβλέπεται πως την τυπική (χειμερινή) περίοδο από τον οικισμό της Αγιάς θα παράγονται στην ώρα αιχμής (πρωινή ή μεσημβρινή) περίπου 400 (398 στον Πίνακα) μετακινήσεις με μηχανοκίνητα μέσα (Ε.Ι.Χ, ημιφορτηγά, δίκυκλα, φορτηγά ή λεωφορεία) από τις οποίες οι 340 περίπου (338 στον Πίνακα) θα έχουν και τα 2 άκρα τους εντός του οικισμού πχ. το ένα άκρο στην κατοικία και το άλλο εντός σε χρήση γης εργασίας, εμπορίου ή χονδρεμπορίου, αναψυχής, εκπαίδευσης ή υπηρεσιών κλπ. επίσης εντός του οικισμού. Αντίστροφα, από τον οικισμό της Αγιάς θα έλκονται 360 περίπου μετακινήσεις (364 στον Πίνακα) με μηχανοκίνητα μέσα (Ε.Ι.Χ, ημιφορτηγά, δίκυκλα, φορτηγά ή λεωφορεία) από όλες τις περιοχές του Καλλικρατικού Δήμου Αγιάς ή ευρύτερα (πχ. το Πολεοδομικό Συγκρότημα Λάρισας, όμορους Δήμους, κ.α.), από τις οποίες οι 340 περίπου θα έχουν και τα 2 άκρα τους εντός του οικισμού της Αγιάς. Με παρόμοιο τρόπο αναλύονται τα στοιχεία του Πίνακα και για τους υπόλοιπους οικισμούς (ΚΖ).

3.4.2 Μη τυπική (θερινή) περίοδος

Στους 2 επόμενους Πίνακες παρουσιάζεται το μητρώο Προέλευσης-Προορισμού (Π-Π) των καθημερινών εκτιμώμενων μετακινήσεων και των κυκλοφοριακών φόρτων ώρας αιχμής τυπικής (χειμερινής) περιόδου του Δήμου Αγιάς για την 20ετία 2025-2045, ανεξαρτήτως μεταφορικού μέσου και σκοπού μετακίνησης.

Πίνακας 15: Μητρώο Π-Π εκτιμώντων καθημερινών μετακινήσεων (24ώρου) μη τυπικής (θερινής) περιόδου εντός περιοχών (ΚΖ) του Δήμου Αγιάς ανεξαρτήτως μεταφορικού μέσου και σκοπού μετακίνησης (2025-2045)

Προορισμός		Κυκλοφοριακή Ζώνη (ΚΖ)																(Σ)
Προέλευση	ΚΖ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
Αγιά	1	8.157	130	58	158	43	86	101	14	43	202	86	202	86	14	101	115	9.596
Μεταξοχώρι-Νερόμυλοι	2	70	1.760	13	44	13	26	31	4	13	53	26	57	26	4	31	26	2.199
Μεγαλόβρυσον	3	27	13	668	17	5	10	12	2	5	17	10	18	10	2	10	10	835
Γερακάρι-Ανάβρα	4	77	38	14	1.924	14	29	34	5	14	58	29	63	29	5	38	34	2.405
Αετόλοφος	5	24	12	4	15	589	9	10	1	4	15	9	16	9	1	9	9	736
Δήμητρα-Μαρμαρίνη	6	48	24	9	30	9	1.198	21	3	9	36	18	36	18	3	18	18	1.498
Κάτω Αμυγδαλή-Αμυγδαλή-Καστρί	7	52	29	10	32	10	19	1.296	3	10	39	19	39	19	3	19	19	1.620
Ανατολή	8	17	10	4	12	4	7	8	479	4	12	7	13	7	1	7	7	599
Σκλήθρο-Ελαφος	9	21	11	4	14	4	8	10	1	548	14	8	15	8	1	8	10	685
Αγίοκαμπος-Σκήτη-Ποταμά	10	260	110	41	137	41	82	96	14	41	5.477	82	178	82	14	96	96	6.846
Κάτω Σωτηρίτσα	11	123	61	23	77	23	46	54	8	23	92	3.064	84	46	8	54	46	3.830
Μελιβοία-Βελίκα	12	393	166	62	228	62	124	145	21	62	248	124	8.275	124	21	145	145	10.344
Ομόλιο	13	64	32	12	40	12	24	28	4	12	48	24	44	1.608	4	28	24	2.011
Αλεξανδρινή-Παλαιόπυργος	14	14	8	3	10	3	6	7	1	3	10	6	11	6	409	6	6	511
Στόμιο	15	64	32	12	40	12	24	28	4	12	44	24	44	32	4	1.589	24	1.986
Κόκκινο Νερό-Καρίτσα	16	65	33	12	41	12	24	29	4	12	49	24	49	24	4	24	1.632	2.040
(Σ)		9.475	2.467	949	2.818	856	1.724	1.908	569	816	6.412	3.562	9.144	2.136	498	2.183	2.221	47.739

Ως επεξηγηματικό παράδειγμα στα στοιχεία του Πίνακα, αναφέρεται πως για την προσεχή 20ετία 2025-2045, προβλέπεται πως κατά τη μη τυπική (θερινή) περίοδο από τον οικισμό της Αγιάς θα παράγονται καθημερινά σε σύνολο 24ώρου περίπου 9.600 (9.596 στον Πίνακα) μετακινήσεις ανεξαρτήτως μεταφορικού μέσου (πχ. με πεζή μετακίνηση, μηχανοκίνητα μέσα, ποδήλατο, δίκυκλα, κ.α) και σκοπού μετακίνησης (πχ. για εργασία, αγορές, εκπαίδευση, αναψυχή, τουρισμό, κ.α), από τις οποίες οι 8.200 περίπου (8.157 στον Πίνακα) θα έχουν και τα 2 άκρα τους εντός του οικισμού πχ. το ένα άκρο στην κατοικία και το άλλο εντός σε χρήση γης εργασίας, εμπορίου ή χονδρεμπορίου, αναψυχής, εκπαίδευσης, υπηρεσιών, τουριστικές περιοχές (παραθαλάσσιες) κλπ. Αντίστροφα, από τον οικισμό της Αγιάς θα έλκονται 9.500 περίπου (9.475 στον Πίνακα) διαφορετικές μετακινήσεις από όλες τις περιοχές του Καλλικρατικού Δήμου Αγιάς ή ευρύτερα (πχ. το Πολεοδομικό Συγκρότημα Λάρισας, όμορους Δήμους, κ.α), από τις οποίες οι 8.200 περίπου θα έχουν και τα 2 άκρα τους εντός του οικισμού της Αγιάς. Με παρόμοιο τρόπο αναλύονται τα στοιχεία του Πίνακα και για τους υπόλοιπους οικισμούς (ΚΖ). Διευκρινίζεται και πάλι πως η μετακίνηση προσώπου λαμβάνεται υπόψη για την παρούσα ανάλυση μόνο όταν η απόσταση μεταξύ των σημείων Προέλευσης και Προορισμού (Π-Π) είναι μεγαλύτερη των 80-100 μ.

Πίνακας 16: Μητρώο Π-Π εκτιμώμενων μετακινήσεων σε οχήματα ανά ώρα αιχμής μη τυπικής (θερινής) περιόδου μεταξύ περιοχών (και αντίστοιχων Κ.Ζ) του Δήμου Αγιάς (20ετία 2025-2045)

Προορισμός		Κυκλοφοριακή Ζώνη (ΚΖ)																Παραγόμενες	Ελκυόμενες	Εσωτερικές (εντός) ΚΖ
Προέλευση	ΚΖ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16			
Αγιά	1	367	9	4	11	3	6	7	1	3	15	6	15	6	1	7	8	471	462	367
Μεταξοχώρι-Νερόμυλοι	2	5	79	1	3	1	2	2	0	1	4	2	4	2	0	2	2	111	130	79
Μεγαλόβρυσον	3	2	1	30	1	0	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	42	50	30
Γερακάρι-Ανάβρα	4	6	3	1	87	1	2	2	0	1	4	2	5	2	0	3	2	121	151	87
Αετόλοφος	5	2	1	0	1	26	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	37	46	26
Δήμητρα-Μαρμαρίνη	6	3	2	1	2	1	54	2	0	1	3	1	3	1	0	1	1	75	92	54
Κάτω Αμυγδαλή-Αμυγδαλή-Καστρί	7	4	2	1	2	1	1	58	0	1	3	1	3	1	0	1	1	82	102	58
Ανατολή	8	1	1	0	1	0	1	1	22	0	1	1	1	1	0	1	1	30	28	22
Σκλήθρο-Ελαφος	9	1	1	0	1	0	1	1	0	25	1	1	1	1	0	1	1	35	44	25
Αγιοκάμπος-Σκήτη-Ποταμά	10	19	8	3	10	3	6	7	1	3	246	6	13	6	1	7	7	345	314	246
Κάτω Σωτηρίτσα	11	9	4	2	6	2	3	4	1	2	7	138	6	3	1	4	3	193	174	138
Μελιβοΐα-Βελίκα	12	28	12	4	16	4	9	10	1	4	18	9	372	9	1	10	10	521	435	372
Ομόλιο	13	5	2	1	3	1	2	2	0	1	3	2	3	72	0	2	2	101	110	72
Αλεξανδρινή-Παλαιόπυργος	14	1	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	18	0	0	26	25	18
Στόμιο	15	5	2	1	3	1	2	2	0	1	3	2	3	2	0	71	2	100	114	71
Κόκκινο Νερό-Καρίτσα	16	5	2	1	3	1	2	2	0	1	4	2	4	2	0	2	73	103	116	73
Σύνολο (Σ)		462	130	50	151	46	92	102	28	44	314	174	435	110	25	114	116	2.393	2.393	1.740

Ως επεξηγηματικό παράδειγμα στα στοιχεία του παραπάνω Πίνακα, αναφέρεται πως για την προσεχή 20ετία 2025-2045, προβλέπεται πως κατά τη μη τυπική (θερινή) περίοδο από τον οικισμό της Αγιάς θα παράγονται την ώρα αιχμής (πρωινή ή μεσημβρινή) περίπου 470 (471 στον Πίνακα) μετακινήσεις με μηχανοκίνητα μέσα (Ε.Ι.Χ, ημιφορτηγά, δίκυκλα, φορτηγά ή λεωφορεία) από τις οποίες οι 370 περίπου (367 στον Πίνακα) θα έχουν και τα 2 άκρα τους εντός του οικισμού πχ. το ένα άκρο στην κατοικία και το άλλο εντός του οικισμού σε χρήση γης εργασίας, εμπορίου ή χονδρεμπορίου, αναψυχής, εκπαίδευσης ή υπηρεσιών κλπ. Αντίστροφα, από τον οικισμό της Αγιάς θα έλκονται 460 περίπου μετακινήσεις (462 στον Πίνακα) με μηχανοκίνητα μέσα (Ε.Ι.Χ, ημιφορτηγά, δίκυκλα, φορτηγά ή λεωφορεία) από όλες τις περιοχές του Καλλικρατικού Δήμου Αγιάς ή ευρύτερα (πχ. το Πολεοδομικό Συγκρότημα Λάρισας, όμορους Δήμους, κ.α.), από τις οποίες οι 370 περίπου θα έχουν και τα 2 άκρα τους εντός του οικισμού της Αγιάς. Με παρόμοιο τρόπο αναλύονται τα στοιχεία του Πίνακα και για τους υπόλοιπους οικισμούς (ΚΖ).

3.5 Καταμερισμός κυκλοφοριακών φόρτων ώρας αιχμής στο δίκτυο και στάθμη εξυπηρέτησης

Η «προσομοίωση» ενός κυκλοφοριακού δικτύου χρησιμοποιείται γενικά για την αξιολόγησή του, όπου περιλαμβάνονται πλήθος κόμβων που δεν ελέγχονται οπότε προηγείται ο ερχόμενος από δεξιά (ΚΟΚ, Άρθρο 26, παραγρ.5) είτε ελέγχονται με σήματα STOP ή σηματοδότη. Γενικά με «προσομοίωση» αξιολογείται οποιοδήποτε δίκτυο, εφόσον η συμπεριφορά οδηγών οχημάτων βρίσκεται σε αλληλεπίδραση με τη συμπεριφορά της κυκλοφορίας οδηγών άλλων οχημάτων.

Στην παρούσα μελέτη χρησιμοποιήθηκε το κυκλοφοριακό μοντέλο (KM) TRANSYT V.16 (TRL Software). Το συγκεκριμένο KM υπολογίζει έναν Δείκτη Απόδοσης (PI) σε χρηματικούς όρους, ο οποίος, στην απλούστερη μορφή του, είναι ένα σταθμισμένο «ποσοτικό» άθροισμα σε χρηματικούς όρους (πρακτικά σε χρηματικές μονάδες ευρώ €) όλων των καθυστερήσεων και στάσεων των εμπλεκομένων στο υπό μελέτη δίκτυο οχημάτων. Ο δείκτης PI είναι ένα μέτρο του συνολικού κόστους της κυκλοφοριακής συμφόρησης και είναι συνήθως ένας σταθμισμένος συνδυασμός του συνολικού ποσού καθυστέρησης και του αριθμού των στάσεων που αντιμετωπίζει η κυκλοφορία. Για να γίνει αυτό υπεισέρχεται ως βασική παράμετρος η αξία χρόνου των χρηστών του δικτύου.

Η βελτιστοποίηση ενός δικτύου από μια υφιστάμενη κατάσταση σε μία καλύτερη μελλοντική κατάσταση μεταβάλλει συστηματικά τις προτεραιότητες και αλληλοεπιδράσεις των οχημάτων, ώστε να αναζητηθεί η διαμόρφωση του δικτύου που μειώνει τον δείκτη PI. Η διαδικασία βελτιστοποίησης προσαρμόζει το δίκτυο και τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, χρησιμοποιώντας το μοντέλο, εάν οι νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις μειώνουν τον δείκτη απόδοσης PI ή όχι.

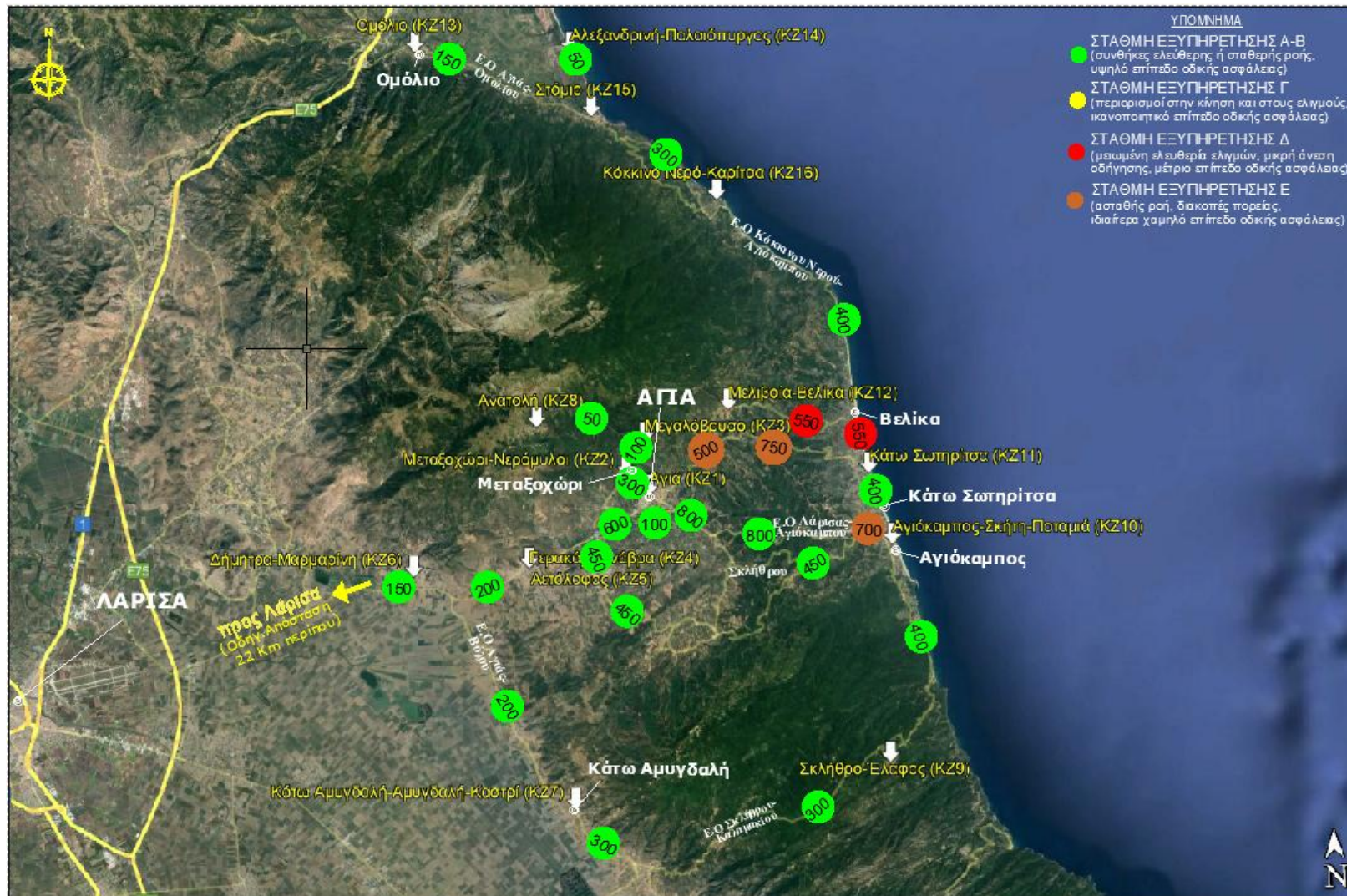
Στους Χάρτες που ακολουθούν παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του καταμερισμού των εκτιμώμενων μετακινήσεων στο Επαρχιακό οδικό δίκτυο της ΠΜ του ΣΒΑΚ (διοικητικά όρια του Δήμου Αγιάς), για την τυπική (χειμερινή) αλλά και τη μη τυπική (θερινή) περίοδο. Είναι χαρακτηριστική η μεταβολή των (εκτιμώμενων) φόρτων και της στάθμης εξυπηρέτησης (έμμεσα & του επιπέδου οδικής ασφάλειας) μεταξύ τυπικής και θερινής περιόδου.

Ο δείκτης απόδοσης (PI) δίνει αξία σε απώλειες ανθρώπινου χρόνου από καθυστερήσεις ή στάσεις: α) για την τυπική περίοδο περίπου 2.000 €/ώρα αιχμής και β) για την μη τυπική (θερινή) περίοδο 6.300 €/ώρα αιχμής. Δηλαδή περίπου 3 φορές πιο δύσκολες συνθήκες για τους οδηγούς και μετακινούμενους με μηχανοκίνητα μέσα τη θερινή περίοδο. Οι

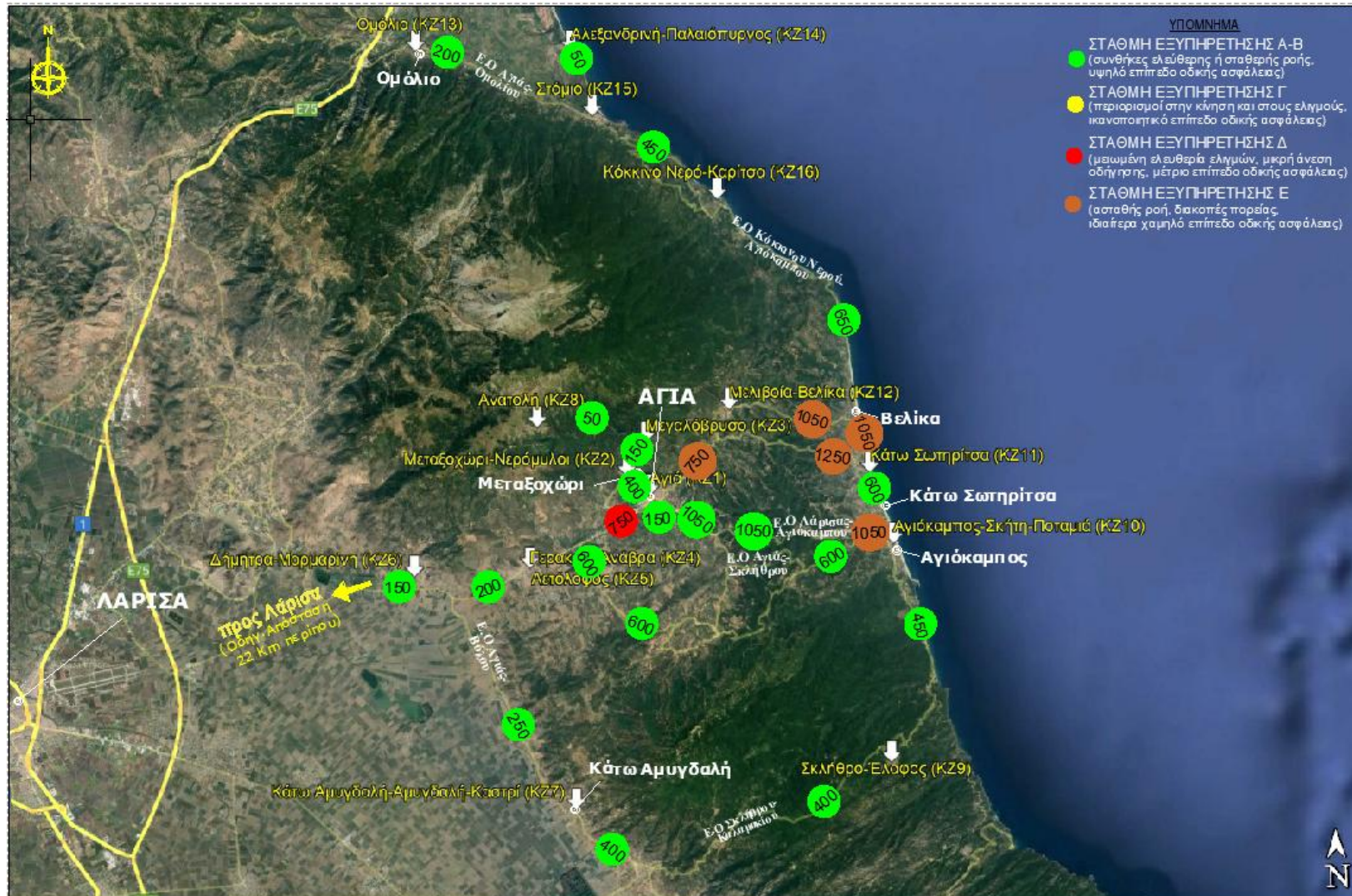
συνθήκες αυτές γίνονται ιδιαίτερα επιβαρυντικές **και για τους υπόλοιπους χρήστες των οδών** (πεζούς, ΑμεΑ, υπερήλικες, ποδηλατιστές, ευάλωτους χρήστες όπως μικρά παιδιά, κ.α.) εφόσον οι Επαρχιακές Οδοί διατρέχουν οικισμούς.

Τα παραπάνω αποτελέσματα υποδηλώνουν την ανάγκη άμεσης λήψης μέτρων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στους οικισμούς του Δήμου Αγιάς. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στον οικισμό της Αγιάς, τον οποίο διατρέχει ο άξονας των οδών Ε.Ο Αγιάς-Βόλου-Λαρίσης-Ε.Ο Αγιάς-Σκλήθρου και στους 3 παραθαλάσσιους οικισμούς Αγιόκαμπου, Κάτω Σωτηρίτσα και Βελίκα τους οποίους διατρέχει η Ε.Ο Κόκκινου Νερού-Αγιόκαμπου.

Τέλος, να σημειωθεί ότι τα αποτελέσματα του ΚΜ σταθμίσθηκαν και με τα αποτελέσματα κυκλοφοριακής φόρτισης του οδικού δικτύου, όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου σε κρίσιμες διατομές του οδικού δικτύου, που πραγματοποιήθηκαν τον μήνα Ιούλιο του έτους 2024 με χρήση βιντεοκάμερας, για τις οποίες γίνεται λόγος στο επόμενο κεφάλαιο.



Χάρτης 4: Εκτιμώμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι και στάθμη εξυπηρέτησης ώρας αιχμής τυπικής (χειμερινής) περιόδου στο κύριο οδικό δίκτυο (Επαρχιακές Οδοί) του Δήμου Αγιάς για την προσεχή 20ετία 2025-2045 (δείκτης PI αξίας καθυστερήσεων & στάσεων ίσος με 2.003 €/ώρα αιχμής)/για περισσότερα στοιχεία βλ. συνοδευτικό Χάρτη Β.Π2-1 της παρούσας Τεχνικής Έκθεσης)



Χάρτης 5: Εκτιμώμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι και στάθμη εξυπηρέτησης ώρας αιχμής μη τυπικής (θερινής) περιόδου στο κύριο οδικό δίκτυο (Επαρχιακές Οδοί) του Δήμου Αγιάς για την προσεχή 20ετία 2025-2045 (δείκτης PI αξίας καθυστερήσεων & στάσεων ίσος με 6.282 €/ώρα αιχμής) για περισσότερα στοιχεία βλ. συνοδευτικό Χάρτη Β.Π2-2 της παρούσας Τεχνικής Έκθεσης)

3.6 Κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά & αποτελέσματα κυκλοφοριακών ερευνών ανά πυλώνα παρέμβασης του ΣΒΑΚ

3.6.1 Οδικό δίκτυο και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά

Ο οικισμός της Αγιάς, που αποτελεί διοικητική έδρα του Δήμου, βρίσκεται σε ευθεία απόσταση 30 χλμ. περίπου και οδηγική απόσταση 43 χλμ. περίπου από την πόλη της Λάρισας.

Η ανατολική και δυτική είσοδος/έξοδος του οικισμού από/προς τα παράλια του Δήμου Αγιάς (Αγιοκάμπος, Κάτω Σωτηρίτσα, Βελίκα, Κόκκινο Νερό, Στόμιο κ.α.) ή την πόλη της Λάρισας αντίστοιχα, λειτουργούν με ισόπεδους κόμβους με την -σχετικά πρόσφατα κατασκευασμένη, περίπου προ 20ετίας- Περιφερειακή Οδό Αγιάς, που αποτελεί τμήμα της Ε.Ο Λάρισας-Αγιοκάμπου. Η Περιφερειακή Οδός εξυπηρετεί εξωτερικές και διαμπερείς μετακινήσεις και σε υψηλό ποσοστό βαριά κυκλοφορία. Πριν τη λειτουργία της Περιφερειακής Οδού αυτή η κυκλοφορία διέρχονταν εσωτερικά του οικισμού της Αγιάς, με συνέπεια τη μέχρι πρότινος μεγάλη κυκλοφοριακή επιβάρυνση του οικισμού με όλα τα συνοδά προβλήματα, όπως μείωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και εξυπηρέτησης για οχήματα και πεζούς, περιβαλλοντική υποβάθμιση, κ.α.

Αρκετές Ε.Ο εξυπηρετούν τις συνδέσεις των οικισμών του Δήμου Αγιάς μεταξύ τους ή με οικισμούς και πόλεις και οδούς ανώτερης βαθμίδας της ευρύτερης περιοχής. Η διοικητική ευθύνη και συντήρησή αυτών των οδών δεν ανήκει στον Δήμο Αγιάς αλλά στην Περιφέρεια Θεσσαλίας, εφόσον αυτές οι οδοί είναι χαρακτηρισμένες ως Επαρχιακό δίκτυο. Σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ), Τεύχος 1-Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου, αυτές οι Ε.Ο κατατάσσονται λειτουργικά σε κύριες υπεραστικές ή ημιαστικές συλλεκτήριες οδούς κατηγορίας Α και λειτουργικής βαθμίδας III ή IV, εφόσον εξυπηρετούν τη σύνδεση μητροπολιτικών κέντρων Δήμων με άλλες ΔΕ ή ΤΚ, την προσπέλαση περιοχών αναψυχής προς οδούς ανώτερης λειτουργικής βαθμίδας και την προσπέλαση σταθμών συγκοινωνιών, υπερτοπικών και τοπικών κυκλοφοριακών κέντρων. Η χάραξη τους χαρακτηρίζεται μέτρια ως προς την ποιότητα, δηλ. χωρίς επαρκείς μήκους κλωθοειδείς καμπύλες, έντονο ελικτό, ακατάλληλες συναρμογές μηκοτομικά μικρής ακτίνας καμπυλότητας σε αρκετά σημεία χωρίς επαρκή ορατότητα καθώς και έλλειψη κατάλληλων επικλίσεων για την ευχερή απορροή υδάτων και την υποβοήθηση της στροφής των οχημάτων. Πάντως το δίκτυο σύνδεσης όλων των οικισμών του Δήμου είναι ολοκληρωμένο. Η διατομή των Ε.Ο οδών κυμαίνεται συνήθως μεταξύ 6,00 έως 8,00 μ. και λειτουργούν με ενιαίο οδόστρωμα, 1 λωρίδα/κατεύθυνση και λωρίδα καθοδήγησης στις οριογραμμές του οδοστρώματος. Σε πολλά σημεία χρειάζονται διαπλατύνσεις αυτών των οδών για τη δημιουργία πρόσθετης λωρίδας κίνησης των βαρέων οχημάτων με χαμηλή ταχύτητα και τη διευκόλυνση της προσπέρασης στα μικρότερα Ε.Ι.Χ οχήματα ή ημιφορτηγά, δίκυκλα κ.α., χωρίς την αναγκαστική είσοδο στο αντίθετο ρεύμα κατά την προσπέραση. Ειδικότερα πρόκειται για τις εξής Ε.Ο:

- **Λάρισας-Αγιοκάμπου**, που διέρχεται εξωτερικά και νότια από τον οικισμό της Αγιάς, σε απόσταση 300 μ. περίπου από τον οικιστικό ιστό. Αποτελεί τη βασική οδό σύνδεσης του Δήμου Αγιάς με το ΠΣ Λάρισας και οικισμούς του Δήμου Τεμπών. Η Περιφερειακή οδός Αγιάς, μήκους 2,00 χλμ. περίπου, αποτελεί τμήμα της.

- **Αγιάς-Βόλου**, που διέρχεται εσωτερικά από τον οικισμό της Αγιάς, στα δυτικά τμήματά του.
- **Αγιάς-Σκλήθρου**, που διέρχεται εσωτερικά από τον οικισμό της Αγιάς, στα ανατολικά τμήματά του.
- **Κόκκινου Νερού-Αγιοκάμπου**, που διατρέχει τα ανατολικά όρια των οικισμών Αγιοκάμπου, Κάτω Σωτηρίτσα και Βελίκα, παράλληλα και σε ευθεία απόσταση κυμαινόμενη μεταξύ 40-100 μ. από την ακτογραμμή του Αιγαίου Πελάγους.
- **Καρίτσας**, που διέρχεται σε απόσταση περίπου 150 μ. από τα νότια όρια του οικισμού Κόκκινο Νερό.
- **Σκλήθρου-Καλαμακίου**, που διατρέχει εξωτερικά και βόρεια, σε ευθεία απόσταση από 0 έως 400 μ., από το οικιστικό τμήμα των οικισμών Σκλήθρου και Ελάφου.
- **Αγιάς-Ομολίου**, που διατρέχει στις βόρειες παρυφές του οικισμού Μελίβοιας και εσωτερικά των οικισμών Ομολίου και Στομίου.

Στον επόμενο χάρτη παρουσιάζεται το δίκτυο των Ε.Ο (ΚΟΔ) της ΠΜ που αναφέρθηκαν παραπάνω. Μπαίνει ο χάρτης που ετοιμάσαμε με τίτλο: Δίκτυο Επαρχιακών Οδών (ΕΟ) της ΠΜ (Κύριο Οδικό Δίκτυο).



Χάρτης 6: Δίκτυο Επαρχιακών Οδών (ΕΟ) της ΠΜ (Κύριο Οδικό Δίκτυο).

Για το παραπάνω ΚΟΔ προβλέπονται σε χωροταξικό επίπεδο βελτιώσεις των γεωμετρικών και λειτουργικών του χαρακτηριστικών, παρακάμψεις οικισμών, ιδιαίτερα στην κατεύθυνση Β-Ν και στις συνδέσεις με την ΔΕ Ευρυμενών και την ΠΕ Μαγνησίας.

Όπως αναφέρθηκε στα προηγούμενα (υποκ.2.3.2) το αστικό οδικό δίκτυο του οικισμού έχει **ακτινωτή μορφή**, κυρίως λόγω της γραμμικής ανάπτυξης χρήσεων γης κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων, δηλ. των Ε.Ο που διατρέχουν τους οικισμούς και της ύπαρξης δακτυλίων δρόμων από το κέντρο του οικισμού και προς τα έξω, οι οποίοι συνδέονται μεταξύ τους με δρόμους που έχουν τη μορφή ακτίνας. Η ακτινωτή μορφή αιτιολογείται επίσης λόγω του ότι στον πυρήνα του οικισμού βρίσκεται η περιοχή όπου είναι εγκατεστημένες οι χρήσεις γης κεντρικών λειτουργιών (εμπόριο, εκπαίδευση, αναψυχή, υπηρεσίες, διοίκηση, επιχειρήσεις χονδρεμπορίου, κ.α.). Οι Ε.Ο στα τμήματα που διατρέχουν τον οικισμό της Αγιάς, κατατάσσονται λειτουργικά ως αστικές αρτηρίες κατηγορίας ΓIII (βάσει ΟΜΟΕ), εφόσον έχουν ενιαίο οδόστρωμα, ταχύτητα έως 50χλμ./ώρα και βασική λειτουργία τη σύνδεση, με δυνατότητα εξυπηρέτησης των παρόδιων ιδιοκτησιών.

Επόμενη κατώτερη λειτουργική βαθμίδα οδών στον οικισμό της Αγιάς είναι οι συλλεκτήριες οδοί κατηγορίας ΔIV (βάσει ΟΜΟΕ), με βασική λειτουργία την πρόσβαση, ενιαίο οδόστρωμα και ταχύτητες μικρότερες από 50 χλμ./ώρα που συνδέουν ακτινικά την κεντρική περιοχή, όπου ευρίσκονται χρήσεις γης εμπορίου, διοίκησης, υπηρεσίες, με τις περιοχές εκτός κέντρου όπου ευρίσκονται ως επί το πλείστον οι κατοικίες. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οδοί όπως οι 28^{ης} Οκτωβρίου, Χατζημιχάλη, Αμύρου, Αλαμάνου, Καλλέργη, Νερόμυλων, Δήμητρας, 25^{ης} Μαρτίου, Αιτωλού, Παλαιοκάστρου, Αναπαύσεως, κ.α. Το οδικό δίκτυο των συλλεκτηρίων οδών του οικισμού της Αγιάς χαρακτηρίζεται γενικά από πολυπλοκότητα, μικρή κυκλοφοριακή ικανότητα και έντονες κλίσεις. Οι περισσότερες συλλεκτήριες οδοί έχουν φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά με πλάτη κυμαινόμενα από 6-10 μ. και 1 λωρίδα ανά κατεύθυνση για την εξυπηρέτηση των οχημάτων. Η 1 λωρίδα δεσμεύεται σε αρκετά σημεία από στάθμευση οχημάτων κατοίκων, οπότε συχνά το εναπομένον πλάτος δεν επαρκεί για την άνετη διέλευση ταυτόχρονα 2 οχημάτων. Κατά μήκος των περισσότερων συλλεκτηρίων οδών εκτός της κεντρικής περιοχής χωροθετούνται αποκλειστικά και μόνο κατοικίες αλλά και διάσπαρτες υπάρχουν και κάποιες επιχειρήσεις. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων δεν υπάρχουν πεζοδρόμια και οι διερχόμενοι πεζοί εξυπηρετούνται επί του ενεργού πλάτους του οδοστρώματος κυκλοφορίας οχημάτων.

Τοπικοί οδοί κατοικιών, μικρής σημασίας, κατηγορίας EV ή EVI (βάσει ΟΜΟΕ), με ταχύτητες μικρότερες από 30 χλμ./ώρα (βηματισμού) και βασική λειτουργία την παραμονή, χαρακτηρίζονται όλοι οι υπόλοιποι δρόμοι, οι οποίοι έχουν ως επί το πλείστον περιορισμένη διατομή, ωστόσο λόγω του ότι οδηγούν σε κατοικίες εξυπηρετούν τοπική κυκλοφορία και έχουν πολύ χαμηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους. Σε κάποια σημεία του οικισμού οι τοπικοί δρόμοι καταλήγουν σε αδιέξοδα. Σημαντικό πρόβλημα δημιουργείται από τις πολλές συμβολές τοπικών δρόμων επί των Ε.Ο που διατρέχουν τον οικισμό της Αγιάς, με διασταυρώσεις φτωχών γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών, περιορισμένης ορατότητας για τις συμβάλλουσες τοπικές οδούς, ελλιπή ρυθμιστική σήμανση (πχ. πινακίδες STOP) και γενικά με χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας κυκλοφοριακών φόρτων σε διατομές του οδικού δικτύου στις ώρες αιχμής της ζήτησης 07:30-08:30 καθημερινής ημέρας τον μήνα Ιούλιο (07/2024):

- **στον οδικό άξονα Ε.Ο Αγιάς-Βόλου και Αγιάς-Σκλήθρου και επί της οδού Λαρίσης**, εντός του οικισμού της Αγιάς, με μέτρηση στο ύψος του κόμβου των ΚΤΕΛ (διασταύρωση Λαρίσης/Αγραφιώτη) που διατρέχει τον οικισμό της Αγιάς, **καταγράφηκε κυκλοφοριακή φόρτιση περίπου 800 οχ./ώρα αιχμής**.
- στην περιφερειακή οδό Αγιάς, με 1 μέτρηση διατομής στο μέσο περίπου της περιφερειακής οδού, καταγράφηκε κυκλοφοριακή φόρτιση περίπου 200 οχ./ώρα αιχμής.
- **στον παραθαλάσσιο οδικό άξονα της Ε.Ο Κόκκινου Νερού-Αγιοκάμπου**, με μετρήσεις σε 3 επιλεγμένα σημεία στους οικισμούς Αγιοκάμπου, Κάτω Σωτηρίτσα και Βελίκα (1 μέτρηση διατομής σε κάθε οικισμό), **καταγράφηκε κυκλοφοριακή φόρτιση περίπου 300 οχ./ώρα αιχμής (μεσοσταθμικά στις 3 μετρήσεις)**. Θεωρείται ότι τα Σαββατοκύριακα (ΣΚ) και ημέρες αργιών της θερινής περιόδου, η φόρτιση αυτή τις ώρες αιχμής μπορεί να αυξάνεται 3 έως 4 φορές περισσότερο.

Αναφορικά με τη σύνθεση της κυκλοφορίας:

α) η συμμετοχή βαριάς κυκλοφορίας (φορτηγά & λεωφορεία) στο σύνολο του κυκλοφοριακού φόρτου εκτιμάται ως εξής:

- στις Ε.Ο-εκτός οικισμών- κυμαίνεται μεταξύ του 2,0%-4,0%.
- στις αρτηρίες και συλλεκτήριες εντός των οικισμών του Δήμου, κυμαίνεται μεταξύ του 4,0-8,0%.

β) η συμμετοχή μηχανοκίνητων δίκυκλων στο σύνολο του κυκλοφοριακού φόρτου εκτιμάται:

- στις Ε.Ο -εκτός οικισμών- κυμαίνεται μεταξύ 2,0%-4,0%. Την περίοδο του χειμώνα το ποσοστό αυτό μπορεί να είναι μικρότερο.
- στις αρτηρίες και συλλεκτήριες του οικισμού της Αγιάς και στους υπόλοιπους οικισμούς του Δήμου, κυμαίνεται μεταξύ του 5,0%-8,0%. Την περίοδο του χειμώνα το ποσοστό αυτό μπορεί να είναι μικρότερο.

Δίκτυο μονοδρομήσεων στον οικισμό της Αγιάς όσο και σε άλλους οικισμούς του Δήμου λειτουργεί σε περιορισμένη εφαρμογή με σημειακές, τοπικού χαρακτήρα παρεμβάσεις. Εξαιτίας της έλλειψης μονοδρομήσεων στην υφιστάμενη κατάσταση η στάθμη κυκλοφοριακή εξυπηρέτησης και το επίπεδο οδικής ασφάλειας σε αρκετά σημεία βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα και ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις. Η διαχείριση της στάθμευσης επίσης είναι περισσότερο δυσχερής ως προς τη δυνατότητα δημιουργίας ειδικών θέσεων στάσης/στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων, ΑμεΑ, τη δυνατότητα αύξησης της προσφοράς παρά το κράσπεδο νόμιμων θέσεων στάθμευσης. Τα θέματα αυτά, σε συνδυασμό με την παράνομη στάθμευση στο κύριο οδικό δίκτυο εντός των οικισμών και ειδικά στις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων, με τα σταθμευμένα οχήματα να περιορίζουν την ορατότητα, δημιουργεί αρκετά σημεία χαμηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας. Επίσης άλλα θέματα που δυσχεραίνουν εξαιτίας της έλλειψης μονοδρομήσεων είναι η αποκομιδή απορριμμάτων (κίνηση-στάσεις οχημάτων) και η τοποθέτηση των κάδων απορριμμάτων.

3.6.2 Ενίσχυση δημόσιων μέσων μεταφοράς

Η εξυπηρέτηση του Δήμου Αγιάς από δημόσιες συγκοινωνίες (Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ΜΜΜ) υλοποιείται μέσω:

- Υπεραστικών δρομολογίων λεωφορείων του ΚΤΕΛ Λάρισας. Το Υπεραστικό ΚΤΕΛ Λάρισας είναι ο Φορέας που εκτελεί το συγκοινωνιακό έργο μετακινήσεων με υπεραστικά λεωφορεία στον Δήμο Αγιάς. Εντός του οικισμού της Αγιάς, χωροθετείται και λειτουργεί ο τερματικός σταθμός των λεωφορείων ΚΤΕΛ, κεντροβαρικά του οικισμού, στη διασταύρωση των οδών Λαρίσης και Αγραφιώτη. Οι γραμμές των υπεραστικών λεωφορείων έχουν χαραχθεί επί των Ε.Ο και επί των αστικών αρτηριών στα τμήματα που οι Ε.Ο διέρχονται από τους οικισμούς, δημιουργώντας συχνά ζητήματα μείωσης του επιπέδου κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης των οδών λόγω των περιορισμένων γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών, ηχητικής όχλησης και οδικής ασφάλειας. Οι υπεραστικές λεωφορειακές γραμμές με το 1 άκρο στον Σταθμό Υπεραστικών Λάρισας είναι οι εξής³:
 - **Λάρισα-Αγιόκαμπος-Βελίκα** (μέσω Αγιάς). Πραγματοποιούνται 8 δρομολόγια/ημέρα τις καθημερινές και το Σάββατο και 7 δρομολόγια τις Κυριακές & τις αργίες.
 - **Λάρισα-Καστρί Λουτρό**. Πραγματοποιούνται 4 δρομολόγια/ημέρα, όλες τις ημέρες και αργίες.
 - **Λάρισα-Κόκκινο Νερό**. Πραγματοποιούνται 3 δρομολόγια/ημέρα, όλες τις ημέρες και αργίες.
 - **Λάρισα-Στόμιο**. Πραγματοποιούνται 3 δρομολόγια/ημέρα, όλες τις ημέρες και αργίες.
- Οχήματα ΤΑΞΙ. Λειτουργεί η Κοινοπραξία ΤΑΞΙ Αγιάς (Ταξί & Ραδιοταξί). Η πιάτσα των Ταξί, με χωρητικότητα 4 θέσεων παρά το κράσπεδο και σε παράλληλη διάταξη, χωροθετείται κεντροβαρικά του οικισμού, επί της οδού Λαρίσης, πλησίον του τερματικού σταθμού λεωφορείων ΚΤΕΛ, στο ύψος της διασταύρωσης της οδού Λαρίσης με την Ε.Ο Αγιάς-Σκλήθρου.

Δεν λειτουργούν γραμμές μικρών λεωφορείων (mini buses) για την εξυπηρέτηση εσωτερικών μετακινήσεων μεταξύ οικισμών του Δήμου, ούτε κατά τη θερινή περίοδο που οι ανάγκες μετακινήσεων μεταξύ των οικισμών του Δήμου είναι σαφώς μεγαλύτερες όπως για παράδειγμα στη σύνδεση των οικισμών της Αγιάς και Μεταξοχωρίου με τις παραθαλάσσιες περιοχές του Αγιόκαμπου, Κάτω Σωτηρίτσας και Βελίκα.

Βασική υποδομή αποτελεί το λιμάνι Αγιόκαμπου και το αλιευτικό καταφύγιο Αγιόκαμπου, που λειτουργούν με όμορους, αλλά ξεχωριστούς λιμενοβραχίονες. Το λιμάνι του Αγιόκαμπου εκτιμάται ότι μελλοντικά θα αποτελεί «πύλη» στα ανατολικά παράλια της Θεσσαλίας. Επιδίωξη αποτελεί η ακτοπλοϊκή σύνδεση του λιμανιού με τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Χαλκιδικής (πχ. Μουδανιών) και των Σποράδων. Ένα 2^ο αλιευτικό καταφύγιο έχει δημιουργηθεί στο νότιο άκρο της παραλίας Κουτσουπιάς.

Ο Δήμος Αγιάς δεν διαθέτει στην υφιστάμενη κατάσταση αεροδρόμιο, ούτε σιδηροδρομική υποδομή. Θεωρείται αναγκαία η δημιουργία ελικοδρομίου. Η προτεινόμενη θέση για ελικοδρόμιο ενδεικτικά αναφέρεται στην ευρύτερη περιοχή του οικισμού της Κάτω Σωτηρίτσας.

³ Πηγή: Διαδικτυακή πύλη ΚΤΕΛ Λάρισας Α.Ε (<https://www.ktellarisas.gr/>)

3.6.3 Προώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατα, ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.))

Επισημαίνεται η απουσία ολοκληρωμένων αξόνων κίνησης πεζών στον οικισμό της Αγιάς αλλά και στους υπόλοιπους οικισμούς του Δήμου, δηλ. πεζοδρόμια επαρκούς διατομής μεταξύ του κέντρου και από/προς «ευαίσθητες» χρήσεις γης όπως εκπαίδευσης (Σχολεία), παιδικές χαρές, αθλητικούς χώρους, χώρους πρασίνου, πάρκα, πλατείες, κλπ. ή και περιοχές κατοικιών. Επαρκείς σχετικά διατομές πεζοδρομίων, με διαμορφωμένες και πλακοστρωμένες επιφάνειες κυκλοφορίας για τους πεζούς και οδοφωτισμό, υπάρχουν μόνο στους οδικούς άξονες των Ε.Ο που διατρέχουν τους οικισμούς, για παράδειγμα στον οικισμό της Αγιάς επί των Ε.Ο Αγιάς-Βόλου και Αγιάς-Σκλήθρου και επί της οδού Λαρίσης. Συχνά όμως οι διατομές των πεζοδρομίων περιορίζονται σημαντικά από περιφράξεις και προεξοχές αυλών κατοικιών, παράνομη στάθμευση επί των πεζοδρομίων και εξοπλισμούς ή ζαρντινιέρες καταστημάτων, με αποτέλεσμα η λειτουργική διατομή να είναι ακόμη και μικρότερη του 0,5 μ., οπότε οι πεζοί αναγκάζονται να κατέρχονται επί της οδού και να περπατούν επί του ασφαλτοτάπητα κυκλοφορίας οχημάτων. Στους παραθαλάσσιους οικισμούς οι σχετικές υποδομές για την εξυπηρέτηση πεζών και ΑμεΑ βρίσκονται σε φτωχό έως μέτριο επίπεδο (στενά πεζοδρόμια, πολλές και πυκνές διαβάσεις πεζών τύπου zebra αλλά εκτός προδιαγραφών ως προς τις διαστάσεις και μη θεσμοθετημένες, δηλ. χωρίς κατακόρυφη σήμανση Π-21, κ.α.).

Το ποδήλατο γενικά δεν χρησιμοποιείται ως μέσο μετακίνησης στον οικισμό της Αγιάς ή στους άλλους οικισμούς του Δήμου, εξαιτίας κυρίως των έντονων μηκοτομικών κλίσεων του οδικού δικτύου των περισσότερων οικισμών. Εξαιρέση σε αυτό αποτελούν οι 3 παραθαλάσσιοι οικισμοί Αγιόκαμπου, Κάτω Σωτηρίτσα και Βελίκα, όπου λόγω της επιπεδότητας και της ανυπαρξίας κλίσεων στο εδαφικό ανάγλυφο και το οδικό δίκτυο των οικισμών, κατά τη θερινή (παραθεριστική) περίοδο σημειώνεται σχετικά υψηλή ζήτηση μετακίνησης με ποδήλατο από αρκετούς χρήστες. Ωστόσο, λόγω της έλλειψης επαρκών σχετικών υποδομών (ποδηλατοδρόμων, σημείων στάθμευσης ποδηλάτων, κ.α.), εν τέλει το ποδήλατο χρησιμοποιείται σε αυτές τις περιοχές αποσπασματικά σε κάποιες μόνο διαδρομές, μικρού μήκους, αλλά κυρίως ως μέσο αναψυχής και όχι μετακίνησης.

Κατά τις αυτοψίες στην ΠΜ δεν καταγράφηκαν υποδομές για την προώθηση της χρήσης προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) πχ. ενοικιαζόμενα δίκυκλα κλπ. Η χρήση τους γενικά θεωρείται πως δεν ενδείκνυται λόγω των έντονων εδαφικών κλίσεων στους περισσότερους οικισμούς του Δήμου. Εξαιρέση σε αυτό αποτελούν μόνο οι παραθαλάσσιοι οικισμοί, λόγω της επιπεδότητας του εδαφικού τους ανάγλυφου και υπό την προϋπόθεση υλοποίησης των κατάλληλων υποδομών όπως πχ. ολοκληρωμένοι άξονες ασφαλούς και ανεμπόδιστης κυκλοφορίας ποδηλάτων και πεζών όπως είναι οι ποδηλατόδρομοι και τα επαρκούς διατομής πεζοδρόμια.

3.6.4 Εξασφάλιση προσβασιμότητας και ασφάλειας στο δίκτυο μεταφορών με έμφαση στους ευάλωτους χρήστες

Όπως επισημάνθηκε από το ΣΑΠ του Δήμου Αγιάς (βλ. προηγούμενα) στις περισσότερες οδούς του οικισμού της Αγιάς και στους υπόλοιπους οικισμούς του Δήμου, δεν πληρούνται οι σχετικές προδιαγραφές (π.χ. επαρκή πλάτη πεζοδρομίων) ή υπάρχει πλήρης απουσία πεζοδρομίων εκατέρωθεν της οδού. Τα περισσότερα δημόσια κτίρια, όπως το Δημαρχείο, το Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ), οι σχολικές μονάδες, τα κτίρια πολιτισμού κ.α., δεν εξασφαλίζουν την ελεύθερη και ασφαλή προσβασιμότητα σε όλους.

Το ΣΑΠ προτείνει παρεμβάσεις για όλους τους οικισμούς του Δήμου Αγιάς για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας σε επιλεγμένα σημεία ενδιαφέροντος, όπως δημόσια/δημοτικά κτίρια, σχολικές υποδομές, δομές υγείας, πλατείες και υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους. Προκειμένου να εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα της κεντρικής εισόδου κτιρίων από ΑμεΑ και από εμποδιζόμενα γενικά άτομα, προτείνονται μέτρα για τη σύνδεση οδοστρώματος–πεζοδρομίου, τη σύνδεση πεζοδρομίου-κτιρίου και την εξασφάλιση προσβασιμότητας στα κτίρια. Οι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εξετάστηκαν ως προς τη σύνδεση του οδοστρώματος–πεζοδρομίου και του πεζοδρομίου με τον υπαίθριο χώρο. Επίσης προτείνονται από το ΣΑΠ γραμμικές αναπτύξεις (πχ. οδηγό όδευσης τυφλών, πεζόδρομοι) και δημόσιοι χώροι συνάθροισης κοινού σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, όπου δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην εξασφάλιση της προσβασιμότητας από ΑμεΑ και εμποδιζόμενα άτομα.

3.6.5 Προαγωγή οδικής ασφάλειας με έμφαση στους ευάλωτους χρήστες

Σηματοδοτούμενοι κόμβοι δεν λειτουργούν σε καμία διασταύρωση του οδικού δικτύου του Δήμου, παρότι στην ανατολική και δυτική είσοδο/έξοδο του οικισμού Αγιάς (Πύλες) με την Περιφερειακή Οδό Αγιάς υπάρχουν εγκατεστημένοι σηματοδότες, δεν λειτουργεί πρόγραμμα σηματορρύθμισης και οι σηματοδότες αναβοσβήνουν απλά με αναλάμπον πορτοκαλί ένδειξη ενός πεδίου. Οι προτεραιότητες σε όλες τις διασταυρώσεις -και στις 2 που προαναφέρθηκαν- του οδικού δικτύου Ε.Ο, αστικών, αγροτικών και τοπικών οδών με οδούς ανώτερης βαθμίδας, όπως είναι οι κύριες υπεραστικές και ημιαστικές συλλεκτικές κατηγοριών III και IV (Εθνικές και Επαρχιακές Οδοί) καθορίζονται με σήμα υποχρεωτικής παραχώρησης προτεραιότητας (P-1) ή STOP (P-2) επί των οδών που αποδίδουν προτεραιότητα βάσεις της υφιστάμενης λειτουργικής ιεράρχησης του δικτύου. Στους άλλους κόμβους των αστικών, αγροτικών και τοπικών οδών, η προτεραιότητα καθορίζεται συνήθως βάσει του ότι το ερχόμενο από δεξιά όχημα έχει προτεραιότητα.

Η ρυθμιστική όσο και η πληροφοριακή σήμανση του οδικού δικτύου αξιολογείται σε γενικές γραμμές ως ελλιπής. Επίσης δεν υπάρχει ολοκληρωμένη σήμανση με τις διευθύνσεις των οδών του οικισμού. Σε μια περιοχή με τουριστικό χαρακτήρα, αυτό αποτελεί ιδιαίτερα σημαντικό μειονέκτημα (δυσχερής προσανατολισμός και γενικότερα εξυπηρέτηση επισκεπτών και τουριστών, μειονεκτική αισθητική του περιβάλλοντος χώρου, έμμεσος περιορισμός της δυνατότητας διαφήμισης των χωροθετημένων επιχειρήσεων, τουριστικών ή μη, σε φυλλάδια, στο διαδίκτυο κλπ.).

Επίσης δεν ανευρέθηκαν μέτρα οριζόντιας σήμανσης και οδικός εξοπλισμός οδικής ασφάλειας, συγκεκριμένα μέτρα ανάσχεσης της ταχύτητας των οχημάτων, όπως:

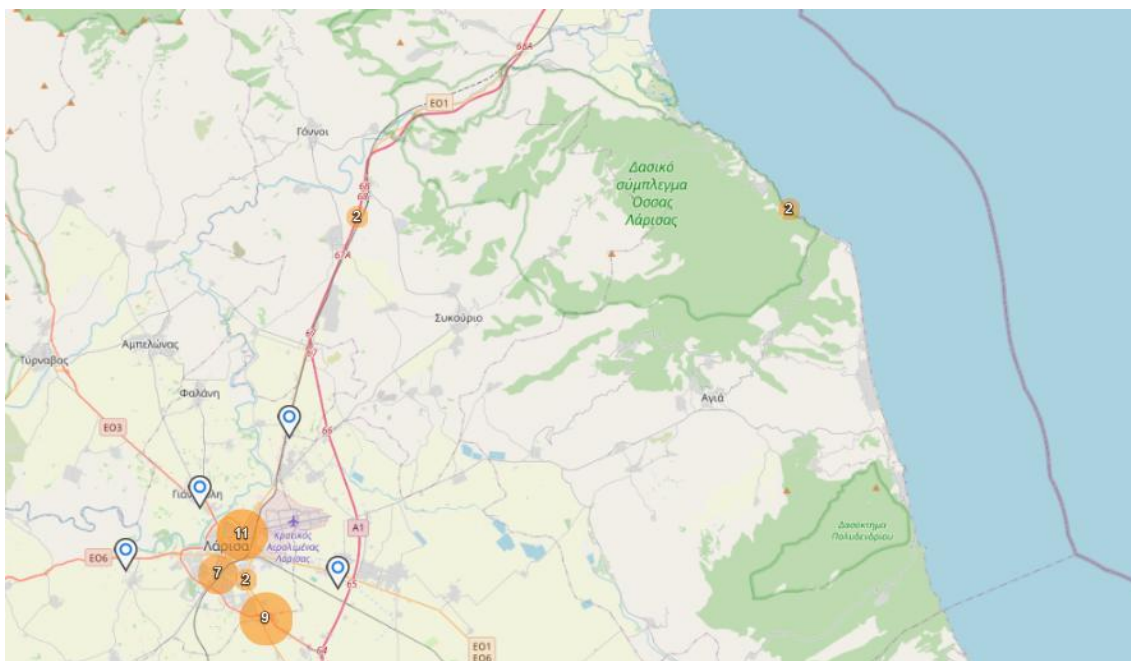
- θεσμοθετημένες διαβάσεις πεζών τύπου ZEBRA, με κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση ή επισήμανση με αναλάμπον προειδοποιητικό σηματοδότη ενός πεδίου και κίτρινου χρώματος, ειδικά στην περίμετρο ή ευρύτερα «ευαίσθητων» χρήσεων γης όπως είναι τα σχολεία, οι πλατείες, οι παιδικές χαρές ή αθλητικοί χώροι είτε τα σημεία αυξημένων ροών πεζών στους 3 παραθαλάσσιους οικισμούς κατά μήκος της Ε.Ο Κόκκινου Νερού-Αγιοκάμπου οδού που διατρέχει τους οικισμούς παράλληλα με το παραλιακό μέτωπο.
- ανακλαστήρες οδοστρώματος (μάτια γάτας).
- κυβόλιθοι (τύπου βασάλτης).
- υπερυψωμένες διαβάσεις πεζών, στην ευρύτερη περιοχή «ευαίσθητων» χρήσεων γης, όπως σχολείων, παιδικών χαρών, πλατειών και αθλητικών χώρων.

3.6.6 Μείωση κυκλοφορίας επιβατικών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων

Δεν εντοπίστηκε κανένα μέτρο στην ΠΜ, που στοχεύει στη μείωση της κυκλοφορίας επιβατικών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης, εκτός των πεζοδρομήσεων στην κεντρική περιοχή του οικισμού της Αγιάς, μεταξύ των οδών 25ης Μαρτίου και Αμύρου.

3.6.7 Προώθηση ηλεκτροκίνησης και εναλλακτικών καυσίμων

Στην υφιστάμενη κατάσταση υπάρχουν μόνο 2 δημοσίως προσβάσιμα σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στην ΠΜ, όπως φαίνεται στην ψηφιακή εφαρμογή του Gov.gr (<https://electrokinisi.yme.gov.gr/public/ChargingPoints>), που παρουσιάζει όλα τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία φόρτισης στην Ελλάδα. Τα σημεία βρίσκονται στην Ε.Ο Κόκκινου Νερού-Αγιοκάμπου, στο ύψος του οικισμού Κουτσουπιά. Τα πλησιέστερα δημοσίως προσβάσιμα σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στην ΠΜ χωροθετούνται στο ΠΣ Λάρισας, δηλ. σε αρκετά μεγάλη απόσταση από την ΠΜ.



Χάρτης 7: Υφιστάμενα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο πλησιέστερα στην ΠΜ

Σε σχέση με την προώθηση άλλων εναλλακτικών καυσίμων για οχήματα μηδενικών εκπομπών, πλην της ηλεκτροκίνησης, που μπορούν να συμβάλουν στον περιορισμό των συνολικών εκπομπών CO₂, όπως είναι το υδρογόνο, η αμμωνία και τα βιοκαύσιμα, δεν έχει γίνει καμία σχετική ενέργεια στην ΠΜ.

Σε σχέση με τη χρήση φυσικού αερίου (CNG) ως καυσίμου στην μηχανοκίνηση, εκτιμάται πως ο στόλος οχημάτων των μόνιμων κατοίκων του Δήμου είναι σε μικρό βαθμό υγραεριοκίνητος. Λόγω της ενασχόλησης μεγάλου ποσοστού του μόνιμου πληθυσμού στον πρωτογενή τομέα, μεγάλος αριθμός οχημάτων, είναι αγροτικά τύπου pick up ή επαγγελματικά ημιφορητά και φορητά, τα οποία κατά βάση είναι πετρελαιοκίνητα ή βενζινοκίνητα. Άλλωστε, το υγραέριο, που αποτελείται από μείγμα υδρογονανθράκων με βασικό συστατικό το μεθάνιο (CH₄), δεν θεωρείται πλέον ιδιαίτερα «πράσινο» στην μηχανοκίνηση, εφόσον μειώνει σε μικρό σχετικά ποσοστό -περίπου 25%- τις εκπομπές CO₂ σε σχέση με τη βενζίνη.

3.6.8 Διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής

Οξυμένα προβλήματα δημιουργούνται στην κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση και στο επίπεδο οδικής ασφάλειας από φορτηγά οχήματα τροφοδοσίας καταστημάτων (εστίασης, εμπορικά κλπ.) τόσο στον οικισμό της Αγιάς όσο και στους παραθαλάσσιους οικισμούς, εξαιτίας της απουσίας σχετικών υποδομών και οργάνωσης για την τροφοδοσία των καταστημάτων, όπως είναι οι θεσμοθετημένες θέσεις σε εσοχές παρά το κράσπεδο που επισημαίνονται με κατάλληλη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση και θεσμοθετημένο ωράριο λειτουργίας. Τα συνοδά προβλήματα λόγω της έλλειψης οργάνωσης είναι ιδιαίτερα οξυμένα στους οικισμούς Αγιόκαμπου, Βελικά και Κάτω Σωτηρίτσα (παραθαλάσσια ζώνη) κατά τη θερινή, τουριστική περίοδο. Τα φορτηγά οχήματα πραγματοποιούν άναρχη και άτακτη στάση κατά την τροφοδοσία, περιορίζοντας σχεδόν όλο το ρεύμα κυκλοφορίας και αναγκάζοντας σε ελιγμούς τους διερχόμενους οδηγούς. Το ίδιο φαινόμενο παρατηρείται και εξαιτίας λειτουργίας περιπτέρων, όπου η πραγματοποιείται ολιγόλεπτη στάση ΕΙΧ οχημάτων.

Με εξαίρεση την τροφοδοσία των καταστημάτων που λειτουργούν στους αμιγείς πεζοδρόμους της κεντρικής περιοχής του οικισμού της Αγιάς, δεν υπάρχει κανονιστικό πλαίσιο για τη βραχυχρόνια στάση/στάθμευση φορτοεκφορτώσεων στην ΠΜ.

Το ΣΦΗΟ προτείνει τη δημιουργία 1 θέσης φόρτισης Η/Ο φορτηγών τροφοδοσίας καταστημάτων πλησίον της διασταύρωσης των οδών Λαρίσης/25ης Μαρτίου και αυτό κατά μία έννοια αποτελεί το μόνο κίνητρο προς στιγμή για την ανανέωση των εμπορευματικών στόλων σε αμιγώς ηλεκτροκίνητα.

3.6.9 Οργάνωση της στάθμευσης

Αναφορικά με τη στάθμευση παρά το κράσπεδο, επισημαίνεται η έλλειψη οργάνωσης και διαχείρισης της στάθμευσης ιδιαίτερα της στάθμευσης στην οδό. Η άτακτη διάταξη των σταθμευμένων οχημάτων γενικά και το φαινόμενο της διπλής στάθμευσης (διπλοπαρκάρισμα) στις κύριες οδούς (αρτηρίες & συλλεκτήριες), λόγω της αυξημένης ζήτησης που δημιουργείται από τις χρήσεις γης κατά μήκος των οδών, αποτελούν συνήθεις καταστάσεις. Τα σταθμευμένα οχήματα παρά το κράσπεδο στις περιοχές κατοικίας, λόγω της τοπικής σημασίας των οδών και των χαμηλών ταχυτήτων κίνησης (<30 χλμ./ώρα) δεν δημιουργούν σημαντικά προβλήματα. Δεν υπάρχουν θεσμοθετημένες ειδικές θέσεις παρά το κράσπεδο για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ, οχημάτων τροφοδοσίας, δημόσιων κτιρίων ή ιδιωτικών χρήσεων όπως τράπεζες, ξενοδοχεία κ.α. είτε θέσεις στάθμευσης δίκυκλων σε οργανωμένη διάταξη παρά το κράσπεδο (σε εσοχές). Υπάρχουν μόνο 4 ειδικές θέσεις για τη στάθμευση των οχημάτων TAXI στην κεντρική περιοχή του οικισμού της Αγιάς επί της οδού Λαρίσης, πλησίον του τερματικού σταθμού λεωφορείων ΚΤΕΛ, στο ύψος της διασταύρωσης της οδού Λαρίσης με την Ε.Ο Αγιάς-Σκλήθρου. .

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της **έρευνας απογραφής στάθμευσης στις ώρες αιχμής της ζήτησης** στάθμευσης 10:00-13:00 καθημερινής ημέρας τον μήνα Ιούλιο (07/2024):

- στον οδικό άξονα Ε.Ο Αγιάς-Βόλου και Αγιάς-Σκλήθρου και επί της οδού Λαρίσης που διατρέχει τον οικισμό της Αγιάς, σε μήκος 180 μ. εκατέρωθεν του κόμβου του σταθμού των ΚΤΕΛ (διασταύρωση Λαρίσης/Αγραφιώτη), **καταγράφηκαν σταθμευμένα επί του οδοστρώματος 50 περίπου Ε.Ι.Χ οχήματα και 10 δίκυκλα από τις 2 πλευρές της οδού.** Άρα σε συνολικό μήκος οδού 360 μ. περίπου, η πυκνότητα είναι 28 περίπου οχήματα (2 δίκυκλα ισοδυναμούν με 1 Ε.Ι.Χ περίπου) από τη 1 πλευρά της οδού ή αλλιώς πυκνότητα 8 οχημ/100 μ. περίπου. Θεωρώντας ότι βάσει

του ΚΟΚ απαγορεύεται η στάθμευση σε απόσταση 5 μ. από τις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων σε ένα ιδεατό τμήμα 100 μ. και με μήκος θέσης στάθμευσης 5 μ., περίπου η μέγιστη χωρητικότητα φθάνει στα $90/5,00=18$ οχήματα. Το παράδειγμα αυτό δείχνει την αρκετά έντονη ζήτηση στάθμευσης που σημειώνεται στην κεντρική οδό του οικισμού της Αγιάς, εφόσον φθάνει σχεδόν στα 45% (=8οχημ/18οχημ.) της μέγιστης δυνατής χωρητικότητας ενός οδικού τμήματος. Επιπλέον πρέπει να διευκρινισθεί ότι με βάση την εγκατεστημένη κατακόρυφη σήμανση (απαγόρευση στάθμευσης σε μονούς ή ζυγούς μήνες P-41 ή P-42, απαγόρευση στάθμευσης με πινακίδα P-39) είτε τις σχετικές διατάξεις του ΚΟΚ που απαγορεύει τη στάθμευση πλησίον διασταυρώσεων όλη αυτή στάθμευση είναι σε παράνομες θέσεις.

- στον παραθαλάσσιο οδικό άξονα της Ε.Ο Κόκκινου Νερού-Αγιοκάμπου, σε όλο το μήκος των 7,50 χλμ. περίπου που διατρέχει τους οικισμούς Αγιοκάμπου, Κάτω Σωτηρίτσα και Βελίκα, **καταγράφηκαν, για κάθε 1.000 μ. του οδικού άξονα, περίπου 20 οχήματα σταθμευμένα και από τις 2 πλευρές της οδού** (εξαιρουμένων των οχημάτων που ήταν σταθμευμένα σε οργανωμένες θέσεις εκτός οδού κατά μήκος του οδικού άξονα από την πλευρά του αιγιαλού). Αυτό δείχνει πολύ χαμηλή πυκνότητα, περίπου 10 οχ./1000 μ. οδού από τη 1 πλευρά ή αλλιώς 1 οχ./100 μ., γεγονός που υποδηλώνει ότι η στάθμευση αυτή πρέπει να απαγορευθεί, να απομακρυνθεί από την οδό και να εξυπηρετείται αποκλειστικά και μόνο σε οργανωμένες θέσεις στάθμευσης εκτός οδού.

Επισημαίνεται η έλλειψη οργάνωσης στους υφιστάμενους χώρους στάθμευσης εκτός οδού, σε ό,τι αφορά τις εισόδους/εξόδους, την πληροφοριακή σήμανση για την χωροθέτηση και το καθεστώς λειτουργίας των χώρων (πχ. ελεύθερη, χωρίς χρονοχρέωση), ο ηλεκτροφωτισμός τις νυκτερινές ώρες, η περίφραξη οριοθέτησης των χώρων, κ.α. Το θέμα της μη πλήρους οργάνωσης των χώρων είναι ιδιαίτερα καθοριστικό για την εύρυθμη και επιτυχημένη λειτουργία τους ιδιαίτερα για τους χώρους εκτός οδού κατά μήκος του παραθαλάσσιου μετώπου, από την πλευρά του αιγιαλού. Σε κανένα οικισμό της ΠΜ δεν υπάρχει οργανωμένος χώρος στάθμευσης εκτός οδού για τουριστικά λεωφορεία και βαρέα οχήματα γενικότερα (φορτηγά, αγροτικά μηχανήματα).

Η στάθμευση εκτός οδού στους παραθαλάσσιους οικισμούς εξυπηρετείται ως επί το πλείστον σε μη οργανωμένους, αδιευθέτητους χώρους, που βρίσκονται από την πλευρά του αιγιαλού. Η είσοδος-έξοδος των οχημάτων σε αυτούς τους χώρους πραγματοποιείται -με μειωμένο επίπεδο οδικής ασφάλειας- από τυχαία σημεία που βρίσκονται κατά μήκος του ερείσματος ή του πεζοδρομίου της παραλιακής οδού. Το επίπεδο οδικής ασφάλειας μειώνεται σημαντικά, εξαιτίας της αναγκαστικής διακοπής των ροών πεζών ή ποδηλάτων λόγω της μη συνέχειας των πεζοδρομίων και του ερείσματος της οδού, αλλά και λόγω του πολλών σημείων εμπλοκής (μερισμός, συμβολή ή διασταύρωση) οχημάτων που προσέρχονται ή αναχωρούν προς/από τους χώρους στάθμευσης με διερχόμενα οχήματα επί της παραλιακής οδού.

Ο επόμενος Πίνακας παρουσιάζει την εκτιμώμενη πρακτική χωρητικότητα (capacity) των χώρων στάθμευσης οδού, στον οικισμό της Αγιάς και τους 3 οικισμούς του παραθαλάσσιου μετώπου δηλ. του Αγιοκάμπου, της Βελίκα και της Κάτω Σωτηρίτσας και ανάλογα με το είδος των θέσεων. Ο υπολογισμός έγινε με χρήση γεωπληροφοριακών συστημάτων GIS, σύμφωνα με τη χωροθέτηση και διάταξη των απεικονιζόμενων σταθμευμένων οχημάτων σε θέσεις εκτός οδού, όπως απεικονίζονταν στο χαρτογραφικό υπόβαθρο της Google. Η τεχνική που χρησιμοποιήθηκε ήταν η χρήση σχεδιασμένων θέσεων στάθμευσης (module) σε κατάλληλη κλίμακα, σύμφωνα με τη διάταξη του

εκάστοτε χώρου στάθμευσης και σε σχέση με τη διαθέσιμη επιφάνειά του. Με βάση αυτή την τεχνική, η χωρητικότητα εκτιμήθηκε με αξιοπιστία, τόσο ανά χώρο στάθμευσης όσο και συνολικά. Η χωρητικότητα είναι προφανώς αρκετά πιο μεγάλη από τον αριθμό των σταθμευμένων οχημάτων που απεικονίζονταν στο χαρτογραφικό υπόβαθρο.

Πίνακας 17: Εκτίμηση πρακτικής χωρητικότητας χώρων στάθμευσης εκτός οδού στον οικισμό της Αγιάς και τους 3 παραθαλάσσιους οικισμούς και τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας

Οικισμός	Αριθμός θέσεων	Τρόπος οργάνωσης λειτουργίας	Αριθμός θέσεων
Αγιάς	79	Οργανωμένος (με οριοθέτηση, διαγράμμιση και θεσμοθετημένη είσοδο-έξοδο)	160
Αγιοκάμπος	1.039	Σε εσοχές παρά το κράσπεδο υπό γωνία ή κάθετη διάταξη	163
Βελίκα	279	Αδιαμόρφωτος/μη οργανωμένος (χωρίς σαφή οριοθέτηση, συνήθως με χωμάτινη επιφάνεια και χωρίς θεσμοθετημένη είσοδο-έξοδο)	1.691
Κάτω Σωτηρίτσα	617		
Σύνολο	2.014		2.014

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 12 εκτιμήθηκε αύξηση της ζήτησης στάθμευσης κατά τη θερινή περίοδο στις παραθαλάσσιες περιοχές Αγιοκάμπου, Κάτω Σωτηρίτσα και Βελίκα (ΚΖ 10,11 & 12 αντίστοιχα) κατά 2.245 οχήματα. Η τιμή βρίσκεται αρκετά κοντά στην τιμή των 1.854 θέσεων (=163+1691) της πρακτικής χωρητικότητας των χώρων στάθμευσης εκτός οδού που απογράφηκαν στους παραθαλάσσιους οικισμούς, υπό την προϋπόθεση ότι σημαντικός όγκος στάθμευσης πχ. 400 οχήματα περίπου (391=2.245-1.854) εξυπηρετείται σε θέσεις παρά το κράσπεδο επί της παραλιακής οδού.

Δεν έχει ληφθεί κανένα μέτρο για τον έλεγχο της στάθμευσης με χρονοχρέωση και καταβολή τέλους στάθμευσης στις θέσεις παρά το κράσπεδο είτε για τις θέσεις σε χώρους εκτός οδού.

3.6.10 Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών στο σχεδιασμό των μεταφορών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου και την υποστήριξη της συνδυασμένης χρήσης μέσω μεταφοράς

Δεν ανευρέθηκαν υποδομές νέων τεχνολογιών στο σχεδιασμό των μεταφορών, όπως πχ. τηλεματικής, όπως πχ. ηλεκτρονικές πινακίδες πληροφόρησης του επιβατικού κοινού στις στάσεις των λεωφορείων του ΚΤΕΛ, διαχείρισης των χώρων στάθμευσης εκτός οδού, συστήματα ανίχνευσης συμβάντων, ηλεκτρονικές πινακίδες πληροφόρησης των οδηγών για την ταχύτητα κίνησης τους, παρακολούθησης σημείων στάθμευσης κοινόχρηστων και ιδιωτικής χρήσης ποδηλάτων κ.α.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

4.1 Κύρια χαρακτηριστικά της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης και λειτουργίας

Ο Δήμος Αγιάς λόγω της γεωγραφικής του θέσης, των δραστηριοτήτων οι οποίες αναπτύσσονται (πχ. τουρισμός) ή προβλέπεται να αναπτυχθούν, αλλά και της μη επαρκούς κυκλοφοριακής οργάνωσης παρουσιάζει στην υφιστάμενη κατάσταση ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Τα χαρακτηριστικά αυτά αποτελούν βασικές παραμέτρους για την ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ στη διαμόρφωση του χαρακτήρα των κυκλοφοριακών προτάσεων. Ειδικότερα τα χαρακτηριστικά αυτά είναι:

- Το έντονο εδαφικό ανάγλυφο του οικισμού της Αγιάς και των περισσότερων ημιορεινών και ορεινών οικισμών. Η ανάπτυξη του ορεινών οικισμών και καθ' ύψος λόγω της γεωμορφολογίας του εδάφους και των έντονων εδαφικών κλίσεων, έχει ως αποτέλεσμα συχνά τις αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων και ιδιαίτερα των δίκυκλων, σε σχέση με τα φτωχά γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου αλλά και την περιορισμένη ορατότητα στα σημεία πρόσβασης κατοικιών & χρήσεων γης και στις διασταυρώσεις.
- Η ιδιόμορφη χάραξη του οδικού δικτύου του οικισμού της Αγιάς με συμβολές των οδών υπό οξείες <math>< 100^\circ</math> και όχι ορθές γωνίες, σε συνδυασμό με έντονες κατά μήκος κλίσεις. Το γεγονός αυτό δημιουργεί συνθήκες μειωμένης οδικής ασφάλειας λόγω περιορισμού της ορατότητας και μεγαλύτερης δυσκολίας στην πέδηση των μηχανοκίνητων οχημάτων.
- Η γραμμική ανάπτυξη χρήσεων γης όπως εμπορίου, υπηρεσιών, αναψυχής, εκπαίδευσης, τουρισμού και εστίασης κατά μήκος του Κύριου Οδικού Δικτύου (ΚΟΔ) (Επαρχιακές Οδοί).
- Ο οικισμός της Αγιάς και οι παραθαλάσσιοι οικισμοί Αγιόκαμπος, Βελίκα και Κάτω Σωτηρίτσα παρουσιάζουν τις γνωστές παθογένειες πόλεων και οικισμών που αναπτύχθηκαν κατά μήκος Επαρχιακών Οδών, όπως είναι η παράνομη στάθμευση εμπροσθεν καταστημάτων, περιορισμοί ορατότητας από την παράνομη στάθμευση ειδικά πλησίον κυκλοφοριακών κόμβων, μη άνετη/ασφαλής εγκάρσια διέλευση πεζών, κ.α).
- Η μη ορθολογική ιεράρχηση του οδικού δικτύου σε συνδυασμό με την έλλειψη επαρκούς ρυθμιστικής και πληροφοριακής σήμανσης. Ως χαρακτηριστικά παραδείγματα αναφέρονται η απουσία πινακίδων STOP "Υποχρεωτική διακοπή πορείας και παραχώρηση προτεραιότητας" σε κρίσιμους κόμβους και συμβολές οδών του δικτύου, η απουσία πληροφοριακής σήμανσης (τοπωνυμιών και χρήσεων γης). Επίσης, επισημαίνεται στο σημείο αυτό και η έλλειψη διευθύνσεων των οδών του οικισμού.
- Η έλλειψη στην υφιστάμενη κατάσταση ολοκληρωμένων αξόνων κίνησης πεζών, δηλ. αξόνων κίνησης πεζών με πεζοδρόμια επαρκούς διατομής μεταξύ του κέντρου και από/προς οργανωμένες και κατάλληλα χωροθετημένες χρήσεις γης όπως εκπαίδευσης (Σχολεία), παιδικές χαρές, πράσινο, πάρκα, αθλητικούς χώρους κλπ ή και περιοχές κατοικιών. Καταγράφηκε έλλειψη σχετικών υποδομών (πεζοδρόμια,

εγκάρσιες διαβάσεις) για την επαρκή και ασφαλή εξυπηρέτηση πεζών και ΑμεΑ στον οικισμό της Αγιάς. Στους παραθαλάσσιους οικισμούς οι σχετικές υποδομές για την εξυπηρέτηση πεζών και ΑμεΑ βρίσκονται σε φτωχό έως μέτριο επίπεδο (στενά πεζοδρόμια, πολλές και πυκνές διαβάσεις πεζών τύπου zebra αλλά εκτός προδιαγραφών ως προς τις διαστάσεις και μη θεσμοθετημένες, δηλ. χωρίς κατακόρυφη σήμανση Π-21, κ.α).

- Μη ολιστικός σχεδιασμός για την κυκλοφορία ποδηλατιστών στους παραθαλάσσιους οικισμούς, ενώ οι σχετικές ανάγκες (ζήτηση) φαίνονται ιδιαίτερα αυξημένες. Εξαιρέση αποτελεί ο οικισμός Βελίκα, όπου υπάρχει στην παράκτια ζώνη ποδηλατόδρομος και πεζόδρομος.
- Η έλλειψη οργάνωσης και διαχείρισης της στάθμευσης ιδιαίτερα της στάθμευσης στην οδό. Η άτακτη διάταξη των σταθμευμένων οχημάτων και το φαινόμενο της διπλής στάθμευσης (διπλοπαρκάρισμα) στις κεντρικές οδούς, αποτελούν συνήθεις καταστάσεις.
- Δημιουργούνται οξυμένα προβλήματα στην κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση και στο επίπεδο οδικής ασφάλειας από φορτηγά οχήματα τροφοδοσίας καταστημάτων (εστίασης, εμπορικά κλπ.). Το φαινόμενο είναι ιδιαίτερα οξυμένο στους οικισμούς Αγιόκαμπου, Βελίκα και Κάτω Σωτηρίτσα (παραθαλάσσια ζώνη) κατά τη θερινή, τουριστική περίοδο. Τα φορτηγά οχήματα πραγματοποιούν άναρχη και άτακτη στάση κατά την τροφοδοσία, περιορίζοντας σχεδόν όλο το ρεύμα κυκλοφορίας και αναγκάζοντας σε ελιγμούς τους διερχόμενους οδηγούς. Το ίδιο φαινόμενο παρατηρείται και εξαιτίας λειτουργίας περιπτέρων, όπου η πραγματοποιείται ολιγόλεπτη στάση ΕΙΧ οχημάτων.

4.2 Ενδεδειγμένος Στρατηγικός Σχεδιασμός και Πλαίσιο Μέτρων και Παρεμβάσεων

Οι προτάσεις που αφορούν την οργάνωση της κυκλοφορίας είναι ευνόητο ότι θα έχουν ευρύ φάσμα επιπτώσεων στην καθημερινή κυκλοφορία των οχημάτων, των πεζών αλλά και γενικά σε ορισμένες συνήθειες των μετακινουμένων. Η έντονη αλληλεπίδραση των διαφόρων παραγόντων που σχετίζονται με την κυκλοφορία είναι και ο κύριος λόγος που μια επέμβαση σε ένα τομέα δημιουργεί επιδράσεις και σε άλλα πεδία. Οι προτάσεις που θα διατυπωθούν από την ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ με τη σύμφωνη γνώμη όλων των εμπλεκόμενων Φορέων και πολιτών της ΠΜ θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους το πλέγμα αυτό των αλληλεπιδράσεων και να ρυθμίζουν, κατά το δυνατό σφαιρικά, τα επί μέρους θέματα που προκύπτουν.

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, κατά τη διαμόρφωση των προτάσεων που θα ακολουθήσουν για τις ενδεδειγμένες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις υιοθετούνται κάποιες βασικές αρχές που λαμβάνουν υπόψη τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της περιοχής έρευνας. Οι κυριότερες από αυτές είναι οι εξής:

- θα εξεταστούν κατά προτεραιότητα και ενδεχομένως θα υιοθετηθούν τυχόν μέτρα υφιστάμενων κυκλοφοριακών μελετών, πχ. μονοδρομήσεις, που τυγχάνουν αποδοχής από την Δημοτική Αρχή και την Τεχνική Υπηρεσία, εφόσον βρίσκονται στην κατεύθυνση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
- προστασία με μέτρα υπέρ πεζών και ΑμεΑ και οδικής ασφάλειας όλων των Σχολείων και Παιδικών Χαρών του οικισμού της Αγιάς, σύμφωνα με το ΦΕΚ 2302/16-

9-2013/Φύλλο 2ο/Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050/Εγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές Σχολικών Συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας (βλ. επόμενο Κεφάλαιο).

- ολοκλήρωση των ποδηλατοδρόμων/πεζοδρόμων σε όλο το μήκος του Παραλιακού μετώπου (πράσινες διαδρομές). Φυτοφύτευση/δεντροφύτευση. Χρήση «πράσινων» υλικών για δάπεδα κυκλοφορίας και πεζών και των ανοικτών χώρων.
- θεσμοθέτηση διαβάσεων πεζών με υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ κατά μήκος του παραλιακού μετώπου (οικισμοί Αγιόκαμπου, Βελίκας και Κάτω Σωτηρίτσα). Σε κρίσιμα σημεία πχ. όπου συσσωρεύονται πολλές ξενοδοχειακές μονάδες και χρήσεις γης εστίασης ή αναψυχής, ενδεχόμενα να τοποθετηθούν αναλάμποντες προειδοποιητικοί σηματοδότες (σύμφωνα με το ΦΕΚ 85/23-1-2018/Τεύχος 2ο/Εγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών) (βλ. επόμενο Κεφάλαιο).
- έλεγχος ιεράρχησης οδικού δικτύου συμπεριλαμβανομένων των θεσμοθετημένων ορίων ταχύτητας.
- οργάνωση των χώρων στάθμευσης εκτός οδού κατά μήκος του παραλιακού μετώπου και διαμόρφωση των εισόδων/εξόδων. Νυκτερινός φωτισμός.
- οργάνωση της τροφοδοσίας καταστημάτων κατά μήκος του παραλιακού μετώπου κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, με ειδικές θεσμοθετημένες θέσεις ή μέτρα διοικητικού τύπου (πχ. με συγκεκριμένο ωράριο). Στο ίδιο πλαίσιο πρέπει να εξετασθεί και η ενδεχόμενη μετατόπιση περιπτέρων σε καταλληλότερα σημεία (πχ. σε εσοχές και σε επαρκή απόσταση από κυκλοφοριακούς κόμβους).
- εσοχές σε στάσεις λεωφορείων κατά μήκος του παραλιακού μετώπου. Βελτίωση των υποδομών στις στάσεις για υπεραστικά και τουριστικά λεωφορεία («έξυπνες στάσεις», χάρτες, στέγαστρα, καθίσματα, πληροφόρηση, κ.α.).
- μέτρα ήπιας κυκλοφορίας ή πεζοδρομήσεις στην περίμετρο χρήσεων γης όπως είναι θρησκευτικοί ναοί (πχ. ιστορική εκκλησία Αγ.Αντωνίου στην Αγιά), αξιοθέατα, περιοχές ιστορικού ή πολιτιστικού ενδιαφέροντος (βλ. επόμενο Κεφάλαιο).
- διερεύνηση της δυνατότητας υλοποίησης κυκλικών κόμβων (round about) σε κρίσιμους κυκλοφοριακούς κόμβους (πχ. στις συνδέσεις του οικισμού Αγιάς με την Περιφερειακή Οδό Αγιάς ή ακόμη και σε κόμβους στο εσωτερικό δίκτυο του οικισμού της Αγιάς).
- διαμόρφωση Πυλών στα σημεία εισόδου/εξόδου στους οικισμούς Αγιάς (πχ. κόμβοι σύνδεσης με την Περιφερειακή Οδό Αγιάς, κόμβος Ε.Ο Αγιάς-Σκλήθρου με την οδό Δήμητρας που εξυπηρετεί τη σύνδεση με τον οικισμό Μελίβοιας), Αγιόκαμπου, Κάτω Σωτηρίτσα και Βελίκα (πχ. είσοδος/έξοδος μέσω της Ε.Ο Κόκκινου Νερού-Αγιοκάμπου). Οι Πύλες αυτές θα ενισχυθούν με κατάλληλα μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών, συμπεριλαμβανομένων κατάλληλων μηχανικών και ηλεκτρονικών μέσων επιτήρησης (π.χ. κάμερες κυκλοφορίας, αισθητήρες διαφόρων ειδών, κλπ.).
- διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας χώρων στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων και Τερματικού Σταθμού των λεωφορείων ΚΤΕΛ.

5. ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ «ΕΥΑΙΣΘΗΤΩΝ» ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Στο παρόν κεφάλαιο καταγράφονται σε διανυσματικά αρχεία τύπου shapefiles σημεία ενδιαφέροντος από την ΠΜ. Αφορούν στην κεντρική περιοχή του οικισμού της Αγιάς και σε «ευαίσθητες» χρήσεις γης, που όπως τονίσθηκε στα προηγούμενα είναι κυρίως οι Σχολικές Μονάδες, οι Παιδικές χαρές και οι Θρησκευτικοί ναοί, οι χώροι ιστορικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος και αξιοθέατα του οικισμού της Αγιάς. Επίσης, λόγω του τουριστικού χαρακτήρα της ΠΜ και της προοπτικής του συγκεκριμένου τομέα δραστηριότητας μελλοντικά, επισημαίνονται οι κυριότερες ξενοδοχειακές μονάδες στον Δήμο Αγιάς, ως πόλοι παραγωγής/έλξης υψηλού αριθμού μετακινήσεων και ειδικά πεζών κατά τη θερινή περίοδο. Αξιοσημείωτη είναι η υψηλή τους συγκέντρωση στους 3 παραθαλάσσιους οικισμούς Αγιόκαμπου, Κάτω Σωτηρίτσα και Βελίκα. Ο τρόπος άντλησης αυτών των στοιχείων ήταν οι αυτοψίες από εξειδικευμένο προσωπικό της ομάδας εργασίας του ΣΒΑΚ στην ΠΜ είτε η αναζήτησή τους με εργασία γραφείου στα ψηφιακά υπόβαθρα της Google Earth είτε η συνεργασία με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και τα στελέχη της, που υπέδειξαν τα σχετικά σημεία στην ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ σε ψηφιακά αρχεία.

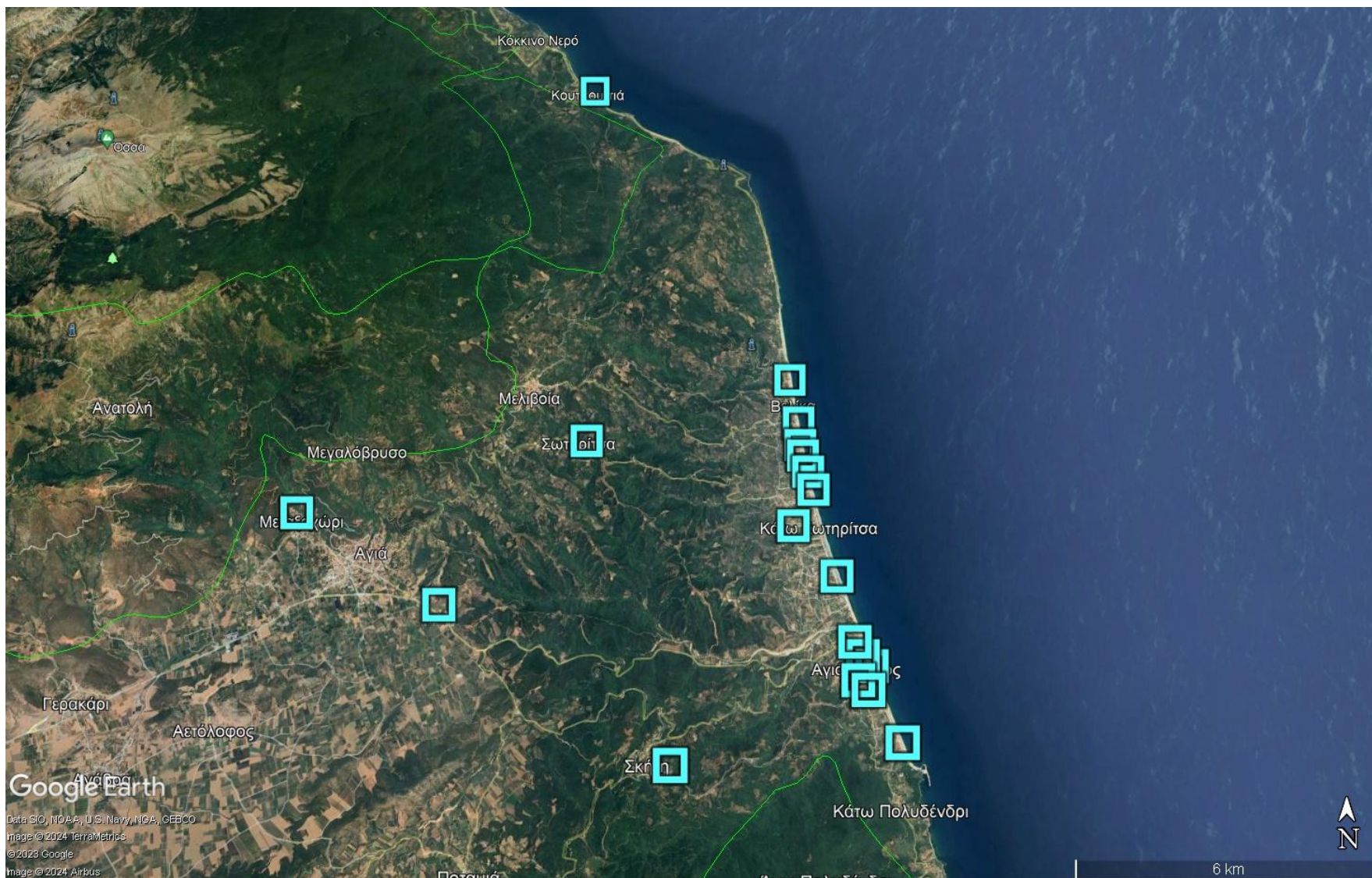
Στις επόμενες σελίδες παρουσιάζονται Εικόνες από τα αρχεία Google Earth που δημιουργήθηκαν για τα προαναφερθέντα.



Χάρτης 8: Η κεντρική περιοχή του οικισμού της Αγιάς όπου συγκεντρώνονται χρήσεις γης εμπορίου και χονδρεμπορίου, υπηρεσιών, διοίκησης, εκπαίδευσης, αναψυχής, υγείας, θρησκευτικοί ναοί, οχλούσες χρήσεις όπως βενζινάδικα, κ.α) – Εμβαδό 158 στρ. περίπου & περίμετρος περίπου 2.190 μ. περίπου.



Χάρτης 9: Σχολεία, Παιδικές Χαρές, Αθλητικοί και θρησκευτικοί χώροι στον οικισμό της Αγιάς και η κεντρική περιοχή του οικισμού



Χάρτης 10: Χωροθέτηση των κυριότερων ξενοδοχειακών μονάδων στον Δήμο Αγιάς. Χαρακτηριστική η απεικόνιση της υψηλής συγκέντρωσή τους στους 3 παραθαλάσσιους οικισμούς Αγιόκαμπου, Κάτω Σωτηρίτσα και Βελίκα