

ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 5 – ΣΤΑΔΙΟ 5 – ΥΠΟΒΟΛΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ

Αναθεωρημένη έκδοση

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2023

Diadikasia Business Consulting SA

Πίνακας περιεχομένων

Εισαγωγή....3
1. Σχέδιο Δράσης....4
1.1 Όραμα....5
1.2 Διατύπωση οράματος, προτεραιοτήτων και προβλημάτων που επιδιώκει να λύσει το ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 15ετίας....6
1.3 Ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων ΣΒΑΚ....12
1.4 Πακέτα Μέτρων....19
1.4.1 Πακέτο Μέτρων 1: Δημόσια Συγκοινωνία....19
1.4.2 Πακέτο Μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και Προσβασιμότητα....21
1.4.3 Πακέτο Μέτρων 3: Κοινόχρηστη Μετακίνηση....25
1.4.4 Πακέτο Μέτρων 4: Επικοινωνία – Προώθηση – Ευαισθητοποίηση**Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.**
1.4.5 Πακέτο Μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση**Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.**
1.4.6 Πακέτο Μέτρων 6: Οδική Ασφάλεια και Οργάνωση της Κυκλοφορίας....29
1.4.7 Πακέτο Μέτρων 7: Στάθμευση...**Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.**
1.4.8 Πακέτο Μέτρων 8: Αστικό Περιβάλλον**Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.**
1.4.9 Πακέτο Μέτρων 9: Εμπορευματικές Μεταφορές**Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.**
1.5 Πίνακας Συνεργειών Προτεινόμενων Μέτρων....40
1.6 Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης – Συσχετισμοί μέτρων και πόρων..45
1.7 Χρονική Υλοποίηση Μέτρων ΣΒΑΚ....61
1.8 Συνοπτική περιγραφή και βασικοί χάρτες για τη σταδιακή εφαρμογή των μέτρων 77
1.9 Ενδεικτικός προϋπολογισμός για την υλοποίηση των μέτρων....104
2. Διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ....94

Εισαγωγή

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί μία από τις πιο σύγχρονες κατευθύνσεις της Ε.Ε. όσον αφορά στην οργάνωση του συστήματος μεταφορών και στην αντιμετώπιση των βασικών προβλημάτων των πόλεων. Η βιώσιμη κινητικότητα ουσιαστικά περιγράφει ένα σύστημα μεταφορών που ικανοποιεί τις ανάγκες μετακίνησης και ταυτόχρονα προασπίζει την περιβαλλοντική ακεραιότητα, την κοινωνική ισότητα και την οικονομική αποδοτικότητα.

Προς αυτή την κατεύθυνση κινούνται τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (ΣΒΑΚ), τα οποία παρέχουν μία ολοκληρωμένη στρατηγική για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας μέσα από τις αρχές του «ολοκληρωμένου σχεδιασμού», της «συμμετοχικής προσπάθειας» και της «αξιολόγησης».

Το ΣΒΑΚ διαφέρει από τις συμβατικές μελέτες, καθώς επικεντρώνεται στον άνθρωπο και στην αλλαγή της στάσης του απέναντι στην κινητικότητα, προωθώντας τα εναλλακτικά και φιλικά μέσα μεταφοράς. Παράλληλα εξετάζει το σύστημα μεταφορών ορίζοντας δράσεις κατά προτεραιότητα και μέτρα που εκτός από παρεμβάσεις στο πεδίο αφορούν και ρυθμίσεις και γεγονότα και δράσεις οργάνωσης και ευαισθητοποίησης.

Ο Δήμος αποφάσισε να αλλάξει πορεία, να μειώσει την εξάρτησή του από το ιδιωτικό αυτοκίνητο και να στοχεύσει στις σύγχρονες αρχές της βιώσιμης πόλης, προωθώντας εναλλακτικά μέσα και συγκρατώντας την αύξηση της χρήσης των ρυπογόνων συμβατικών οχημάτων.

Τα σύγχρονα κυκλοφοριακά προβλήματα που εντοπίζονται στο , αφορούν κατά βάση στην αυξημένη παρουσία του ιδιωτικού αυτοκινήτου, στο μεγάλο βαθμό εξάρτησης του κύριου όγκου των μετακινούμενων από το ΙΧ, την απουσία ολοκληρωμένων υποδομών για τη βιώσιμη κινητικότητα, ήτοι το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία και στη νοοτροπία των μετακινούμενων αναφορικά με βέλτιστη εξυπηρέτηση τους για μικρού μήκους μετακινήσεις.

Βασικό ζητούμενο της παρούσας Παροχής Υπηρεσίας είναι η υποστήριξη του Δήμου στην εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

1. Σχέδιο Δράσης

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ οι απαιτούμενες εργασίες και τα βασικά περιεχόμενα της φάσης Γ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2014 και αναθεώρηση 2019) και ειδικότερα των δραστηριοτήτων **7.1: Ανάθεση Αρμοδιοτήτων και Πόρων, 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού και 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης**.

Το ΣΒΑΚ του Δήμου έχει συγκεκριμένους **στόχους** και **προτεραιότητες** οι οποίοι έχουν καθοριστεί με στόχο να υλοποιήσουν ένα συγκεκριμένο **όραμα**. Προτείνει συγκεκριμένα **μέτρα**, δηλαδή έργα υποδομών, ήπιες παρεμβάσεις, δραστικές παρεμβάσεις, δράσεις ευαισθητοποίησης, αλλαγές στο δημόσιο χώρο, ρυθμίσεις, κίνητρα και άλλα με κεντρικό στόχο να αλλάξει την προτεραιότητα των μετακινήσεων στην περιοχή παρέμβασης.

- Το **όραμα** του ΣΒΑΚ του Δήμου, όπως αυτό διαμορφώθηκε μέσα από τις κατάλληλες διαδικασίες (ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, γενικοί στόχοι του ΣΒΑΚ σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, διαβούλευση με φορείς και πολίτες κ.α.) συνθέτει ορισμένες κρίσιμες προτεραιότητες για την περιοχή.
- Οι **προτεραιότητες** αυτές αποτελούν τον κορμό του σχεδίου, καθώς οργανώνουν και εξειδικεύουν τη μελλοντική εικόνα για το Δήμο. Στη συνέχεια, οι προτεραιότητες αυτές οδηγούν στον προσδιορισμό **διακριτών** και **εφικτών** στόχων.

Το ΣΒΑΚ απαρτίζεται από μια αλυσιδωτή διαδικασία, η οποία περιλαμβάνει τα εξής στάδια: **Όραμα → Προτεραιότητες → Στόχοι → Μέτρα**. Η διαδικασία αυτή εξασφαλίζει την αποδοτικότητα, την άρτια οργάνωση καθώς και την λειτουργικότητα του σχεδίου και περιλαμβάνεται ουσιαστικά στο **ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ**.

Παρακάτω παρουσιάζονται τα ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ βασικά στοιχεία του ΣΒΑΚ του Δήμου τα οποία αναλύονται στα επιμέρους παραδοτέα της υπηρεσίας αλλά για λόγους οικονομίας δεν ενσωματώνονται εδώ. Επιπλέον στο παρόν δεν ενσωματώνεται όλη η πορεία ώστε να καταλήξει ο Δήμος στα οριστικά μέτρα, ήτοι η αξιολόγηση των επιμέρους μέτρων, η συμβολή κατοίκων και φορέων στην επιλογή των οριστικών μέτρων, η αξιολόγηση της εφικτότητας και αποτελεσματικότητας των μέτρων κ.α.

1.1 Όραμα

Η διαδικασία διατύπωσης του οράματος είναι η ακόλουθη:

Σε πρώτο στάδιο προσδιορίζεται σε πιλοτικό στάδιο, στη συνέχεια κοινοποιείται στους φορείς αλλά και στο ευρύ κοινό με σκοπό την αποδοχή του και τελικώς οριστικοποιείται θεσμικά, αφού ολοκληρωθεί πλήρως η παρουσίασή του, η οποία συντίθεται από τα κύρια συστατικά του στοιχεία: τις **προτεραιότητες** και τους **στόχους** του ΣΒΑΚ .

Κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικό το ΣΒΑΚ να γίνει κτήμα όλων των πολιτών του Δήμου, καθώς δεν είναι ένα αμιγώς κυκλοφοριακό και πολεοδομικό ζήτημα, αντίθετα συνιστά μια **προσπάθεια ευρύτερης κοινωνικής αλλαγής και μετασχηματισμού της πόλης**. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο κατά την εκπόνηση αλλά και κατά την εφαρμογή του, να αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία σε διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού και ενεργής δραστηριοποίησης των πολιτών. Επιπλέον κρίσιμο ρόλο καλείται να διαδραματίσει και το Δίκτυο Φορέων, το οποίο οφείλει να υιοθετήσει το ΣΒΑΚ και να το προωθήσει με κάθε δυνατό τρόπο.

Μέσα από μια λειτουργική συνεργασία Δήμου-Φορέων-Πολιτών, το όραμα του ΣΒΑΚ θα είναι **κοινός τόπος** της κοινωνίας του Δήμου, γεγονός που θα διευκολύνει την υλοποίηση του, συμβάλλοντας δραστικά στην προώθηση μιας εναλλακτικής κουλτούρας μετακινήσεων πιο φιλικής στο περιβάλλον και πιο ελκυστικής στον πολίτη.

«ΑΙΓΑΛΕΩ: ΣΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΝΕΕΣ, ΒΙΩΣΙΜΕΣ & ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ»

Αναλυτικά το όραμα του δήμου για το ΣΒΑΚ περιγράφεται μέσω των κάτωθι συνιστωσών:

- Εστίαση στις ενεργές μετακινήσεις
- Αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας
- Υιοθέτηση μιας συνδυασμένης προσέγγισης πολεοδομικού, περιβαλλοντικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού
- Εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους προκειμένου να καλύπτει τις ανάγκες των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών (ακόμα και όταν παρατηρούνται αυξημένες ροές επισκεπτών).
- Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις, η μείωση του θορύβου καθώς και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
- Αύξηση του ποσοστού χρήσης των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης σε καθημερινή βάση (περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία)
- Περιορισμός της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων ιδιαίτερα για μικρού μήκους μετακινήσεις
- Μείωση του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης
- Διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ)
- Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας
- Εξασφάλιση της συνδεσιμότητας μεταξύ των όμορων Δήμων μέσω ενός ασφαλούς δικτύου, φιλικού προς βιώσιμες μετακινήσεις που θα επιτρέπει την ανεμπόδιστη μετακίνηση πεζών και ποδηλατών.

- Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ.) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών, προσαρμοσμένων στις ανάγκες της πόλης, με τελικό σκοπό την αύξηση της χρήσης βιώσιμων τρόπων μετακίνησης
- Ενίσχυση της συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη, τόσο από τους δημότες, όσο και από τους επισκέπτες.
- Δημιουργία ενός προσιτού και φιλόξενου, τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες, Δήμου.
- Αξιοποίηση του υπερτοπικού χαρακτήρα του Δήμου και δημιουργία δικτύων βιώσιμων μετακινήσεων που θα τους συνδέουν, με ιδιαίτερη έμφαση στις μετακινήσεις από και προς το Πανεπιστήμιο.
- Δημιουργία ενός αναγνώσιμου δικτύου πράσινων διαδρομών που θα ενώσει όλα τα σημεία ενδιαφέροντος και τους κοινόχρηστους χώρους και θα συμβάλλει στην διαμόρφωση ενός ελκυστικού και ασφαλούς περιβάλλοντος μετακίνησης.

1.2 Διατύπωση οράματος, προτεραιοτήτων και προβλημάτων που επιδιώκει να λύσει το ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 15ετίας.

Το όραμα του ΣΒΑΚ του Δήμου, όπως αυτό διατυπώθηκε σε προηγούμενη ενότητα έθεσε τις βάσεις για την σύνθεση ορισμένων **κρίσιμων προτεραιοτήτων** για την περιοχή. Οι **προτεραιότητες** αυτές αποτελούν τον κορμό του σχεδίου, καθώς οργανώνουν και συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα για το Δήμο. Στην ουσία, αποτελούν **ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ** του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις για την επίτευξή του.

Με άλλα λόγια, σε ένα όραμα το οποίο αναφέρει ενδεικτικά την «αναδιαμόρφωση του Δημοσίου χώρου» -όπως στην περίπτωση του παρόντος σχεδίου-μία πιθανή προτεραιότητα η οποία θα το εξυπηρετούσε θα ήταν η «Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και η προώθηση των ενεργών μετακινήσεων».

Στην παρούσα ενότητα διατυπώνονται οι **κύριες προτεραιότητες** του ΣΒΑΚ του Δήμου, οι οποίες στην ουσία προκύπτουν από το όραμα, όπως αυτό διατυπώθηκε στην προηγούμενη ενότητα και από τις ανάγκες που φαίνεται να έχει ο Δήμος έως και σήμερα.

Οι προτεραιότητες συγκροτούν τον ακρογωνιαίο λίθο του σχεδίου και απορρέουν σε σημαντικό βαθμό και από τη διαδικασία της διαβούλευσης αλλά και την ανάλυση τη υπάρχουσας κατάστασης, διαδικασίες οι οποίες συνέβαλαν με κρίσιμο τρόπο στην ανάδειξη την σημαντικότερων προβλημάτων και προοπτικών κινητικότητας.

Οι **προτεραιότητες**, οργανώνουν, αποτυπώνουν και συγκεκριμενοποιούν στρατηγική για την κινητικότητα του Δήμου. Αποτελούν την εξειδίκευση του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις με στόχο την αποτελεσματικότερη επίτευξή του (ELTIS, 2019).

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

- Efficiency (Αποδοτικότητα)

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

Οι προαναφερθείσες θεματικές παρουσιάζονται παρακάτω ανά κατηγορία και σε αυτές βασίζονται στην πορεία οι προτεραιότητες που αναπτύσσονται. Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ για το Δήμο.

Πρόκειται για **11 βασικές κατευθύνσεις** οι οποίες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τις θεματικές που παρουσιάστηκαν προηγουμένως και αποσκοπούν στο να «απαντήσουν» στα κυρίαρχα προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης. Με βάση αυτές, θα αναπτυχθούν στις επόμενες ενότητες «έξυπνοι» στόχοι αλλά και κατάλληλα μέτρα για την υλοποίηση τους.

Πίνακας 1: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	**1.** Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις (Ενέργεια)	Η χρήση βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης (π.χ. ποδήλατο ή περπάτημα) έναντι του αυτοκίνητου ή του μηχανοκίνητου δίκυκλου συμβάλει στη μείωση της ενέργειας που καταναλώνεται σε συνολικό επίπεδο για τις μετακινήσεις στο Δήμο. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη διαχείριση των στόλων τροφοδοσίας, στη δημόσια συγκοινωνία και τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης με προτεραιότητα την κυκλοφορία στο κέντρο του , τις περιοχές γειτονιάς και τις περιοχές γύρω από ευαίσθητες υποδομές (σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, εκκλησίες, ΚΑΠΗ κ.α.). Είναι απαραίτητο να δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για αναδιάταξη του αστικού χώρου προς όφελος των ήπιων μορφών μετακίνησης, την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης για τα μηχανοκίνητα οχήματα καθώς και τον επανακαθορισμό των βασικών αρτηριών (Λ. Κηφισού, Λ Αθηνών, Ιερά Οδός, Θηβών κ.ά).

	2. Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος/ Ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Αστικό Περιβάλλον)	Η προστασία των γειτονιών του Δήμου από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για το σχέδιο. Η ύπαρξη μεγάλων φόρτων στο οδικό περιβάλλον της περιοχής, καθ'όλη την διάρκεια του έτους, επιφέρουν σταδιακά υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Μάλιστα, η έντονη χρήση ιδιωτικών οχημάτων συνεπάγεται την εκπομπή υψηλών ατμοσφαιρικών ρύπων (ανάμεσα σε αυτούς και ρύπους υπεύθυνους για το φαινόμενο του θερμοκηπίου) και θορύβου εντός της πόλης. Επομένως η ανάπτυξη μιας κατάλληλης στρατηγικής που περιορίζει τις παραπάνω αρνητικές συνέπειες είναι αναγκαία με ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της ελκυστικότητας του δημόσιου χώρου. Εντός αυτής, περιλαμβάνεται φυσικά και η αποδοτική αξιοποίηση βασικών πόλων έλξης και συγκέντρωσης φόρτου της περιοχής όπως είναι το Πανεπιστήμιο. Ακόμη, η αύξηση και η βελτίωση/αξιοποίηση των χώρων πρασίνου της περιοχής θα συμβάλει στα ποσοστά περπατήματος, στην υγεία των πολιτών, στην αντιμετώπιση του φαινομένου της αστικής θερμονησίδας και στην βελτίωση της εικόνας του Δήμου. Στην κατεύθυνση αυτή ιδιαίτερης σημασίας είναι η δημιουργία ενός ελκυστικού δικτύου πεζών και ποδηλατών καθώς και η αναδιοργάνωση του καθεστώτος κυκλοφορίας των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων.
Κοινωνικές	**3.** Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια Υγεία)	Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρουν και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία. Επιπρόσθετα, η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, ως τρόπων καθημερινής μετακίνησης, μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων. Επιπλέον ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις στην ψυχολογία των μετακινούμενων με ήπια μέσα, καθώς

		ενισχύεται η κοινωνική συνοχή και η επικοινωνία στο δημόσιο χώρο.
	4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση (Προσβασιμότητα)	Το συγκοινωνιακό σύστημα στην περιοχή αλλά και η ο τρόπος με τον οποίο έχει διαμορφωθεί το περιβάλλον κίνησης της πόλης, αποκλείει άτομα και κοινωνικές ομάδες από ορισμένα τμήματα του Δήμου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων ομάδων είναι οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά, τα άτομα με αναπηρία, τα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος, οι μειονότητες κ.α. Βασική προτεραιότητα είναι η διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Η βελτίωση της προσβασιμότητας απαιτεί ένα ενιαίο και ασφαλές δίκτυο πεζού, ενίσχυση της σήμανσης, αλλά και ειδικές υποδομές εξυπηρέτησης (ενδ. πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους, ράμπες ΑΜΕΑ, απομάκρυνση εμποδίων από το χώρο διέλευσης πεζών κ.α.)
	5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)	Ένας βιώσιμος δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των σταθμών των μέσων σταθερής τροχιάς με τους κύριους πόλους ενδιαφέροντος τόσο του Δήμου, όσο και των γειτονικών δήμων μέσω κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς (κοινόχρηστα ποδήλατα, πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες βασισμένες στη ζήτηση κ.α.)
	6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)	Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών (gps, ηλεκτροκίνηση, έξυπνες εφαρμογές για κινητά τηλέφωνα, κτλ) έχει θεμελιώδη σημασία για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων (car-pooling, car-sharing, dockless bicycles, dockless scooters κ.α.) Επιπλέον, η αξιοποίηση των νέων

		τεχνολογιών για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη στο μεταφορικό σύστημα αυξάνοντας παράλληλα την αξιοπιστία του και τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς.
	7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Μέσα από τις απαραίτητες πολιτικές επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για όλους με παράλληλη αναβάθμιση τόσο της αντιληπτής ασφάλειας όσο και της ελκυστικότητας του δικτύου.
	8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)	Η ενίσχυση της συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στον Δήμο είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ. Με δεδομένο ότι ο Δήμος αποτελεί ένα δήμο με χρήσεις υπερτοπικής εμβέλειας , θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση σε επισκέπτες μετακινούμενους στην περιοχή του δήμου.
Οικονομικές	**9.** Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη του Δήμου. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας. Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται σκόπιμη η ενίσχυση του επιπέδου εξυπηρέτησης όλων των μέσων με έμφαση στα ΜΜΜ και στα συλλογικά μέσα μεταφοράς (βλ. ταξί, car-sharing, car-pooling, τουριστικές μετακινήσεις). Όλες οι παρεμβάσεις που βελτιώνουν τη λειτουργικότητα θα πρέπει παράλληλα να στοχεύουν στη μείωση του κόστους και αύξηση της αποδοτικότητας των μετακινήσεων.
	10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας	Η προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, ιδιαίτερα σε εμπορικές περιοχές, μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά

	και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (εμπορευματικές μεταφορές)	στην ενίσχυση της τοπικής αγοράς. Η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, σε συνδυασμό με τις κατάλληλες πολιτικές για στάθμευση έχει αποδειχθεί ότι ενισχύει σημαντικά την τοπική επιχειρηματικότητα. Ακόμη σημαντική συνεισφορά στην ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας έχει και η άρτια οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των καταστημάτων (αλλαγή ωραρίου-δρομολογίου- οχήματος – χρήση κέντρου consolidation σε συνεργασία με όμορους δήμους) καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και επιταχύνει τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.
	11. Ορθολογική οικονομική διαχείριση συστήματος μεταφορών	Η εφαρμογή των κατάλληλων πολιτικών και μέτρων περιορισμού του αυτοκινήτου πχ. ελεγχόμενη στάθμευση, έχει τη δυνατότητα να προσφέρει έσοδα στο Δήμο, τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν σε έργα βιώσιμης κινητικότητας.

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι μέσα από την υλοποίηση του ΣΒΑΚ ο Δήμος θα καταστεί μια περιοχή, η οποία:

1. θα αποδίδει προτεραιότητα σε μέσα και τρόπους μετακίνησης που σέβονται το περιβάλλον, περιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο σημαντικά την κατανάλωση ενέργειας, τη ρύπανση αλλά και το φαινόμενο της αστικής θερμονησίδας
2. θα διαμορφώσει τις κατάλληλες συνθήκες για μεγαλύτερες κοινωνικές αλληλεπιδράσεις και επαφές
3. θα αναβαθμίσει δραστικά το αστικό περιβάλλον
4. θα εξασφαλίζει ένα επαρκές επίπεδο προσβασιμότητας για όλες τις ομάδες μετακινούμενων
5. θα αξιοποιεί την πρόοδο της νέας τεχνολογίας
6. θα επιδιώκει το καλύτερο επίπεδο οδικής ασφάλειας
7. θα ενθαρρύνει τις συμμετοχικές διαδικασίες
8. θα οργανώνει με άρτιο και αποδοτικό τρόπο τις εμπορευματικές μεταφορές
9. θα συμβάλλει στην ενίσχυση της τοπικής εμπορικής αγοράς
10. θα είναι φιλική τόσο προς τους δημότες της, όσο και προς τους επισκέπτες της

Επομένως, ο Δήμος θα πρέπει μέσα από την προώθηση των παραπάνω να μετατραπεί σε ένα Δήμο που θα λαμβάνει υπόψη του την **προστασία του περιβάλλοντος**, θα **υποστηρίζει την τοπική κοινωνία** και θα βασίζεται σε μια **νέα κουλτούρα μετακινήσεων**, απαλλαγμένη από την υφιστάμενη κυριαρχία του αυτοκινήτου. Ως εκ τούτου, η περιοχή θα αποτελέσει ένα **σημαντικό παράδειγμα βιώσιμης κινητικότητας** για τους όμορους Δήμους και, ευρύτερα, την Περιφέρεια Αττικής.

1.3 Ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων ΣΒΑΚ

Η συγκεκριμένη ενότητα διατυπώνει τους επιμέρους στόχους του ΣΒΑΚ, οι οποίοι απορρέουν από τις προτεραιότητες που παρουσιάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα. Οι σχετικές ευρωπαϊκές κατευθύνσεις για τη δεύτερη σειρά οδηγιών του ΣΒΑΚ (ELTIS, 2019) αναφέρουν πως οι στόχοι αυτοί, που πλέον προκύπτουν και σχετίζονται με τους δείκτες παρακολούθησης του σχεδίου, **συγκεκριμενοποιούν τις προτεραιότητες του σχεδίου διότι καθορίζουν με σαφή τρόπο** τι πρέπει να πραγματοποιηθεί στο επόμενο χρονικό διάστημα.

Η επίτευξη τους μάλιστα εντός ενός εύλογου χρονικού διαστήματος, συνεισφέρει σημαντικά και στην πραγματοποίηση των προτεραιοτήτων του σχεδίου. Γι' αυτό το λόγο, διαπιστώνεται πως αποτελούν ζήτημα κομβικής σημασίας για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της πορείας υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να τονισθεί πως στόχοι και «δείκτες» αποτελούν ενιαίο σύνολο και είναι σημαντικό να επιλεγούν κοινοί στόχοι με δεδομένα που αξιολογούνται ως δείκτες και σε άλλα αντίστοιχα σχέδια ανά τις Ευρωπαϊκές πόλεις, ήτοι στόχοι με θεματικές «κοινής αποδοχής».

Στη μεθοδολογική πορεία εκπόνησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σύμφωνα με την πρώτη έκδοση οδηγιών του ELTIS (2013) καθώς και άλλων πιο πρόσφατων εργαλείων, συνίσταται η διαμόρφωση «έξυπνων» στόχων. Ο επιθετικός προσδιορισμός «έξυπνος» πρόκειται για μετάφραση από το αγγλικό λογοπαίγνιο – ακρωνύμιο «SMART» που ως γνωστόν είναι η αγγλική λέξη για το έξυπνος. Το ακρωνύμιο συντίθεται από τα αρχικά των λέξεων: Specific, Measurable, Achievable, Relevant και Time-bound.

Δηλαδή ένας στόχος ο οποίος τίθεται από το ΣΒΑΚ είναι «έξυπνος», στην περίπτωση την οποία:

i. **Είναι συγκεκριμένος**. Ο στόχος οφείλει να είναι προσδιορισμένος με ακρίβεια, εύκολα κατανοήσιμος και αντιληπτός από όλους τους κοινωνικούς, τεχνικούς, πολιτικούς και διοικητικούς παράγοντες οι οποίοι συμμετέχουν στη διαμόρφωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

ii. **Είναι μετρήσιμος.** Για να αποφεύγονται υποκειμενικές εκτιμήσεις για την πορεία υλοποίηση του ΣΒΑΚ είναι αναγκαίο να μπορεί να μετρηθεί εάν ο στόχος επετεύχθη ή όχι

iii. **Είναι εφικτός.** Δεν πρέπει να τίθενται στόχοι που υπερβαίνουν τις οικονομικές δυνατότητες και θεσμικούς περιορισμούς που καθορίζουν τα όρια δράσης των συντελεστών του ΣΒΑΚ.

iv. **Είναι σχετικός.** Ο στόχος πρέπει να υλοποιεί ξεκάθαρα τις προτεραιότητες που έχουν αναπτυχθεί και να διαμορφώνουν το κοινό όραμα για το Δήμο.

v. **Χαρακτηρίζεται από χρονικά όρια.** Η επίτευξη του στόχου δεν πρέπει να επιδιώκεται σε ένα αόριστο χρονικό διάστημα ή να μετατίθεται στο μακρινό μέλλον, διότι σε μία τέτοια περίπτωση χάνει τη δεσμευτικότητά του.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται ανά προτεραιότητα οι έξυπνοι στόχοι σε ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας. Εφόσον κριθούν αποδεκτοί από τους θεσμικούς φορείς, σε επόμενη φάση καθορίζονται τα μέτρα του σχεδίου, ενώ δημιουργείται και το μεθοδολογικό πλαίσιο παρακολούθησης του βαθμού επίτευξης τους σε επόμενο στάδιο.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα ποσοστά που παρουσιάζονται στον επόμενο εναρμονίζονται με την διεθνή βιβλιογραφία, τα διάφορα συστήματα κατάταξης πόλεων (city rankings) και καλές πρακτικές που έχουν υιοθετηθεί από άλλες πόλεις και αποτελούν τους αρχικούς δείκτες του ΣΒΑΚ . Επίσης λήφθηκαν υπόψη οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων που πραγματοποιήθηκαν, οι απαντήσεις και τα στατιστικά στοιχεία που προέκυψαν από την έρευνα ερωτηματολογίου και οι δείκτες όπως υπολογίστηκαν από την ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης.

Πίνακας 2: Παρουσίαση μετρήσιμων στόχων ΣΒΑΚ

Στόχοι	**Υφιστάμενη κατάσταση**	**Υλοποίηση στην 5ετία**	**Υλοποίηση στην 10ετία**	**Υλοποίηση στην 15ετία**
Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)				
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή ηλεκτρικά οχήματα για το Δήμο)	20 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	45 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	το σύνολο των οχημάτων του Δήμου να είναι ηλεκτρικά
1.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή σταθμοί φόρτισης οχημάτων εντός του Δήμου)	19 σταθμοί φόρτισης	30 σταθμοί φόρτισης	40 σταθμοί φόρτισης
1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Σήμερα δεν υπάρχει τιμή μονάδας για το συνολικό ύψος του κόστους μετακίνησης ανά μέσο μεταφοράς, ωστόσο αυτό μπορεί να οριστεί εξετάζοντας τις διαφορετικές κατηγορίες μετακίνησης αλλά και το κόστος	Μείωση κόστους μεταφορών ιδιωτών κατά 7%	Μείωση κόστους μεταφορών ιδιωτών κατά 15%	Μείωση κόστους μεταφορών ιδιωτών κατά 20%

	μεταφορών στο Δήμο μέσω ερωτηματολογίων.			
Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)				
2.1 Μείωση διαμπερών ροών	Το σημαντικότερο κυκλοφοριακό πρόβλημα του Δήμου είναι ο μεγάλος όγκος διαμπερών ροών (70%)	Μείωση κατά 20% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή	Μείωση κατά 40% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από την χρονική περίοδο βάσης)	Μείωση κατά 60% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από την χρονική περίοδο βάσης)
2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών	0,50% στο Δήμο	Αύξηση κατά 5% στο Δήμο	Αύξηση κατά 10% στο Δήμο (από την χρονική περίοδο βάσης)	Αύξηση κατά 15% στο Δήμο (από την χρονική περίοδο βάσης)
2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση	50 km οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Δήμο	Αύξηση κατά 35% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Δήμο	Αύξηση κατά 70% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Δήμο	Αύξηση κατά 95% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Δήμο

2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές εντός του Δήμου)	12km πράσινων διαδρομών στο Δήμο	20km πράσινων διαδρομών στο Δήμο	30km πράσινων διαδρομών στο Δήμο
2.5 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό	Προτείνονται μετρήσεις πεδίου για διερεύνηση οργάνωσης στάθμευσης στο Δήμο. Ωστόσο, αυτή την χρονική περίοδο υπάρχει έλλειψη πολιτικής στάθμευσης και αστυνόμευσης	Μείωση κατά 8% των διαθέσιμων θέσεων μέσω αναπλάσεων	Μείωση κατά 15% των διαθέσιμων θέσεων μέσω αναπλάσεων	Μείωση κατά 20% των διαθέσιμων θέσεων μέσω αναπλάσεων
Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)				
3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	89.416 tn CO2 από τον τομέα των μεταφορών	Μείωση κατά 15%	Μείωση κατά 30%	Μείωση κατά 50%
3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές	Μετρήσεις πεδίου για την αξιολόγηση των γειτονιών αλλά και του κέντρου του Δήμου, αναφορικά με τα μέσα επίπεδα θορύβου	Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του κατά 5%	Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του κατά 10%	Ύπαρξη τουλάχιστον 8 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του κατά 15%
3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	3,6% (3,32% περπάτημα και 0,28% ποδήλατο) στο Δήμο	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο	27% (19% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο	45% (27% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο

3.4 Αύξηση της έκτασης οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά κάτοικο	1,5% ανά κάτοικο	3,5% ανά κάτοικο	7% ανά κάτοικο	10% ανά κάτοικο
Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)				
4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας	20% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο	Αύξηση κατά 15% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο	Αύξηση κατά 30% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο	Αύξηση κατά 65% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο
4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	10km οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο	Αύξηση κατά 15% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο	Αύξηση κατά 30% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο	Αύξηση κατά 65% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο
4.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 88%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 91%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 96%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 99%
Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)				
5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων – πατινιών	1 μέσο/500 κατοίκους	3 μέσα/500 κατοίκους	6 μέσα/500 κατοίκους
5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	3,6% (3,32% περπάτημα και 0,28% ποδήλατο) στο Δήμο	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο	27% (19% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο	45% (27% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο
5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	67% χρήση αυτοκινήτου	Μείωση κατά 10%	Μείωση κατά 20%	Μείωση κατά 35%

Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)				
6.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο	Υπάρχει σύστημα τηλεματικής στις κεντρικές στάσεις	Βελτίωση του υφιστάμενου συστήματος τηλεματικής στο 25% των στάσεων	Βελτίωση τουλάχιστον στο 55% των στάσεων	Πλήρη λειτουργία του αναβαθμισμένου συστήματος τηλεματικής
6.2 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bike sharing system, e-scooters κτλ.)	Δεν υπάρχουν τέτοια καινοτόμα μέσα μετακίνησης στον Δήμο	Εφαρμογή κάλυψης δικτύου κατά 5% του Δήμου	Εφαρμογή κάλυψης δικτύου κατά 15% του Δήμου	Εφαρμογή κάλυψης δικτύου κατά 30% του Δήμου
Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)				
7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	10	Μείωση 10% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 20% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 50% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.
7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου	18 επικίνδυνοι κόμβοι	Μείωση 15% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 30% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 60% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.
7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Περίπου το 20% αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 40 – 60% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 60 -80 % ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 80 - 100% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
7.4 Αντικατάσταση υλικών Ασφαλτόστρωσης	6 km οδικού δικτύου	Αντικατάσταση στο 25%	Αντικατάσταση στο 55%	Αντικατάσταση στο 95%
Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)				

8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	35% των ερωτηθέντων δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 70 -75% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 75-90% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Το 90-100% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
Προτεραιότητα 9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)				
9.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας	15 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	12 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	10 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	7 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής
9.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	0 σταθμοί park n ride (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή)	2 σταθμοί park n ride	3 σταθμοί park n ride	4 σταθμοί park n ride
9.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	30% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 40 – 60 % των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου
Προτεραιότητα 10. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές μεταφορές)				
10.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	Δεν υπάρχει έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας σήμερα	20% της έκτασης του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	1 Κέντρο και 40% της έκτασης του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	2 Κέντρα και 60% της έκτασης του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας
10.2 Εφαρμογή συστήματος air-mobility	Δεν υπάρχει σύστημα air-mobility σήμερα	Εφαρμογή στο 10% του Δήμου	Εφαρμογή στο 25% του Δήμου	Εφαρμογή στο 60% του Δήμου

1.4 Πακέτα Μέτρων

Τα εφικτά και αποτελεσματικά μέτρα που λαμβάνονται υπόψη για το Δήμο κατηγοριοποιούνται σε δέκα (10) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν στις παρακάτω θεματικές:

1) Δημόσια Μέσα Μεταφοράς
2) Ενεργές Μετακινήσεις
3) Αξιοποίηση Νέων Τεχνολογιών
4) Επικοινωνία-Προώθηση-Ευαισθητοποίηση
5) Ηλεκτροκίνηση
6) Βελτίωση Οδικής ασφάλειας
7) Μείωση Κυκλοφορίας Οχημάτων
8) Οργάνωση Στάθμευσης
9) Προσβασιμότητα, Ασφάλεια και Προστασία στο Δίκτυο Μεταφορών
10) Καλύτερη Διαχείριση Οχημάτων Διανομής (Εμπορευματικές μεταφορές)

Σε κάθε πακέτο μέτρων δημιουργούνται ειδικές ομάδες μέτρων όπου εντάσσονται τα επιμέρους μέτρα που αφορούν είτε πολιτικές-ρυθμίσεις, βελτίωση υποδομών, ή κίνητρα.

Επίσης, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι για την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου Δράσης που αφορούν το οδικό δίκτυο και τις μετακινήσεις (πεζή, με ΜΜΜ, με ποδήλατο, με ιδιωτικό όχημα κ.α.), απαιτείται η εκπόνηση συγκοινωνιακών μελετών σε επίπεδο μελέτης εφαρμογής, οι οποίες θα πραγματοποιηθούν σε επόμενα στάδια και οι οποίες θα τεκμηριώσουν την εφικτότητα και θα διερευνήσουν τυχόν επιπτώσεις των προτεινόμενων μέτρων στο σύστημα Μεταφορών και Μετακινήσεων του Δήμου, αλλά και της ευρύτερης περιοχής/γειτονικών Δήμων, καθώς και τυχόν εναλλακτικών λύσεων.

Τέλος, όσον αφορά τη δημιουργία διαδρομών ήπιας μορφής μετακίνησης και πράσινων διαδρομών, τα οποία εκτός από μέτρο πολεοδομικού χαρακτήρα (πχ. πεζόδρομοι) αποτελούν και μέτρο ρύθμισης της κυκλοφορίας, θα πρέπει να εξεταστούν εκτενέστερα στο πλαίσιο κυκλοφοριακής μελέτης της ευρύτερης περιοχής των παρεμβάσεων ή στο πλαίσιο Γενικής Μελέτης Μεταφορών.

Επισημαίνεται ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή, προκειμένου οι όποιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις να ενσωματώνονται αρμονικά στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό του Δήμου και άλλων φορέων (π.χ. ΟΑΣΑ) αλλά και στο ευρύτερο οδικό δίκτυο της περιοχής, προκειμένου να μην οδηγήσουν σε αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και σε μη αποδεκτά επίπεδα εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου.

Πακέτο Μέτρων 1: Δημόσια Μέσα Μεταφοράς

Το πρώτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

1.1 <u>Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί</u>

Η ενίσχυση των μετακινήσεων με ταξί μπορεί να αποτελέσει μία σημαντική εναλλακτική μετακίνησης σε σχέση με το ΙΧ αυτοκίνητο ή τη μοτοσυκλέτα με όφελος για το δημόσιο χώρο καθώς αποφεύγεται η αναζήτηση στάθμευσης και μειώνεται ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων στην πόλη.

Η χωροθέτηση νέων στάσεων (πιάτσες) ταξί σε περισσότερα κρίσιμα σημεία της πόλης, η συνδυαστική χωροθέτησή τους κοντά σε σημεία μετεπιβίβασης είτε σε λεωφορείο είτε σε κοινόχρηστα μέσα μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την αποσυμφόρηση του δήμου .

1.2 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)

Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει την εισαγωγή μίας νέας υπηρεσίας ON – DEMAND μετακίνησης, δηλαδή εξυπηρέτησης των βασικών περιοχών του Δήμου με βάση τη ζήτηση.

Η υπηρεσία αυτή μπορεί να λειτουργεί με οχήματα δημόσια ή ιδιωτικά (δημοτικός στόλος λεωφορείων, μικρά λεωφορεία – mini bus, ταξί που δραστηριοποιούνται στο δήμο κ.α.) και η εξυπηρέτηση μπορεί γίνεται είτε μετά από συνεννόηση μεταξύ μετακινούμενου & διαθέσιμου παρόχου.

1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ

Για την ενίσχυση της ποιότητας της αστικής συγκοινωνίας κρίνεται σκόπιμο να αυξηθεί η συχνότητα των γραμμών λεωφορείων και να συντονιστεί ο χρόνος απόκρισής τους. Ενδεικτικά η αύξηση συχνότητας μπορεί να αφορά στις περιοχές που προκύπτει ότι δεν έχουν επαρκή κάλυψη δημόσιας συγκοινωνίας.

Η αύξηση της συχνότητας μπορεί να αφορά μόνο τις ώρες αιχμής (08.00 -10.00 πρωί, 13.00-15.00 μεσημέρι) ή να είναι στοχευμένη για εξυπηρέτηση μαθητών ή άλλων ειδικών ομάδων.

1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών

Η τεχνολογία μπορεί να καθορίσει την επιλογή κάποιου μετακινούμενου να χρησιμοποιήσει ή όχι τη δημόσια συγκοινωνία. Τα συστήματα τηλεματικής με συνδυασμό πλατφόρμας διαδρομής (real-time) επιτρέπουν στο (δυνητικό) χρήστη να γνωρίζει εάν και πότε εξυπηρετεί μία διαδρομή, να γνωρίζει πότε διέρχεται ένα λεωφορείο από συγκεκριμένο σημείο και το χρόνο που θα βρίσκεται στον προορισμό του. Έτσι ενισχύεται η πιθανότητα να χρησιμοποιήσει τη συγκοινωνία αντί του προσωπικού αυτοκινήτου/ μοτοσυκλέτας.

1.5 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Όλα τα συστήματα συλλογικής και κοινόχρηστης μετακίνησης είναι σημαντικό να έχουν ενιαία τιμολόγηση ώστε να είναι ανταγωνιστικά σε σχέση με την ιδιωτική μετακίνηση. Περιφερειακοί χώροι στάθμευσης, λεωφορεία και κοινόχρηστα ποδήλατα μπορούν – εφόσον επιλεγεί να μην λειτουργούν δωρεάν- να έχουν ενιαία τιμολογιακή πολιτική ώστε να προωθηθεί η χρήση των μέσων με συμπληρωματικό τρόπο, για παράδειγμα για κάποιον που έρχεται από κάποια περιοχή εκτός να έχει τη δυνατότητα να αφήνει το ΙΧ αυτοκίνητο σε χώρο στάθμευσης και με την ίδια χρέωση να μπορεί να μεταβεί σε μικρό λεωφορείο για προσπέλαση του κέντρου ή να χρησιμοποιήσει κοινόχρηστο ποδήλατο/ πατίνι ή άλλο μέσο για την ίδια ή αντίστοιχη διαδρομή.

Πακέτο Μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις

Το δεύτερο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης

Η ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου απαιτεί υποδομές (διάδρομο κίνησης, χώρους στάθμευσης κ.α.), βελτίωση της νοοτροπίας των μετακινήσεων, κίνητρα χρήσης του ποδηλάτου και μέτρα αποθάρρυνσης χρήσης άλλων μέσων (αυτοκίνητο, μοτοσυκλέτα ιδιωτικής χρήσης).

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν διαδρομές μικτής χρήσης ποδηλάτου – αυτοκινήτου (cycle streets) σε οδούς της πόλης όπου ποδήλατο και αυτοκίνητο θα κινούνται στον ίδιο χώρο με προτεραιότητα στο ποδήλατο. Οι ίδιες αυτές διαδρομές είναι οι «πράσινες διαδρομές» όπου ενισχύεται η παρουσία πεζού- ποδηλάτη ενώ παράλληλα δεν αφαιρείται ζωτικός χώρος κυκλοφορίας των άλλων μέσων αλλά αντίθετα οριοθετείται και περιορίζεται η άναρχη στάθμευση.

Για να γίνει αυτό απαιτείται κατάλληλη διαμόρφωση (ανάπλαση) των οδών, η ενίσχυση της ασφάλειας των διασταυρώσεων καθώς και σαφής οριοθέτηση του χώρου κίνησης των πεζών, της στάθμευσης κ.α.

Οι ποδηλατικές υποδομές μικτής χρήσης βοηθούν στην ανάδειξη του δρόμου ως ήπιας κυκλοφορίας, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης

Η ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου απαιτεί υποδομές (διάδρομο κίνησης, χώρους στάθμευσης κ.α.), βελτίωση της νοοτροπίας των μετακινήσεων, κίνητρα χρήσης του ποδηλάτου και μέτρα αποθάρρυνσης χρήσης άλλων μέσων (αυτοκίνητο, μοτοσυκλέτα ιδιωτικής χρήσης).

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν διαδρομές αποκλειστικής χρήσης (διάδρομοι/ λωρίδες) για το ποδήλατο σε κύριες οδούς της πόλης με στόχο την ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου και την παράλληλη ανάπλαση των οδών που διέρχονται. Για τη διαμόρφωση των νέων αυτών υποδομών αξιοποιείται χώρος που σήμερα γίνεται στάση ή και στάθμευση οχημάτων (νόμιμη ή παράνομη) και αποκαθίσταται παράλληλα και ο διάδρομος κίνησης των πεζών.

Οι ποδηλατικές υποδομές αποκλειστικής χρήσης βοηθούν στην σαφή οριοθέτηση της κίνησης και στάθμευσης – κατά περίπτωση- των μέσων, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους

Η ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου είναι απαραίτητη για την μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων που δημιουργούνται από την χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων. Ωστόσο, για να καταφέρει η χρήση ποδηλάτου να ανταγωνιστεί την χρήση του ΙΧ χρειάζεται η δημιουργία ενός επαρκούς υποβάθρου που να επιτρέπει την διασύνδεση περιοχών μεταξύ όμορων δήμων με ασφάλεια και άνεση. Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν ποδηλατικές υποδομές μεγαλύτερης έκτασης μεταξύ περιοχών που ανήκουν σε διαφορετικούς δήμους.

2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα.

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν στις πράσινες διαδρομές, στις οδούς που θα φιλοξενούν διαδρομές μικτής χρήσης ποδηλάτου – αυτοκινήτου (cycle streets) αλλά και σε άλλες τοπικές οδούς σε γειτονιές και πέριξ σχολικών συγκροτημάτων διάδρομοι κίνησης πεζών – πεζοδρόμια με πλάτος 2,10μ. εκατέρωθεν είτε στη μία πλευρά της οδού κατ’ ελάχιστον. Με αυτόν τον τρόπο ενισχύεται η παρουσία πεζού- ποδηλάτη ενώ παράλληλα δεν αφαιρείται ζωτικός χώρος κυκλοφορίας των άλλων μέσων αλλά αντίθετα οριοθετείται και περιορίζεται η άναρχη στάθμευση.

Για να γίνει αυτό απαιτείται κατάλληλη διαμόρφωση (ανάπλαση) των οδών, η ενίσχυση της ασφάλειας των διασταυρώσεων καθώς και σαφής οριοθέτηση του χώρου κίνησης των πεζών, της στάθμευσης κ.α. Οι απλές διαμορφώσεις πεζοδρομίων και η οριοθέτηση της επιτρεπόμενης ή μη στάθμευσης βοηθούν στην ανάδειξη του δρόμου ως ήπιας κυκλοφορίας, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

2.5 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)

Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα.

Οι οδοί που δίνουν προτεραιότητα στην ασφαλή κίνηση του πεζού και αποκλείουν οχήματα από τη διέλευση μπορούν να κατατάσσονται σε μόνιμους ή παροδικούς/ προσωρινούς πεζόδρομους.

Μόνιμες πεζοδρομήσεις γίνονται κατά κανόνα στα κέντρα των πόλεων ενώ στις γειτονιές επιλέγονται σημαντικές διαδρομές που φιλοξενούν ευαίσθητες χρήσεις για παροδική ή μόνιμη πεζοδρόμηση.

Οδοί που επιλέγονται για παροδικές πεζοδρομήσεις μπορούν να σχεδιαστούν ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας με προεξοχές πεζοδρομίων, πύκνωση της φύτευσης, οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης, υπερυψωμένες διαβάσεις, οφιοειδή διάταξη κ.α. και να λειτουργούν για δεδομένο χρονικό διάστημα ως πεζόδρομοι (ενδ. Ώρες λειτουργίας σχολείου) και για δεδομένο χρονικό διάστημα ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας.

2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον

Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα. Σε αυτό το πλαίσιο κινείται και το παρόν μέτρο το οποίο έχει ως στόχο την ενοποίηση του δημοσίου χώρου ώστε να διασφαλιστεί η συνέχεια σε μορφή δικτύου μεταξύ των πεζοδρόμων και να επιτραπεί η συνεχής και ασφαλής ροή πεζών.

2.7 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής

Ο κεντρικός πυρήνας του δήμου φιλοξενεί πλήθος χρήσεων εμπορίου και αναψυχής ενώ αρκετά τμήματα οδών του είναι ήδη προς χρήση αποκλειστικά από πεζούς. Κρίνεται σκόπιμη η πεζοδρόμηση της περιοχής με παράλληλη ανάπλαση των οδών για δημιουργία πρόσθετων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων, ενίσχυση παρόδιου πρασίνου και χώρων ανάπαυσης.

2.8 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων

Οι διαβάσεις πεζών αποτελούν βασική υποδομή εξυπηρέτησης του περπατήματος και προϋπόθεση ασφάλειας για τη διάσχιση οδών. Μαζί με τα πεζοδρόμια αποτελούν τις κρίσιμες υποδομές ενίσχυσης του περπατήματος.

Οι νέες διαβάσεις πεζών θα πρέπει να χωροθετηθούν κατά προτεραιότητα σε όλες τις οδούς υπό ανάπλαση (πράσινες διαδρομές, διαδρομές μεικτής χρήσης ποδηλάτου- αυτοκινήτου, διαδρομές αποκλειστικών υποδομών ποδηλάτων καθώς και έμπροσθεν όλων των στάσεων μέσων δημόσιας συγκοινωνίας, πλησίον των χώρων ενοικίασης κοινοχρήστων μέσων, γύρω από πλατείες, σχολεία, εκκλησίες, κτίρια υπηρεσιών κ.α.).

Το σύνολο των νέων και υφιστάμενων διαβάσεων πεζών θα πρέπει να συνοδεύεται από παρεμβάσεις ενίσχυσης προσβασιμότητας (πεζοδρόμια, ράμπες ΑΜΕΑ, κίνδυνος Β και πλακίδια όδευσης τυφλών κ.α.).

2.9 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες

Αυτό το μέτρο εφαρμόζεται παράλληλα με άλλα μέτρα του ΣΒΑΚ, όπως με την δημιουργία ποδηλατοδρόμων και την δημιουργία πράσινων διαδρομών. Το παρόν μέτρο καταπιάνεται με την τοποθέτηση σήμανσης για την διευκόλυνση της μετακίνησης των ποδηλατών μέσα στην πόλη. Γενικότερα, η πύκνωση της σήμανσης που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους, όπου προβλέπεται, όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

2.10 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος

Η πεζοδρόμηση είναι πολύ σημαντική για μία πόλη και ο ρόλος της καθοριστικός, αφού διαχωρίζει την κυκλοφορία των πεζών από τα μηχανοκίνητα οχήματα, ώστε να δημιουργείται ένα ασφαλές και ποιοτικό περιβάλλον αποκλειστικά για τους πεζούς. Η παρουσία και η μετακίνησή των κατοίκων-επισκεπτών στην πόλη, αποτελεί σημαντικό κριτήριο της ζωντάνιας του κοινωνικού περιβάλλοντος του δρόμου ή μιας γειτονιάς, καθώς επίσης προσδιορίζει κατά ένα μεγάλο βαθμό και την ποιότητα ζωής της πόλης αυτής.

Σε αυτό το πλαίσιο κινείται και το παρόν μέτρο το οποίο έχει ως στόχο την πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ενδιαφέροντος όπου προσελκύεται μεγάλος όγκος πληθυσμού ώστε να ενδυναμωθεί η σχέση μεταξύ πόλεως-κατοίκου και πάνω της να σχεδιαστούν πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας, πάντοτε μέσα σε ένα αστικό περιβάλλον που επιτρέπει τη συνεχή και ασφαλή ροή πεζών

2.11 Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)

Ο δήμος έχει να επιδείξει, τουλάχιστον μέχρι σήμερα, το μεγαλύτερο σε εύρος και έκταση τμήμα της αρχαίας Ιεράς Οδού. Είναι κρίσιμο λοιπόν, στο πλαίσιο αυτού του μέτρου να υπάρχει σύνδεση αυτού του χώρου, ή γενικότερα πολύτιμων χώρων μέσα στην περιοχή παρέμβασης, με ήπια μέσα ή συνδυασμό ήπιων μέσων μετακίνησης με έμφαση (αν είναι εφικτό) στην θερινή περίοδο. Σε αυτό το μέτρο περιλαμβάνονται εργασίες ανάδειξης περιφερειακά των χώρων και ειδικές διαδρομές προσέγγισής τους.

Πακέτο Μέτρων 3: Αξιοποίηση Νέων Τεχνολογιών

Το τρίτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)

Σύστημα μικροκινητικότητας είναι το σύστημα που παρέχει δωρεάν ή έναντι αντιτίμου τη δυνατότητα στο κοινό να χρησιμοποιήσει ένα μέσο μικροκινητικότητας (π.χ. πατίνι) για να μετακινηθεί για μικρό χρονικό διάστημα σε κοντινές αποστάσεις. Τα οχήματα βρίσκονται σε συγκεκριμένες θέσεις ή αφήνονται ελεύθερα στο δίκτυο (dockless). Το σύστημα αποτελείται από τα οχήματα και την πλατφόρμα διεπαφής κοινού- παρόχου καθώς και τις θέσεις εναπόθεσης.

Το μέτρο αυτό λειτουργεί συμπληρωματικά με το μέτρο 3.2 και μπορούν να έχουν κοινά σημεία εναπόθεσης. Σημειώνεται ότι τα κοινόχρηστα οχήματα (πατίνια ή ποδήλατα) μπορούν να κυκλοφορούν στις ποδηλατικές υποδομές και αποτελούν μία ελκυστική εναλλακτική χρήσης μοτοσυκλέτας.

3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Το σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων είναι το σύστημα που παρέχει δωρεάν ή έναντι αντιτίμου τη δυνατότητα στο κοινό να χρησιμοποιήσει ένα ποδήλατο (π.χ. συμβατικό, ηλεκτρικό ή υποβοηθούμενο) για να μετακινηθεί για μικρό χρονικό διάστημα σε κοντινές αποστάσεις.

Τα ποδήλατα βρίσκονται σε συγκεκριμένες θέσεις ή αφήνονται ελεύθερα στο δίκτυο (dockless) και λειτουργεί 24/7.

Το σύστημα αποτελείται από τα ποδήλατα, την πλατφόρμα διεπαφής κοινού- παρόχου, τις θέσεις στάθμευσης (πρόσδεση ή απλή εναπόθεση).

3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων

Car pooling ή συνεπιβατισμός είναι ο συνδυασμός μετά από συνεννόηση των μετακινούμενων που πηγαίνουν προς τον ίδιο προορισμό με σχετικά κοινή αφετηρία.

Το σύστημα αυτό μπορεί να εφαρμοστεί για χώρους όπου συγκεντρώνονται πολλοί εργαζόμενοι (δημοτικό κατάστημα, νοσοκομείο, Περιφέρεια, Δικαστήριο, καταστήματα υπεραγορών κ.α.). Κατά κανόνα απαιτεί την δήλωση ενδιαφέροντος των μετακινούμενων σε πλατφόρμα εκδήλωσης ενδιαφέροντος, η οποία κάνει αυτόματα το «ταίριασμα» των μετακινούμενων.

3.4 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.

Τα συστήματα ευφυών μεταφορών (ITS) προς εφαρμογή στις πόλεις έχουν ως στόχο την υλοποίηση ολοκληρωμένων, σύνθετων και ενοποιημένων εφαρμογών ITS με σκοπό τη βέλτιστη συνδυαστική διαχείριση των οδικών δικτύων και δικτύων ΜΜΜ σε αστικό και περιαστικό επίπεδο.

Το μέτρο αυτό αφορά στην προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων που θα βοηθήσουν το δήμο να καταγράφει δεδομένα κυκλοφορίας, να εντοπίζει και να διαχειρίζεται συμβάντα και να δίνει συγκεντρωτικά πληροφορίες προς του χρήστες του μεταφορικού δικτύου.

Τα συστήματα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν:

- Συστήματα που υποστηρίζουν την συνδυασμένη διαχείριση μεταξύ ΜΜΜ και οδών ή με άλλους τερματικούς σταθμούς (λιμάνια, χώρος στάθμευσης μαρίνας κ.ο.κ.).
- Ενοποιημένα συστήματα πληρωμής εισιτηρίων ΜΜΜ ή άλλων υπηρεσιών, όπως για παράδειγμα για χρήση κοινοχρήστων ποδηλάτων ή μικρών ηλεκτροκίνητων πατινιών (ridesharing), στάθμευση (park n ride) σε συνδυασμό με την πληροφόρηση για διαθέσιμες θέσεις σε parking ή / και την πρόταση για εναλλακτικά parking σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας θέσεων (e- parking),
- Ενοποιημένα συστήματα συνδυασμένης πληροφόρησης οδηγών ΙΧ/ επιβατών ΜΜΜ, όπως για παράδειγμα για χρόνους διαδρομής με ΙΧ και ΜΜΜ, για χρόνους/ συχνότητες διέλευσης ΜΜΜ (λεωφορεία κ.α.), για διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης σε σταθμούς μετεπιβίβασης (park & ride) κ.λ.π.
- Συστήματα πληροφόρησης με Πινακίδες Μεταβλητών Μηνυμάτων (Variable Message Signs – VMS). Η πληροφόρηση μπορεί να περιλαμβάνει χρόνο διαδρομής, πρόταση για επιλογή διαδρομής, ειδοποίηση συμβάντος / καθυστερήσεων, ειδοποίηση για ακραία καιρικά φαινόμενα ή άλλα έκτακτα γεγονότα (π.χ. πορείες – αποκλεισμοί κεντρικών δρόμων) κ.λ.π.
- Συστήματα καταγραφής 24/7 του όγκου της κυκλοφορίας σε δεδομένα σημεία της πόλης ή σε εισόδους σημαντικών γειτονιών, με επικοινωνία άλλων συστημάτων που θα αφορούν σε λήψη απόφασης για έκτακτες ρυθμίσεις αποσυμφόρησης.

Πακέτο Μέτρων 4: Επικοινωνία – Προώθηση – Ευαισθητοποίηση

Στο τέταρτο πακέτο μέτρων συναντώνται τα εξής μέτρα:

4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις

Το μέτρο αυτό αφορά στην υποστήριξη της συστηματικής καταγραφής των καθημερινών μετακινήσεων και των καθημερινών προβλημάτων που εντοπίζονται στο Δήμο και βασίζεται στη συνδρομή της τεχνολογίας για ακούσια ή εκούσια καταγραφή των δεδομένων (κυκλοφορίας, σύνθεσης, τροχαίων συμβάντων, ζητημάτων δικτύου κυκλοφορίας).

Σκοπός είναι να υπάρξει μία βάση δεδομένων που θα μπορεί ο δήμος να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή το που εντοπίζονται προβλήματα στο δίκτυο κυκλοφορίας και εν γένει στο μεταφορικό σύστημα και να επεμβαίνει για τις διορθώσεις. Η είσοδος των στοιχείων σε αυτή τη βάση δεδομένων μπορεί να γίνεται με επιλογή των δημοτών σε πλατφόρμα για προβλήματα (ενδ. Οδοφωτισμός, εμπόδια ορατότητας, λακκούβες, έλλειψη πεζοδρομίου, εντοπισμός προβληματικής διασταύρωσης κ.α.), είτε ακούσια για ζητήματα φόρτων μέσα από ήδη υφιστάμενα εργαλεία (π.χ. google street map) ή και σύγχρονα εργαλεία (ITS).

4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού

Το μέτρο αυτό αφορά στη συστηματική οργάνωση εργαστηρίων συμμετοχικού σχεδιασμού για ζητήματα πολεοδομικού και κυκλοφοριακού χαρακτήρα. Μέσω των εργαστηρίων αυτών μπορούν οι πολίτες να έχουν λόγο στις μελέτες εφαρμογής των επιμέρους έργων υποδομής του ΣΒΑΚ , όπως ενδεικτικά τις μελέτες που θα αφορούν τις αναπλάσεις για ενσωμάτωση πεζοδρομίων, οριοθέτηση στάθμευσης, ποδηλατόδρομων, νέων πάρκων- κοινοχρήστων χώρων κ.α.

4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού

Για να αλλάξει ο τρόπος που μετακινείται ο πολίτης και να γίνει ουσιαστική στροφή προς βιώσιμα μέσα είναι κρίσιμο να πραγματοποιούνται- πριν ή παράλληλα με τα όποια έργα υποδομής – εκδηλώσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων σχετικά με το ρόλο των επιλογών τους (με ποιο μέσο μετακινούνται) και τις επιπτώσεις σε κοινωνικό, περιβαλλοντικό και κυκλοφοριακό επίπεδο.

Κρίσιμες ομάδες πληθυσμού για εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης είναι οι μαθητές- φοιτητές, οι γονείς/ κηδεμόνες μαθητών, οι επαγγελματίες οδηγοί (τροφοδοσία, delivery, δημοτικά οχήματα, απορριμματοφόρα, λεωφορεία) και οι διάφοροι σύλλογοι/ φορείς της πόλης.

Είναι σημαντικό να πραγματοποιούνται συχνά τέτοιες εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης με συνεργασία του δήμου και τοπικών φορέων και ιδιαίτερα σε κρίσιμες χρονικές περιόδους του έτους (ενδεικτικά 4 κατ' έτος - έναρξη σχολικών μαθημάτων, έναρξη εορταστικής περιόδου, θερινή αιχμή κ.α.).

4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις

Το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται ανά 5ετία και είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη τις απόψεις των φορέων και των πολιτών. Ως εκ τούτου κρίνεται σκόπιμο να υπάρχει στην ιστοσελίδα του Δήμου ένας χώρος αποκλειστικά για την κατάθεση ιδεών αναφορικά με τον τομέα μετακινήσεων και μεταφορών, ώστε να μπορούν φορείς και κάτοικοι να προτείνουν παρεμβάσεις στο κέντρο και στις γειτονιές του συνόλου του Δήμου.

4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα

Σε αντιστοιχία με το παραπάνω μέτρο και με δεδομένο ότι το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται ανά 5ετία, είναι χρήσιμο να υπάρχει μία ομάδα ατόμων και φορέων που να προωθούν τη συζήτηση για την κινητικότητα και τις μεταφορές. Το ρόλο αυτό μπορεί να λάβει το συσταθέν Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ με την προϋπόθεση ανανέωσης της συνεργασίας των φορέων και του Δήμου.

4.6 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς

Το μέτρο αυτό αφορά στη σύσταση ενός φυσικού και ουσιαστικού χώρου- γραφείου εντός του Δήμου, κατάλληλα στελεχομένου, ώστε να επεξεργάζεται τα ζητήματα οργάνωσης, παρακολούθησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ (μέτρα και συνάφεια επίτευξης δεικτών) καθώς και τα ζητήματα οργάνωσης των εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης. Το γραφείο θα πρέπει να έχει στενή συνεργασία με τα αρμόδια στελέχη των τμημάτων που προάγουν ζητήματα πρασίνου και αξιοποίησης κοινοχρήστων, κυκλοφορίας και συγκοινωνιών, πολεοδομίας και χωροταξίας, πληροφορικής και προγραμματισμού, και παιδείας.

4.7 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία διαδραστικού διαδικτυακού χάρτη με όλη την πληροφορία που χρειάζεται να έχει ένας επισκέπτης με χαρακτηριστικά μετακινούμενου με ήπια μέσα. Το περιβάλλον αυτό μπορεί να απευθύνεται σε κατοίκους του Δήμου, επισκέπτες από την υπόλοιπη Ελλάδα, αλλά και επισκέπτες από το εξωτερικό.

Πακέτο Μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση

Το πέμπτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας

Το μέτρο αφορά στην ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας με σύγχρονα, μικρά, ευέλικτα και ηλεκτρικά οχήματα. Με δεδομένη τη γεωμετρία του αστικού οδικού δικτύου της πόλης είναι κρίσιμο να κυκλοφορούν μικρά οχήματα τα οποία θα είναι φιλικά στο περιβάλλον και θα συμβάλλουν στη μείωση της συμφόρησης, τη μείωση των εκπομπών CO2 και του αστικού θορύβου.

Αντίστοιχα στο πλαίσιο αυτού του μέτρου εντάσσεται και ο εξηλεκτρισμός του στόλου των υφιστάμενων δημοτικών οχημάτων.

5.2 Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης απαιτεί την χωροθέτηση σταθμών φόρτισης όλων των τύπων ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Σε αυτό το μέτρο εντάσσεται η εκπόνηση ΣΦΗΟ, η έγκριση και προώθησή του και στις επιμέρους δράσεις του εντάσσεται η κατά προτεραιότητα τοποθέτηση βασικού και συμπληρωματικού εξοπλισμού για σταθμούς δημόσιας χρήσης. Είναι κρίσιμο να χωροθετούνται σταθμοί φόρτισης για ΙΧ αυτοκίνητα, μοτοσυκλέτες, ΕΠΗΟ και ηλεκτρικά ποδήλατα καθώς και για ειδικούς τύπους οχημάτων (τροφοδοσία, ΤΑΧΙ, οχήματα ΑΜΕΑ κ.α.).

Το σύνολο των σταθμών φόρτισης Η/Ο δεν θα πρέπει να παρεμποδίζει την κυκλοφορία ευάλωτων ομάδων πληθυσμού (πεζών, ΑΜΕΑ και εμποδιζόμενων, ποδηλάτων κ.α.).

Πακέτο Μέτρων 6: Βελτίωση Οδική Ασφάλειας

Το έκτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα κάτωθι μέτρα:

6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο

Η μείωση του ορίου ταχύτητας αποτελεί καθοριστική παράμετρο οδικής ασφάλειας και συμβάλλει καθοριστικά στη μείωση των τροχαίων συμβάντων και στη μείωση των συμβάντων με σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο.

Στόχος αυτού του μέτρου είναι η θέσπιση ενιαίου ορίου ταχύτητας 30χλμ/ω σε όλες τις κατοικημένες περιοχές της περιοχής παρέμβασης, καθώς και η λήψη πρόσθετων μέτρων παρεμβάσεων σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές της κείμενης νομοθεσίας

6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας προσδιορίζει το κέντρο του δήμου και τις επιμέρους γειτονιές που οφείλουν να έχουν χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας.

6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας είναι η διαμόρφωση ή η απουσία διαμόρφωσης των συμβολών των οδών μεταξύ τους. Υπάρχουν σε όλο τον Δήμο αλλά και σε επιμέρους γειτονιές σημεία που χρήζουν ανασχεδιασμού σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές οδικής ασφάλειας. Η αναβάθμιση των διασταυρώσεων θα ενισχύσει την ασφάλεια για όλους τους μετακινούμενους και θα συμβάλλει στην ανασυγκρότηση του δημόσιου χώρου.

6.4 Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας είναι η διαμόρφωση κόμβων εισόδου στις γειτονιές, όπου κύριες οδικές αρτηρίες διασταυρώνονται με συλλεκτήριες οδούς. Στην περιοχή παρέμβασης υπάρχουν σημεία που χρήζουν ανασχεδιασμού σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές οδικής ασφάλειας. Η αναβάθμιση των διασταυρώσεων θα ενισχύσει την ασφάλεια για όλους τους μετακινούμενους.

6.5 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης

Η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση συμβάλλει καθοριστικά στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Πολλές φορές οι ήδη ισχύουσες ρυθμίσεις δεν σημαίνονται κατάλληλα με αποτέλεσμα να μην είναι διακριτές για όλους τους μετακινούμενους.

Η πύκνωση της σήμανσης για ισχύουσες ρυθμίσεις– με ιδιαίτερη έμφαση στην οριζόντια- και η ενίσχυση της σήμανσης σε κάθε νέα παρέμβαση που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., αλλά και σχετικά με την επιτρεπόμενη ή μη στάθμευση είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους όπου προβλέπεται όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

6.6 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις

Το μέτρο περιλαμβάνει εργασίες σε επικίνδυνες θέσεις που δεν αποτελούν συντήρηση του οδικού δικτύου, αλλά μικρής κλίμακας κατασκευαστικές επεμβάσεις χαμηλού κόστους και υψηλής αποτελεσματικότητας. Συγκεκριμένα, πρόκειται για εργασίες αναβάθμισης και αντικατάστασης του οδικού εξοπλισμού (διαγράμμιση, σήμανση οδών, στηθαία ασφαλείας, μονάδες απόσβεσης ενέργειας, εγκατάστασης ηλεκτρομηχανολογικές κ.λπ.), βελτιώσεις υποδομής (διαπλάτυνση οδοστρώματος, αποκατάσταση φθορών οδοστρώματος, ασφαλτοτάπητες, αντιολισθηρή, έργα αποχέτευσης, τάφροι, ερείσματα, νησίδες πεζοδρομιών κλπ.).

Πακέτο Μέτρων 7: Μείωση Κυκλοφορίας Οχημάτων

Το έβδομο πακέτο περιλαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα:

7.1 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών

Η κυκλοφοριακή οργάνωση μπορεί να προσδιορίσει τις επιτρεπόμενες και μη κινήσεις σε μια περιοχή, να περιορίσει τις διαμπερείς κινήσεις, να προστατεύσει περιοχές.

Στο παραπάνω πλαίσιο αυτό το μέτρο εξειδικεύει τις κατευθύνσεις των οδών ή οδικών τμημάτων των βασικών οδών και απαιτείται σε επόμενο στάδιο κυκλοφοριακή μελέτη εξειδίκευσης περαιτέρω των ρυθμίσεων.

7.2 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών

Το μέτρο αυτό αφορά στην ολοκλήρωση οδών περιμετρικά της πόλης ώστε να λειτουργήσει συνολικά η προτεινόμενη ιεράρχηση (βλ. επόμενο μέτρο), αλλά και στη διαμόρφωση περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για ενίσχυση της προστασίας τους από τη διερχόμενη κυκλοφορία.

7.3 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου

Το μέτρο αυτό αφορά στην αναδιοργάνωση της υφιστάμενης ιεράρχησης του δικτύου ώστε να προστατεύεται ο δήμος του από υψηλή κυκλοφορία οχημάτων, να οριοθετούνται οι γειτονιές και να μη διέρχεται μεγάλος όγκος οχημάτων από οδούς με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και υψηλή πυκνότητα πεζών.

Η νέα ιεράρχηση οφείλει να θεσμοθετηθεί με αλλαγή του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού (αναθεώρηση ΓΠΣ) και οι νέες λειτουργίες των οδών να επιβεβαιωθούν με αλλαγή των γεωμετρικών τους στοιχείων κατά τις σύγχρονες προδιαγραφές.

7.4 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων

Αυτό το μέτρο εφαρμόζεται παράλληλα με άλλα μέτρα του ΣΒΑΚ, όπως με την δημιουργία superblocks και την δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας. Το παρόν μέτρο καταπιάνεται με την τοποθέτηση σήμανσης για την αποφυγή διαμπερών ροών σε συγκεκριμένες γειτονιές και οδούς, αλλά και την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας των μετακινουμένων.

Γενικότερα, η πύκνωση της σήμανσης που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους, όπου προβλέπεται, όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Πακέτο Μέτρων 8: Οργάνωση Στάθμευσης

Στο όγδοο πακέτο μέτρων συναντώνται τα εξής μέτρα:

8.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία μεγάλων χώρων στάθμευσης εντός του δήμου σε θέσεις που να εξυπηρετούν ακτινικά το κέντρο με τη βοήθεια των συμπληρωματικών μέσων (λεωφορεία, ποδήλατα, μέσα μικροκινητικότητας) για ενίσχυση της διατροπικότητας και μείωση του όγκου των κυκλοφορούντων οχημάτων εντός του ευαίσθητου αστικού ιστού.

8.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)

Το μέτρο αυτό αφορά στην εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε κεντρικές οδούς του δήμου όπου (θα) φιλοξενείται οριοθετημένη στάθμευση παρά την οδό καθώς και σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης, και αφορά στον αυτοματοποιημένο έλεγχό τους με έξυπνο σύστημα e-parking. Τα συστήματα e- parking συμπεριλαμβάνουν αισθητήρες σε κάθε θέση στάθμευσης για στάθμευση παρά την οδό και στην είσοδο/ έξοδο για χώρους και παρέχουν πληροφορίες στους χρήστες μέσω εφαρμογής για τη διαθεσιμότητα ή μη θέσεων. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η άσκοπη αναζήτηση διαθέσιμων θέσεων και μειώνεται η συμφόρηση στα τοπικά κέντρα.

Σημειώνεται ότι για τα επιμέρους οδικά τμήματα που θα εφαρμόζεται η ελεγχόμενη στάθμευση κρίνεται σκόπιμο το 5% των συνολικά παρεχόμενων θέσεων να αφορά σε μοτοσυκλέτες.

8.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς

Η στάθμευση αποτελεί βασική παράμετρο για την ενίσχυση της χρήσης ενός μέσου. Σήμερα στο δήμο δεν εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου ή οχημάτων μικροκινητικότητας ως εκ τούτου οι λίγοι χρήστες αυτών αναγκάζονται να δένουν τα οχήματα τους σε δένδρα, στύλους οδοφωτισμού ή προστατευτικά κιγκλιδώματα εμποδίζοντας συχνά τη διέλευση πεζών και ΑμεΑ.

Κρίνεται σκόπιμο να τοποθετηθούν ειδικές θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου (ανοικτού και κλειστού τύπου) για ασφαλή φύλαξη των ποδηλάτων. Η τοποθέτησή τους μπορεί να γίνει σε κοινόχρηστους δημόσιους χώρους και σε ιδιωτικούς χώρους με μεγάλη προσέλευση.

Πακέτο Μέτρων 9: Προσβασιμότητα, Ασφάλεια και Προστασία στο Δίκτυο Μεταφορών (Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος)

Το ένατο πακέτο μέτρων περιέχει τα παρακάτω μέτρα:

9.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου

Το μέτρο αυτό διατρέχει το σύνολο της περιόδου εφαρμογής των λοιπών μέτρων του ΣΒΑΚ και αφορά στην αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης στο σύνολο των οδών που πρόκειται να αναπλαστούν για να φιλοξενήσουν υποδομές βιώσιμης κινητικότητας. Δίνει έμφαση σε υλικά με υψηλή ανθεκτικότητα στη θερμοκρασία και την υγρασία και στοχεύει στη χρήση υλικών με φωτοκαταλυτικές ιδιότητες ώστε – ταυτόχρονα με την πύκνωση πρασίνου, τη μείωση του διατιθέμενου χώρου για κυκλοφορία ΙΧ αυτοκινήτων και την ευρύτερη ανάπλαση – να μειωθεί το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας και το μικροκλίμα στις επιμέρους γειτονιές και το κέντρο.

9.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων

Το μέτρο αυτό αφορά στη διαμόρφωση πράσινων διαδρομών, δηλαδή στην αλλαγή του αστικού οδικού χώρου μέσω αναπλάσεων, δενδροφυτεύσεων κ.λπ. ώστε να ενθαρρύνονται οι μετακινήσεις με ήπια μέσα (περπάτημα, ποδήλατο, μικροκινητικότητα, μη ρυπογόνα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας).

9.3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Η ζώνη χαμηλών εκπομπών είναι μία συγκεκριμένη και οριοθετημένη περιοχή όπου εισέρχονται μόνο οχήματα ΜΗ ρυπογόνα με ειδικές ρυθμίσεις και περιορισμούς.

Κύριες επιδιώξεις της θεσμοθέτησης ζώνης χαμηλών εκπομπών ρύπων στην επιλεγμένη περιοχή του κέντρου του δήμου είναι η προστασία και ανάδειξη της, η αποσυμφόρησή της από την κίνηση των ιδιαίτερα ρυπογόνων Ι.Χ. αυτοκινήτων και οχημάτων τροφοδοσίας, την ανεξέλεγκτη στάθμευση, καθώς επίσης και η προώθηση και ενδυνάμωση βιώσιμων, εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.

Στην περιοχή αυτή θα προβλέπεται η είσοδος οχημάτων των οποίων ο κινητήρας συμμορφώνεται με συγκεκριμένες προϋποθέσεις (όρια EURO STANDARDS) που έχουν τεθεί για την ελεύθερη διέλευσή τους. Πρόκειται δηλαδή για ειδική ζώνη στην οποία θα υπάρχει αυτοματοποιημένος έλεγχος εισόδου των οχημάτων και περιορισμού αυτών στη βάση συμμόρφωσής τους με συγκεκριμένα επίπεδα κατώφλια (thresholds) που έχουν τεθεί για τα Euro Standards (π.χ. απαγόρευση εισόδου Ι.Χ. σε μια ζώνη χαμηλών εκπομπών ρύπων εάν ο κινητήρας βενζίνης είναι μικρότερος από Euro 4 και ο κινητήρας πετρελαίου είναι μικρότερος από Euro 5).

9.4 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες

Το μέτρο αυτό αφορά στη ενίσχυση της προστασίας των περιοχών γύρω από τα σχολεία του δήμου και περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, παρεμβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας, πύκνωση των διαβάσεων πεζών, αναπλάσεις για βελτίωση βαδισιμότητας περιοχής και άλλα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας (σαμαράκια, υπερυψωμένες διαβάσεις- διασταυρώσεις, οφιοειδής διάταξη, διαβάσεις με φιδάκι κατεύθυνσης κ.α.).

9.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)

Το μέτρο αφορά στην επικαιροποίηση του σχεδιασμού των χρήσεων γης με στόχο να βελτιωθούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων (θεσμοθέτηση νέας ιεράρχησης, νέοι πεζόδρομοι, περιοχές προστασίας κ.α.) και να αναβαθμιστεί η ποιότητα ζωής με έμφαση στην ανάμιξη χρήσεων γης, τη μετακίνηση χρήσεων για διαμόρφωση ελεύθερων δημόσιων χώρων.

Η επικαιροποίηση του σχεδιασμού μπορεί να πραγματοποιείται με αναθεώρηση του ΓΠΣ και προσδιορισμό νέων χρήσεων, νέας ιεράρχησης και νέων κοινόχρηστων χώρων και χώρων στάθμευσης καθώς και με χρήση νεότερων πολεοδομικών εργαλείων (π.χ. ΒΑΑ) με στόχο το συνδυασμό ευρύτερων αναβαθμίσεων πολεοδομικών ενοτήτων.

9.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον

Τα μικρά πάρκα τύπου parklet αναπτύσσονται επί της οδού (συνήθως επί της ασφάλτου ή σε άλλο οριοθετημένο χώρο στάθμευσης) σε χώρο 2 * 5μ. δηλαδή όσο περίπου καταλαμβάνει μία θέση στάθμευσης και φιλοξενούν πράσινο ή/και τραπεζοκαθίσματα.

Στοχεύουν στην αύξηση του αστικού πρασίνου με ευέλικτο τρόπο καθώς μπορούν να καταργούνται, να μετακινούνται ή να αλλάζουν ρόλο.

Ενδεικτικά η χωροθέτησή τους μπορεί να γίνει σε οδούς που έχουν οριοθετημένη στάθμευση παρά την οδό μπροστά από δραστηριότητες όπως καφέ/ εστιατόρια ή επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου ή και σε τυχαία σημεία.

9.7 Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης

Τα κέντρα των πόλεων και των γειτονιών σήμερα έχουν αυξημένη παρουσία αυτοκινήτου, άναρχη στάθμευση και απουσία ουσιαστικού δημόσιου χώρου. Στόχος αυτού του μέτρου είναι να ενισχυθεί η ταυτότητα των γειτονιών και των κέντρων τους με δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων που θα επιτρέψουν στους κατοίκους αφενός να ζήσουν και να αλληλεπιδράσουν περισσότερο με την πόλη και τον συνάνθρωπο και αφετέρου να μπορούν να φτάσουν στον προορισμό τους μέσω ενός δικτύου βιώσιμων εναλλακτικών μέσων αντί του ΙΧ αυτοκινήτου.

9.8 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων

Το μέτρο αυτό στοχεύει αμιγώς στην ενίσχυση του αστικού πρασίνου στο σημερινό οδικό περιβάλλον. Με δεδομένα τα ζητήματα που προκύπτουν από την κλιματική απορρύθμιση σε όλες τις αστικές περιοχές είναι κρίσιμη η αύξηση του παρόδιου πρασίνου στον δήμο . Το μέτρο αυτό αφορά τόσο τις πράσινες διαδρομές και τις οδούς υπό ανάπλαση για ενίσχυση των μετακινήσεων με ήπια μέσα όσο και σημειακά τις οδούς γειτονιάς που μπορούν με απλές επεκτάσεις πεζοδρομίων και κατάργηση της στάθμευσης να αυξήσουν σημαντικά το πράσινο στις γειτονιές. Σημειώνεται ότι οι δενδροφυτεύσεις δεν θα πρέπει να γίνονται σε βάρος του υφιστάμενου χώρου του πεζού και ότι σε κάθε περίπτωση θα πρέπει το πεζοδρόμιο να έχει καθαρό πλάτος 1,5μ.

9.9 Δημιουργία Superblocks

Στο πλαίσιο της πρόσφατης προσπάθειας της μεγάλης πόλης να ξεφύγει από την κυριαρχία του αυτοκινήτου, επιστρατεύεται η προσέγγιση των superblocks (υπέρ-οικοδομικά τετράγωνα). Τα superblocks είναι νέα αστικά κύτταρα τα οποία στην περιφέρεια τους επιτρέπουν την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας ενώ στους ενδιάμεσους δρόμους επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτοκινήτων, δίκυκλων, φορτηγών μόνο αν οι οδηγοί τους είναι κάτοικοι, ή αν προμηθεύουν τοπικές επιχειρήσεις, και σε πολύ μειωμένη ταχύτητα, της τάξης των 10 χλμ/ώρα.

Η νέα ριζοσπαστική στρατηγική, που εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στην Βαρκελώνη, μπορεί να περιορίσει την αυτοκινητιστική κυκλοφορία σε μια σειρά από μεγάλους δρόμους, μειώνοντας δραστικά τη ρύπανση και μετατρέποντας τους μικρότερους δρόμους σε «χώρους του πολίτη» για τον πολιτισμό, την ψυχαγωγία και την κοινότητα.

9.10 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)

Στο σύνολο των οδών υπό ανάπλαση όπως προκύπτουν από όλα τα μέτρα είναι απαραίτητη η κατασκευή υποδομών για την ενίσχυση της προσβασιμότητας. Οδεύσεις τυφλών και ράμπες ΑΜΕΑ θα πρέπει να τοποθετούνται σε όλες τις διαδρομές που παρουσιάζονται στα παραπάνω και στα επόμενα μέτρα, καθώς και όπου αλλού κρίνεται εφικτό στο πλαίσιο ολοκληρωμένων ή μεμονωμένων παρεμβάσεων.

9.11 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων

Μέσα στις αρχές της περιεκτικής πόλης (inclusive city), εξέχουσα θέση έχει η υποστήριξη των ΑμεΑ, ούτως ώστε να γίνονται ένα με τον ιστό της πόλης και να μην αποκλείονται από την καθημερινότητα της. Στο παραπάνω πλαίσιο το μέτρο αυτό στοχεύει στην ενίσχυση της προσβασιμότητας για ΑμεΑ στο δήμο μέσω της τοποθέτησης ραμπών σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο.

9.12 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών

Το μέτρο αυτό αφορά στο ήδη διαμορφωμένο δίκτυο της πόλης και των οικισμών και στοχεύει στη βραχυπρόθεσμη αποκατάσταση αστοχιών (εμπόδια στον άξονα κίνησης πεζών όπως ιστοί σήμανσης, στύλοι οδοφωτισμού, δενδροστοιχίες, κλίμακες παρακείμενων ιδιοκτησιών, εμπορεύματα, ζαρντινιέρες, κάδοι απορριμμάτων κ.α.).

Πακέτο Μέτρων 10: Καλύτερη Διαχείριση Οχημάτων Διανομής (Εμπορευματικές Μεταφορές)

Το δέκατο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

10.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία ενός συνολικού συστήματος τροφοδοσίας το οποίο θα έχει καθορισμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης στις κρίσιμες οδούς του δήμου εξοπλισμένες με σήμανση και αισθητήρες που θα επιτρέπουν τον έλεγχο της κατάληψής τους από άλλα οχήματα καθώς και το χρόνο αναμονής σε αυτές. Το σύστημα αυτό μπορεί να είναι εξοπλισμένο με άλλες πληροφορίες σχετικά με το ωράριο τροφοδοσίας, τις περιοχές εφαρμογής του, τη θέση των κέντρων εφοδιαστικής, προτάσεις για επιχειρήσεις κ.α.

10.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας

Σήμερα κάθε επιχείρηση στον δήμο , και στις γειτονιές με μεγάλη επισκεψιμότητα, διαχειρίζεται την παραγγελία και παραλαβή εμπορευμάτων απευθείας με τον πάροχο και ο κάθε πάροχος κατά

κανόνα πηγαίνει ξεχωριστά σε κάθε επιχείρηση. Είναι σημαντικό για τη μείωση της συμφόρησης (συμπ. ρύπανσης και θορύβου) και τη μείωση του κόστους των μετακινήσεων συνολικά να δημιουργηθούν κέντρα αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας σε ανάλογες θέσεις περιμετρικά της πόλης ώστε να γίνεται οργανωμένη παράδοση εμπορευμάτων από τους επιμέρους παρόχους και παραλαβή τους στα καταστήματα με μικρότερα (σε όγκο) οχήματα.

10.3 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Το μέτρο αυτό προωθεί την διαμόρφωση κινήτρων προς τις επιχειρήσεις για να τις ενθαρρύνει να επιλέξουν διαφορετικά μέσα για την παράδοση εμπορευμάτων (π.χ. αντί μηχανής που κάνει διανομή μικρών δεμάτων ή ταχυδιανομών φαγητού – χρήση ηλεκτρικού ποδηλάτου ή οχήματος μικροκινητικότητας, ή αντί συμβατικού αυτοκινήτου τύπου βαν – χρήση μικρού ηλεκτροκίνητου οχήματος ή ποδηλάτου φορτίου).

Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

10.4 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

Το ωράριο φορτοεκφόρτωσης είναι μία ρύθμιση που ισχύει κατά κανόνα στους πεζόδρομους της πόλης, αφήνοντας το σύνολο της υπόλοιπης αστικής περιοχής χωρίς ρύθμιση, άρα η αστική τροφοδοσία δημιουργεί περαιτέρω επιβάρυνση κατά τις ώρες αιχμής.

Το μέτρο αυτό προωθεί τη δημιουργία ενός ενιαίου ωραρίου τροφοδοσίας για όλη την εμπορική περιοχή της πόλης (ενδ. 06.00-09.30 πρωί και 15.30-17.00 απόγευμα και 01.30-3.30 βράδυ) το οποίο θα σημαίνεται κατάλληλα στο σύνολο της πόλης ενώ οι θέσεις τροφοδοσίας θα ελέγχονται με κατάλληλο σύστημα (βλ. μέτρο παραπάνω). Οι πεζόδρομοι μπορούν να έχουν διαφορετικό ωράριο τροφοδοσίας ενώ αντίστοιχα ειδικότερες ρυθμίσεις μπορούν να ισχύουν για παροδικές πεζοδρομήσεις σε οδούς μπροστά από σχολικά συγκροτήματα.

10.5 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

10.6 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

10.7 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές θεωρούνται σημαντική πτυχή της οικονομίας. Ωστόσο, λόγω του λειτουργικού μεγέθους των οχημάτων που χρησιμοποιούνται γι`αυτού του είδους μεταφορών (π.χ. ελλιπής επιτάχυνση/επιβράδυνση, μειωμένη ικανότητα ελιγμών) και των φυσικών τους προδιαγραφών-χαρακτηριστικών (π.χ. μήκος, όγκος) των βαρέων οχημάτων, δημιουργούν αρνητικές επιπτώσεις στη γύρω κυκλοφορία.

Αυτές οι αρνητικές επιπτώσεις περιλαμβάνουν την αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη μείωση της κυκλοφοριακής ασφάλειας, την αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι αρνητικές επιπτώσεις από τα βαρέα οχήματα θα ενταθούν στις κεντρικές αρτηρίες, λόγω της παρουσίας φωτεινών σηματοδοτών, όπου τα βαρέα οχήματα θα πρέπει να επιβραδύνουν, να σταματήσουν στους φωτεινούς σηματοδότες και μετά να επιταχύνουν ξανά.

Λαμβάνοντας υπόψη τις αρνητικές επιπτώσεις των βαρέων οχημάτων στη γύρω κυκλοφορία, θα πρέπει να δημιουργηθούν οι κατάλληλες στρατηγικές διαχείρισης για να αντιμετωπιστεί επιτυχώς η αύξηση του αριθμού των βαρέων οχημάτων και να επιτευχθεί η αποτελεσματική κυκλοφορία τους.

Το μέτρο αυτό είναι συνυφασμένο με μια σειρά από στρατηγικές οι οποίες ενδεικτικά μπορούν να ορίσουν

α) το ωράριο όπου τα βαρέα οχήματα μπορούν να κινηθούν,

β) σε ποιες οδούς της πόλης τα βαρέα οχήματα μπορούν να κινηθούν,

γ) ποιες κατηγορίες βαρέων οχημάτων μπορούν να κινηθούν σε συγκεκριμένους τύπους οδών κτλ.

1.5 Πίνακας Συνεργειών Προτεινόμενων Μέτρων

Στη συνέχεια ακολουθεί ο πίνακας συνεργειών μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων.

Πίνακας 3: Συνέργειες Μεταξύ των Προτεινόμενων Μέτρων

Κωδικός	Προτεινόμενο μέτρο	Συνέργειες με άλλα μέτρα
1.1	Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	1.2, 1.3, 3.4
1.2	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1.1 , 1.3, 1.4, 5.1, 3.4
1.3	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1.1, 1.2, 1.4, 5.1, 3.4
1.4	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	1.2, 1.3, 5.1, 3.4
1.5	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1.1, 1.2, 1.3, 3.4, 8.1, 8.2, 8.3
2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.10, 2.11, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 9.2, 9.4
2.2	Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	2.1, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.10, 2.11, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 9.2, 9.4
2.3	Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 2.6, 2.10, 2.11, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 9.2, 9.4
2.4	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	2.1, 2.2, 2.3, 6.1, 6.3. 6.5, 9.4, 9.10, 9.11
2.5	Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	2.8, 2.11, 4.7, 6.2, 6.5, 9.1, 9.2, 9.4, 9.11
2.6	Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	2.8, 2.11, 4.7, 6.2, 6.5, 9.1, 9.2, 9.4, 9.11
2.7	Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	2.5, 2.6, 2.11, 4.7, 6.2, 6.5, 9.1, 9.2, 9.4, 9.10, 9.11

2.8	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	2.5, 2.6, 9.11, 2.10, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 9.2, 9.4
2.9	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	2.1, 2.2, 2.3, 2.11, 6.2, 6.5, 9.2, 9.3, 9.7, 9.9
2.10	Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος	2.8, 9.11, 2.11, 4.7, 6.2, 6.5, 9.1, 9.2, 9.4
2.11	Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 9.10, 9.11, 2.9, 2.10, 4.7, 6.2, 6.5, 9.1, 9.2
3.1	Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.2, 4.7, 3.4, 9.2, 9.3, 9.4
3.2	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4 3.1, 4.7, 3.4, 9.2, 9.3, 9.4
3.3	Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	3.4
3.4	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4.7, 6.3, 6.4, 8.2, 10.1
4.1	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	4.2, 4.3
4.2	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	4.1, 4.3
4.3	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	4.1, 4.2
4.4	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	4.1, 4.2, 4.3, 9.4
4.5	Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	4.1, 4.2, 4.3, 4.4
4.6	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς	4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5

4.7	Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	2.1, 2.2, 2.3, 2.8, 2.9, 2.11, 3.1, 3.2, 6.4, 6.5, 3.4, 9.2, 9.4
5.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1.2, 1.3, 1.4, 5.2, 9.3
5.2	Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	5.1, 9.3
6.1	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 9.10, 9.11, 2.10, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 9.2, 9.4
6.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	2.1, 2.2, 2.3, 9.10, 9.11, 6.1, 6.5, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.7
6.3	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 9.10, 9.11, 6.1, 6.4, 6.5, 7.3, 3.4, 9.1, 9.4
6.4	Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 9.10, 9.11, 6.1, 6.4, 6.5, 7.3, 3.4, 9.1, 9.4
6.5	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 9.10, 9.11, 9.12, 2.10, 2.11, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 8.2, 9.2, 9.3, 9.4, 10.1
6.6	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	2.5, 2.7, 2.8, 9.10, 9.12, 2.10, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 7.3, 8.2, 9.2
7.1	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 7.2, 7.3, 7.4, 9.2, 9.4,
7.2	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 7.1, 7.3, 7.4, 8.1, 9.3

7.3	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 7.1, 7.2, 7.4, 9.1, 9.2, 9.4
7.4	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.10, 6.2, 9.2, 9.3, 9.7, 9.9
8.1	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	7.2, 7.4, 8.2, 9.3
8.2	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	6.5, 3.4, 8.1, 10.1
8.3	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.7, 2.10, 2.11, 3.1, 3.2, 9.2, 9.7, 9.9
9.1	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	2.7, 2.8, 9.10, 9.11, 2.11, 6.2, 6.3, 6.4, 7.3, 9.2
9.2	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.7, 2.8, 9.10, 9.11, 2.11, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.5, 7.1, 7.3, 9.1, 9.4,
9.3	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	3.1, 3.2, 5.1, 5.2, 6.2, 6.5, 7.2, 8.1, 10.1
9.4	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 9.10, 9.11, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 7.1, 7.3, 7.4, 9.1, 9.2
9.5	Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	2.7, 2.8, 2.11, 5.2, 7.1, 8.1, 8.2, 8.3, 9.3, 9.7, 10.2
9.6	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 9.10, 9.11, 2.10, 2.11, 4.7, 6.1, 6.2, 6.4, 7.1, 7.2, 8.2, 9.1, 9.2, 9.7, 9.8
9.7	Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	2.1, 2.2, 2.3, 9.10, 9.11, 6.1, 6.5, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 9.1, 9.2, 9.3, 9.4
9.8	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 9.10, 9.11, 2.10, 2.11, 4.7, 6.1, 6.2, 6.4, 7.1, 7.2, 8.2, 9.1,

		9.2, 9.7, 9.8
9.9	Δημιουργία Superblocks	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.8, 6.2, 6.3, 6.4, 6.6, 7.1, 8.3
9.10	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 9.11, 9.12, 2.10, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 9.1, 9.2, 9.4
9.11	Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	9.10
9.12	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.11, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 7.1, 9.2, 9.4, 9.6, 9.7, 9.8
10.1	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	6.5, 3.4, 8.2, 9.3, 10.2, 10.3
10.2	Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	10.1, 10.3
10.3	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	10.1, 10.2
10.4	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	8.2, 10.1, 10.2
10.5	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	10.1, 10.2, 10.3
10.6	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	10.1, 10.2, 10.3, 10.5
10.7	Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6

1.6 Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης – Συσχετισμοί μέτρων και πόρων

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται **συνοπτικά** και σχηματικά ο συσχετισμός των μέτρων με τους αρμόδιους φορείς υλοποίησης στο πλαίσιο της δραστηριότητας 7.1 (κατά τον κύκλο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, Eltis) καθώς και ο εντοπισμός των απαιτούμενων πόρων. Σημειώνεται ότι τα αρχικά προτεινόμενα μέτρα εξετάστηκαν τόσο με το Δίκτυο Φορέων όσο και με τους πολίτες και επαναδιατυπώθηκαν / οριστικοποιήθηκαν προκειμένου να διασφαλίζεται η συμφωνία όλων των μερών.

Σημειώνεται ότι οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν ανάλογα με το είδος του μέτρου το οποίο προσδιορίζεται και περιλαμβάνουν έσοδα από τοπικούς προϋπολογισμούς (ΟΤΑ Α και Β βαθμού), κονδύλια από κρατικές ή κοινοτικές επιδοτήσεις και προγράμματα, ειδικά έσοδα (π.χ. τέλη) καθώς και πηγές φορέων και ιδιωτών.

Πίνακας 4: Συσχετισμοί μέτρων και πόρων – αρμοδιοτήτων

Πακέτα μέτρων	Τελικά μέτρα	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/ επισπεύδοντος * με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Συσχετισμός με άλλα επιχειρησιακά/ στρατηγικά σχέδια
ΠΜ1: Δημόσια Μέσα Μεταφοράς	1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	Δήμος, Σύλλογος ιδιοκτητών ταξί	Ίδιοι πόροι Δήμου , Ίδιοι πόροι συλλόγου ιδιοκτητών ταξί, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Αιγάλεω, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΣΔΑΕΚ του Δήμου
	1.2 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου (Ο.Α.Σ.Α.), Δήμος, Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου , Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, ΣΔΑΕΚ του Δήμου, ΓΠΣ Αιγάλεω, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδας
	1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	Ο.Α.Σ.Α, Δήμος	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου , νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνική Στρατηγική για το Περπάτημα, Νέο

				Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδας
	1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	Ο.Α.Σ.Α, Δήμος	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Αιγάλεω, Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) [2019], Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, ΣΔΑΕΚ Αιγαλεω,
	1.5 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Δήμος, Ιδιώτες πάροχοι συγκοινωνιακού έργου	Ίδιο πόροι Δήμου, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνική Στρατηγική για το περπάτημα, 2023, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής
ΠΜ2: Ενεργές Μετακινήσεις	2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	Δήμος, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Αιγάλεω, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδας, Περιφερειακό

				Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, ΣΔΑΕΚ Δήμου Αιγάλεω, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Αιγάλεω, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδας, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, ΣΔΑΕΚ Δήμου Αιγάλεω, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	Δήμος , Όμοροι Δήμοι, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου και όμορων Δήμων, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Αιγάλεω, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδας,

				Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, ΣΔΑΕΚ Δήμου Αιγάλεω, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Αιγάλεω, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα, Εθνική Στρατηγική για το Περπάτημα, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	2.5 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Αιγάλεω Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ

				2021 – 2027, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Αιγάλεω Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	2.7 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Αιγάλεω Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου

	2.8 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	Δήμος, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Αιγάλεω, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα, Εθνική Στρατηγική για το περπάτημα – 2023, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	2.9 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ Κ.Α.	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Αιγάλεω, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	2.10 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Αιγάλεω Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Περιφερειακό

				Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	2.11 Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)	Υπουργείο Πολιτισμού, Περιφέρεια Αττικής, Δήμος	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	ΓΠΣ Αιγάλεω, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
ΠΜ3: Αξιοποίηση Νέων Τεχνολογιών	3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	Δήμος , Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου , Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδας, Εθνική Στρατηγική για το περπάτημα, ΣΔΑΕΚ Αιγάλεω, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής
	3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Δήμος , Ιδιωτική πρωτοβουλία, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας ή Υπουργείο Εσωτερικών, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδας, Εθνική Στρατηγική για το περπάτημα, ΣΔΑΕΚ Αιγάλεω,

				Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής
	3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	Δήμος , Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη, Επιχειρήσεις ή φορείς με μεγάλο αριθμό εργαζομένων	Ίδιοι πόροι Δήμου , Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής
	3.4 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
ΠΜ4: Επικοινωνία-Προώθηση-Ευαισθητοποίηση	4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	Δήμος , Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη	Ίδιο πόροι Δήμου , Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα
	4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ιδιωτική πρωτοβουλία	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια,

				Εθνική Στρατηγική για το περπάτημα – 2023, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, ΣΔΑΕΚ Αιγάλεω
	4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	Δήμος , Εκπ. Οδήγησης & Κυκλ. Αγωγής, Α & Β' βάθμια Εκπαίδευση	Ίδιοι πόροι Δήμου , πόροι Α & Β' βάθμιας Εκπαίδευσης	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Εθνική Στρατηγική για το περπάτημα – 2023, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, ΣΔΑΕΚ Αιγάλεω
	4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα
	4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα

	4.6 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα
	4.7 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Υπουργείο Τουρισμού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνική Στρατηγική για το περπάτημα, 2023, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής
ΠΜ 5:Ηλεκτροκίνηση	5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, ΟΑΣΑ, Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΟΑΣΑ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Εθν. Στρατηγική Ηλεκτροκίνησης, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) [2019], Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, ΣΔΑΕΚ Δήμου

	5.2 Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Δήμος , Ιδιώτες (για ιδιωτικούς σταθμούς φόρτισης Η/Ο)	Ίδιοι πόροι Δήμου , Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Εθν. Στρατηγική Ηλεκτροκίνησης, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) [2019], Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, ΣΔΑΕΚ Δήμου
ΠΜ 6: Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας	6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Πλαίσιο Πολιτικής 2021-2030 για την Οδική Ασφάλεια, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, ΓΠΣ Αιγάλεω, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Πλαίσιο Πολιτικής 2021-2030 για την Οδική Ασφάλεια,

				Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021-2025, Εθνική Στρατηγική για το περπάτημα, 2023, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, ΓΠΣ Αιγάλεω, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΟΜΕΔΙ	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, ΓΠΣ Αιγάλεω, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	6.4 Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΟΜΕΔΙ	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, ΓΠΣ Αιγάλεω, Επιχειρησιακό

				πρόγραμμα του Δήμου
	6.5 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Εθνική Στρατηγική για το περπάτημα, 2023, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	6.6 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.	Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
ΠΜ 7: Μείωση Κυκλοφορίας Οχημάτων	7.1 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του

				Δήμου
	7.2 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	7.3 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω
	7.4 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέτρα	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Εθνική Στρατηγική για το περπάτημα, 2023, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
ΠΜ8: Οργάνωση Στάθμευσης	8.1 Κατασκευή περιφερειακών	Δήμος , Ιδιώτες	Ίδιοι πόροι Δήμου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά	ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω, Εθνική Στρατηγική για

	χώρων στάθμευσης (park n ride)		συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	το περπάτημα, 2023, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα
	8.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	Δήμος , Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ιδιωτική πρωτοβουλία	ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω, Εθνική Στρατηγική για το Περπάτημα, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής
	8.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, Επιχειρήσεις, Εμπ. Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου , Πόροι εμπορικού συλλόγου	Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής
ΠΜ 9: Προσβασιμότητα, Ασφάλεια και Προστασία στο Δίκτυο Μεταφορών	9.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής	Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής
	9.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω,

			προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα, Εθνική Στρατηγική για το Περπάτημα, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, ΣΔΑΕΚ Αιγάλεω, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	9.3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω, ΣΔΑΕΚ του Δήμου, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	9.4 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής με τη συμβολή των Περιφ. Διευθύνσεων Α & Β' Βάθμιας Εκπαίδευσης	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου

	9.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	Δήμος , ΥΠΕΝ	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	ΓΠΣ Αιγάλεω, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου
	9.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, επιχειρήσεις κ.α.	ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	9.7 Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	9.8 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	Δήμος , Κάτοικοι, Επιχειρήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου , Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	9.9 Δημιουργία Superblocks	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, Συνεργασίες ιδιωτών	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου

	9.10 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Αιγάλεω, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα, Εθνική Στρατηγική για το Περπάτημα, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	9.11 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	Δήμος , Ιδιώτες	Ίδιοι πόροι Δήμου , νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ Αιγάλεω, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα, Εθνική Στρατηγική για το Περπάτημα, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
	9.12 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, ΓΠΣ

	επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών			Αιγάλεω, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα, Εθνική Στρατηγική για το Περπάτημα, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου
ΠΜ10: Καλύτερη Διαχείριση Οχημάτων Διανομής	10.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, Εμπορικός σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.	ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής
	10.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, Ιδιωτικός φορέας υλοποίησης	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω
	10.3 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	Δήμος , Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω, ΣΔΑΕΚ Αιγάλεω

	10.4 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	Δήμος , Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου	ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω
	10.5 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	Δήμος , Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω, ΣΔΑΕΚ Αιγάλεω, Εθνική Στρατηγική για το περπάτημα, 2023
	10.6 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	Δήμος	Δήμος , Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Επιμελητήριο	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Περιφερειακό Πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ 2021 – 2027, ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω, ΣΔΑΕΚ Αιγάλεω
	10.7 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια

1.7 Χρονική Υλοποίηση Μέτρων ΣΒΑΚ

Όλα τα παραπάνω (δράσεις, μέτρα, παρεμβάσεις) δεν υλοποιούνται γρήγορα ή ταυτόχρονα, διότι είναι αναγκαίος ο απαραίτητος χρόνος «ωρίμανσης» των έργων και/ ή μελετών, ο χρόνος «προετοιμασίας» των κατοίκων και των επισκεπτών για τις μεταβολές καθώς και ο χρόνος «υλοποίησης» τους. Επομένως, ορίζεται ο σχετικός χρονικός προγραμματισμός για την εικόνα που θα έχει ο Δήμος σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

Ο βραχυπρόθεσμος ορίζοντας αναφέρεται στην πρώτη 5ετία, δηλαδή τη χρονική περίοδο από το έτος 2023 έως και το έτος 2027. Ο μεσοπρόθεσμος ορίζονται αναφέρεται στην πρώτη 10ετία, δηλαδή έως και το έτος 2032, ενώ ο μακροπρόθεσμος επεκτείνεται μέχρι τη 15ετία. Στην επόμενη σελίδα ο **Πίνακας 5** παρουσιάζει τον προγραμματισμό των μέτρων όπως προκύπτουν από τα μέτρα ΣΒΑΚ, που αναφέρθηκαν πριν.

Πίνακας 5: Χρονοδιάγραμμα μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου

Τελικά μέτρα	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	Σχολιασμός
1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης με την προϋπόθεση της άρτιας συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς (ΚΤΕΛ, Δήμος κτλ)
1.2 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1	2	3	4	5											Η δημιουργία γραμμών on-demand θα συμβάλλει σημαντικά στην κάλυψη περισσότερων περιοχών και μπορεί να υλοποιηθεί εντός 5ετίας.
1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας, η συχνότητα των λεωφορειακών γραμμών θα πρέπει να αξιολογείται έτσι ώστε να καλύπτει τις απαιτούμενες ανάγκες.
1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και απαιτεί 10 χρόνια για την εφαρμογή του.
1.5 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο αυτό προϋποθέτει τη δημιουργία χώρων στάθμευσης και για το λόγο αυτό εκτελείται παράλληλα χρονικά. Ωστόσο, χρειάζεται αυξημένο

συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων																χρόνο ωρίμανσης για τον συντονισμό των αντίστοιχων φορέων
2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Η δημιουργία νέων ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης θα ολοκληρωθεί πλήρως μετά το πέρας της 10ετίας. Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης για την εκπόνηση των επιμέρους μελετών και για αυτόν τον λόγο ξεκινά σε παράλληλο χρόνο με τα υπόλοιπα μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και μελετών.
2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Η δημιουργία νέων αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών θα ολοκληρωθεί πλήρως μετά το πέρας της 10ετίας. Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης για την εκπόνηση των επιμέρους μελετών και για αυτόν τον λόγο ξεκινά σε παράλληλο χρόνο με τα υπόλοιπα μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και μελετών.
2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Η δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους θα ολοκληρωθεί πλήρως με το πέρας της 10ετίας. Το μέτρο αυτό

																απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης για την εκπόνηση των επιμέρους μελετών και για αυτόν τον λόγο ξεκινά σε παράλληλο χρόνο με τα υπόλοιπα μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και μελετών.
2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Η βελτίωση των πεζοδρομίων ολοκληρώνεται με το πέρας της 10ετίας.
2.5 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Η πεζοδρόμηση είναι ένα μέτρο το οποίο απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς επιφέρει έντονες κοινωνικές αντιδράσεις.
2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Η πεζοδρόμηση είναι ένα μέτρο το οποίο απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς επιφέρει έντονες κοινωνικές αντιδράσεις.
2.7 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Η πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής είναι ένα μέτρο το οποίο απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς επιφέρει έντονες κοινωνικές αντιδράσεις.
2.8 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και ενσωματώνεται εύκολα στο κοινωνικό σύνολο αλλά απαιτεί μεγάλο

διαβάσεων																χρονικό ορίζοντα για να καλύψει το υφιστάμενο οδικό δίκτυο.
2.9 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Η βελτίωση των υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας ολοκληρώνεται μετά το πέρας της 10ετίας, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται εφόσον αυτό κρίνεται απαραίτητο.
2.10 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το μέτρο αναμένεται να ολοκληρωθεί με το πέρας 10ετίας
2.11 Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης και ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα
3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα εντός των πρώτων 5 ετών. Η υλοποίησή του εξαρτάται και από το ενδιαφέρον ιδιωτών να επενδύσουν στο συγκεκριμένο τομέα στον Δήμο ή από τη δυνατότητα του δήμου να προμηθευτεί και να εγκαταστήσει/ λειτουργήσει στόλο.
3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα εντός των πρώτων 5 ετών. Η υλοποίησή του εξαρτάται και από το ενδιαφέρον του δήμου να

																προωθήσει τέτοιου είδους μεταφορές.
3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται τα πρώτα 5 έτη από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.
3.4 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του σε όλο το Δήμο.
4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και η εφαρμογή του είναι εύκολη αλλά η διαδικασία καταγραφής των αναγκών συνεχίζεται σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας. Το μέτρο που προβλέπει την χρήση εργαλείων crowdsensing προκειμένου να καταγραφούν οι ανάγκες των πολιτών και των επισκεπτών σε μετακινήσεις, ολοκληρώνεται κατά τα πρώτα 2 έτη. Τα ίδια εργαλεία μπορούν να χρησιμοποιούνται και κατά την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ.
4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Το μέτρο για την διοργάνωση εργαστηρίων σχετικών με τη βιώσιμη κινητικότητα διατρέχει οριζόντια το

																σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.
4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Το μέτρο για την ενημέρωση / ευαισθητοποίηση των μαθητών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.
4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται άμεσα και οικονομικά μέσα στο πρώτο χρόνο ολοκλήρωσης του ΣΒΑΚ. Σημαντική είναι η προώθηση της πλατφόρμας στην κοινωνία έτσι ώστε να είναι αποτελεσματικό αυτό το μέτρο.
4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται άμεσα και οικονομικά μέσα στο πρώτο χρόνο ολοκλήρωσης του ΣΒΑΚ. Σημαντική είναι η προώθηση του φόρουμ στην

																κοινωνία έτσι ώστε να είναι αποτελεσματικό αυτό το μέτρο.
4.6 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται τα πρώτα 5 έτη από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.
4.7 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία χαρτών για την ενημέρωση των κατοίκων και των επισκεπτών. Η υλοποίηση του μέτρου είναι άμεση και οικονομική
5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αγοράς και κυκλοφορίας μικρών ηλεκτροκίνητων οχημάτων που θα στελεχώσουν τη δημοτική συγκοινωνία προβλέπεται να υλοποιηθεί εντός των πρώτων 5 ετών.
5.2 Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό ενισχύει την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στο Δήμο. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την

																παρέλευση των 5 ετών, οι θέσεις αξιολογούνται ανάλογα με τις ανάγκες και αυξάνονται οι χώροι φόρτισης.
6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Η γενική μείωση του ορίου ταχύτητας στους δρόμους που δεν ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο υλοποιείται άμεσα στον πρώτο χρόνο.
6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Η θεσμοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων, οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων εντός 10ετίας.
6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα.
6.4 Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα.

6.5 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Κατά τα πρώτα 5 έτη, πραγματοποιείται ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται με την ολοκλήρωση των σχετικών λοιπών μέτρων.
6.6 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του σε όλο το Δήμο.
7.1 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Κατά τα πρώτα 3 έτη, πραγματοποιούνται μονοδρομήσεις οδών και συνεχίζονται, όπου χρειάζεται, μέχρι το πέρας της 15ετίας.
7.2 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Το μέτρο της δημιουργίας περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών ξεκινά από το έτος 2023 – ολοκληρώνεται με την οριστική εφαρμογή του σχεδιασμού (ορίζοντας 10ετίας- 15ετίας) καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών και διανοίξεων οδών
7.3 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου ολοκληρώνεται σε ορίζοντα 10ετίας –

																15ετίας καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών, διανοίξεων και άλλων παρεμβάσεων
7.4 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Κατά τα πρώτα 5 έτη, πραγματοποιείται ενίσχυση της σήμανσης για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται με την ολοκλήρωση των σχετικών λοιπών μέτρων
8.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Η δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 5 ετών, οι θέσεις στάθμευσης αλλάζουν σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων.
8.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Το μέτρο αυτό υλοποιείται στα 10 έτη, καθώς απαιτείται συντονισμός μεταξύ του δήμου και των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης για την ενημέρωση των κατοίκων και επισκεπτών.
8.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην βελτίωση του επιπέδου προώθησης εναλλακτικών τρόπων κινητικότητας και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του σε όλο το Δήμο.

9.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο λόγω των απαιτούμενων παρεμβάσεων που πρέπει να γίνουν.
9.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και γι' αυτό το λόγο ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και υπηρεσιών
9.3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η υλοποίηση του μέτρου αυτού μπορεί να ξεκινήσει μετά την 10ετία καθώς προϋποθέτει την εισαγωγή και χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων στην Ελλάδα.
9.4 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	1	2	3	4	5											Η ανάπλαση οδών μπροστά από σχολικές εγκαταστάσεις υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη. Οι πεζοδρομήσεις δεν σημαίνουν απαραίτητα και αναπλάσεις των οδών, μπορούν να υλοποιούνται με απλή σήμανση και συνοδευτικές υποδομές traffic calming. Σημειώνεται ότι η προώθηση περαιτέρω μέτρων για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις πέριξ των σχολείων συνεχίζεται και μετά την παρέλευση των 5 ετών.

9.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο αυτό διαθέτει μεγάλο χρονικό ορίζοντα καθώς οι διαδικασίες για την αλλαγή των χρήσεων γης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ είναι χρονοβόρες
9.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο καθώς θα πρέπει να μειωθούν θέσεις στάθμευσης στις οδούς με αποτέλεσμα να προκαλούνται ενστάσεις από το κοινωνικό σύνολο. Απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.
9.7 Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο αυτό συνδέεται με άλλα μέσα έτσι ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικά και έτσι απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.
9.8 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	1	2	3	4	5											Η δεντροφύτευση των οδών μπορεί να πραγματοποιηθεί άμεσα και με χαμηλό κόστος. Αναμένεται εντός της 5ετίας να έχει ολοκληρωθεί.
9.9 Δημιουργία Superblocks	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το μέτρο αυτό συνδέεται με άλλα μέτρα έτσι ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικά και έτσι απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.

9.10 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Η βελτίωση των υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας ολοκληρώνεται μετά το πέρας της 10ετίας, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται εφόσον αυτό κρίνεται απαραίτητο.
9.11 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	1	2	3	4	5											Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και ενσωματώνεται εύκολα στο κοινωνικό σύνολο.
9.12 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	1	2	3	4	5											Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα με την πραγματοποίηση σημειακών παρεμβάσεων σε διαφορές οδούς του Δήμου με στόχο την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.
10.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται εντός της πρώτης 5ετίας έτσι ώστε να θωρακιστεί η περιοχή από την κίνηση των βαρέων οχημάτων.
10.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το μέτρο αυτό απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς αφορά τη δημιουργία ενός έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας μέσω εφοδιαστικής αλυσίδας. Για την υλοποίηση αυτού του μέτρου απαιτείται συντονισμός μεταξύ των φορέων που εκτελούν εμπορευματικές μεταφορές

10.3 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι άμεση καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης. Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας.
10.4 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	1	2	3	4	5											Η θέσπιση ωραρίων φορτοεκφόρτωσης είναι ένα μέτρο το οποίο υλοποιείται άμεσα και οικονομικά. Εντός της πρώτης 5ετίας από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ αναμένεται να έχει εφαρμοστεί.
10.5 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι άμεση καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης. Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας.
10.6 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Όλες οι απαραίτητες διαδικασίες που στοχεύουν στον περιορισμό των δημοτικών τελών σε φιλοπεριβαλλοντικές επιχειρήσεις, ολοκληρώνονται μέσα στα πρώτα 3 έτη, αλλά σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας δίνονται κίνητρα για την στροφή σε ήπιες μετακινήσεις
10.7 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το μέτρο αυτό συνδέεται με άλλα μέτρα έτσι ώστε να

															λειτουργήσει αποτελεσματικά και έτσι απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.

1.8 Συνοπτική περιγραφή και βασικοί χάρτες για τη σταδιακή εφαρμογή των μέτρων

Λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες του Δήμου, ως καταλληλότερο κρίνεται το ριζοσπαστικό σενάριο. Σύμφωνα με αυτό, τα μέτρα που αναλύθηκαν στα παραπάνω παρουσιάζονται στην συνέχεια.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να τονιστεί ότι η χωροθέτηση του Νέου ΚΣΥΛ σρην περιοχή του Ελαιώνα πρόκειται να επιφέρει σημαντικές κυκλοφοριακές αλλαγές στην περιοχή, όπως περιγράφεται ακολούθως.

- **Σχετικά με την Ιερά Οδό**

Στο πλαίσιο της ευρύτερης αναβάθμισης του Ελαιώνα και της αξιοποίησης των κενών εκτάσεων που εντοπίζονται στην περιοχή, αποφασίστηκε και η χωροθέτηση του νέου ΚΣΥΛ (Κεντρικός Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων) σε αυτήν. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Περιβαλλοντική Μελέτη που εκπονήθηκε, ο ΚΣΥΛ προβλέπεται να κατασκευασθεί σε οικόπεδο έκτασης 66.420 m2 στην περιοχή που περικλείεται από τον Παράδρομο της Λ. Κηφισού, την Ιερά Οδό και τις οδούς Αγ. Άννης και Πιερίας. Πρόκειται για ένα έργο που αποσκοπεί στην αντικατάσταση των δύο υφιστάμενων Σταθμών Υπεραστικών Λεωφορείων (Λιοσίων και Κηφισού) και στην ευρύτερη συνένωση των υπηρεσιών τους, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των μετακινούμενων.

Στο πλαίσιο αυτό, στον εν λόγω χώρο θα δημιουργηθεί μια σειρά υποδομών ευρύτερου χαρακτήρα ενώ ταυτόχρονα θα λαμβάνουν χώρα διαφορετικές δραστηριότητες, δημιουργώντας έτσι έναν ακόμα σημαντικό υπερτοπικό πόλο έλξης στην περιοχή. Τόσο ο ίδιος ο σταθμός όσο και οι υπόλοιπες εγκαταστάσεις που προβλέπονται θα έχουν ως αποτέλεσμα την έλξη πολλών μετακινούμενων προς την περιοχή, γεγονός που θα επηρεάσει σημαντικά τόσο το αστικό όσο και το συγκοινωνιακό της σύστημα.

Η χωροθέτηση του ΚΣΥΛ στο συγκεκριμένο σημείο θα οδηγήσει σε μεγάλη επιβάρυνση της Ιεράς Οδού, η οποία με την σειρά της θα επηρεάσει σημαντικά την κυκλοφοριακή λειτουργία του δικτύου τόσο του Δήμου όσο και των όμορων Δήμων από τους οποίους διέρχεται. Πιο συγκεκριμένα, πληθώρα μετακινούμενων επί της Λ. Αθηνών (από την κατεύθυνση της Κορίνθου) με τελικό προορισμό τον σταθμό, κατά πάσα πιθανότητα, θα επιλέγουν να συνεχίσουν την διαδρομή τους απευθείας μέσω της Ιεράς Οδού, παρακάμπτοντας την Λ. Κηφισού.

Απόρροια αυτού θα είναι η έντονη φόρτισή της, από την αρχή της κιόλας, με μεγάλες ροές οχημάτων. Ταυτόχρονα, σημαντική παράμετρος της υποβάθμισης της οδού θα είναι και η συχνότερη χρήση της από βαρέα οχήματα και λεωφορεία τα οποία θα κατευθύνονται από και προς τον ΚΣΥΛ με αποτέλεσμα να δημιουργούν αισθητές κυκλοφοριακές αλλά και περιβαλλοντικές πιέσεις.

Συνεπώς, η διέλευση από την Ιερά Οδό, αν και για τον ίδιο τον μετακινούμενο με αυτοκίνητο θα εκλαμβάνεται ως συντομότερη και συνεπώς βολικότερη, θα επιφέρει σημαντικά προβλήματα τόσο στο συγκοινωνιακό δίκτυο όσο και στο αστικό περιβάλλον. Το πρόβλημα, μάλιστα, για το θα είναι ακόμα εντονότερο μιας και η εν

λόγω οδός, πέραν του ότι τέμνει διαμπερώς τον Δήμο, ταυτόχρονα διέρχεται από τον κεντρικό του πυρήνα, την «καρδιά» της πόλης, όπου και εντοπίζεται το πολεοδομικό της κέντρο. Ταυτόχρονα, θα αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο στην επίτευξη του οράματος για την Ιερά Οδό, σύμφωνα με το οποίο η ανάδειξή της θα επέλθει με την επαναφορά του ιστορικού της χαρακτήρα.

Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται αντιληπτό ότι θα επηρεάσει άμεσα τις ενεργές μετακινήσεις και ιδιαίτερα την λειτουργία του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλάτου, το οποίο σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας διέρχεται και αυτό από την Ιερά Οδό. Αναμφισβήτητα, εκτιμάται πως οι συνθήκες που θα επικρατήσουν θα περιορίζουν την οδική ασφάλεια των ποδηλατών και θα δυσχεραίνουν ευρύτερα την κίνηση τόσο αυτών όσο και των πεζών.

Συνεπώς, είναι απαραίτητη η μέριμνα για την μέγιστο δυνατό περιορισμό της χρήσης της εν λόγω οδού τόσο από τους χρήστες του ΚΣΥΛ όσο και από τον στόλο οχημάτων του. Ουσιαστικά, ζητούμενο είναι η διατήρηση της κίνησής τους -τουλάχιστον των βαρέων οχημάτων και των λεωφορείων- στους δύο κύριους οδικούς άξονες (Λ. Κηφισού και Λ. Αθηνών) και η (περιορισμένη) διέλευσή τους από την Ιερά Οδό αποκλειστικά και μόνο για την είσοδό τους στον σταθμό.

Πιο αναλυτικά, θα πρέπει να εξασφαλιστεί ότι οι ενδιαφερόμενοι που θα διέρχονται από την δυτική πλευρά του Δήμου θα ακολουθούν την διαδρομή: Λ. Αθηνών – Λ. Κηφισού – Ιερά Οδός, χρησιμοποιώντας μόνο το τμήμα της οδού που ανήκει στην περιοχή του Ελαιώνα. Το παραπάνω, μπορεί να επιτευχθεί με τις κατάλληλες ρυθμίσεις, οι οποίες θα προκύψουν μέσα από την εκπόνηση μιας κυκλοφοριακής μελέτης που θα αφορά την ευρύτερη περιοχή ενδιαφέροντος και θα λαμβάνει υπόψη όλα τα παραπάνω.

Τελικά, η νέα ιεράρχηση του δικτύου (η οποία επηρεάζεται άμεσα) διαμορφώνεται ως εξής:

- Νέα Ιεράρχηση Δήμου:
    - Λεωφόροι – Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Λ. Κηφισού, Λ. Αθηνών (δυτικό τμήμα έως το σημείο τομής με την Λ. Κηφισσού)
    - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αθηνών (ανατολικό τμήμα από το σημείο τομής με την Λ. Κηφισσού), Π. Ράλλη (ανατολικό τμήμα από το σημείο τομής με την Λ. Κηφισσού)
    - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Ιερά Οδός (τμήμα εκτός Δήμου), Θηβών, παράδρομοι Λ. Κηφισού, παράδρομοι Λ. Αθηνών
    - Συλλεκτήριες οδοί: Ιερά Οδός (τμήμα εντός Δήμου), Π. Καβάλας (από Ιερά Οδό μέχρι Δημαρχείου), Δημαρχείου, Ν. Πλαστήρα, Α. Παπαναστασίου, Μίνωος (μέχρι Α. Παπαναστασίου), Βορείου Ηπείρου, Δημοκρατίας, Κορυδαλλού (από Δημοκρατίας μέχρι Αποστόλου Παύλου), Μ. Αλεξάνδρου, Νέστου, Αγίας Μαρίνας, Κορυτσάς, Έβρου, Μαρκόνι, Αγίας Άννης, Ορφέως
    - Ήπιας κυκλοφορίας: Ιθάκης (από Πλατάνων μέχρι Κερκύρας), Πατριάρχου Γρηγορίου Ε’, Ζωσιμάδων, Αγίου Σπυρίδωνος (από

Ζωσιμάδων μέχρι Δημητσάνας), Δημητσάνας, Εδέσσης (από Δημητσάνας μέχρι Έβρου), Μαυροκορδάτου, 8ης Δεκεμβρίου, Ρεθύμνης, Κυπαρισσίας (από Σαλαμίνας μέχρι Ρεθύμνης), Σαλαμίνας (από Κυπαρισσίας μέχρι Νέστου), Κατσαρού, Ξανθίππης, Φειδίου (από Ιερολοχητών μέχρι Αριστοτέλους), Αριστοτέλους, Ιωαννίνων (από Αριστοτέλους μέχρι Παπούλα), Κορυδαλλού (από Δημοκρατίας μέχρι Κ. Βάρναλη, Κ. Βάρναλη, Θεσσαλονίκης (από Θηβών μέχρι Α. Παπαναστασίου), Σ. Σαράφη (από Θεσσαλονίκης μέχρι Ιερά Οδό), Μοσχονησίων (από Αδριανουπόλεως μέχρι Κωνσταντινουπόλεως), Κυζίκου, Βελισαρίου (από Α. Διάκου μέχρι Κυζίκου), Λευκωσίας, Μαυρομιχάλη

- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 3409,11στρ.
    - Περιοχή 1: Κόδρου, Ρίμινι, Πατριάρχου Γρηγορίου Ε', Ζωσιμάδων, Αγίου Σπυρίδωνος, Παλληκαρίδη, Αμπελακίων, Δημητσάνας, Κορυτσάς, Ιερά Οδός, Ζέφυρου, Πολυδεύκους, Πλαταιών, Κηπουπόλεως
    - Περιοχή 2: Έβρου, Εδέσσης, Μυκηνών, Κορίνθου, Ολυμπίας, Ιερά Οδός
    - Περιοχή 3: Πελοποννήσου, Κοζάνης, Αγίου Νεκταρίου, Αγίου Σπυρίδωνος, Γοργοποτάμου, Δερβενακίων, Γραβιάς, Λ. Αθηνών, Λ. Θηβών, Κουντουριώτου, Δαρδανελλίων, Πλαπούτα, Σίφνου, Σουλίου,
    - Περιοχή 4: Λ. Θηβών, Λ. Αθηνών, Λ. Κηφισού, Ιερά Οδός, Δημαρχείου, Π. Καβάλας
    - Περιοχή 5: Ιερά Οδός, Α. Παπαναστασίου, Μίνωος, Βορείου Ηπείρου, Θηβών
    - Περιοχή 6: Ιερά Οδός, Λ. Κηφισού, Μίνωος, Α. Παπαναστασίου
    - Περιοχή 7: Μ. Αλεξάνδρου, Ιερά Οδός, Θηβών, Δημοκρατίας, Αποστόλου Παύλου
    - Περιοχή 8: Δημοκρατίας, Θηβών, Οριζομύλων, Αποστόλου Παύλου, Κορυδαλλού
    - Περιοχή 9: Μ. Αλεξάνδρου, Νέστου, Αγίας Μαρίνας, Ιερά Οδός
- Αναδιαμόρφωση κόμβων, Αριθμός: 18
    - Θέση 1: Λ. Αθηνών & Θηβών
    - Θέση 2: Λ. Αθηνών & Λ. Κηφισού
    - Θέση 3: Θηβών & Π. Καβάλας
    - Θέση 4: Θηβών & Ιεράς Οδού
    - Θέση 5: Θηβών & Κ. Βάρναλη - Θεσσαλονίκη

- Θέση 6: Θηβών & Δημοκρατίας – Βορείου Ηπείρου
- Θέση 7: Ιερά Οδός & Αγίας Μαρίνας
- Θέση 8: Ιερά Οδός & Έβρου
- Θέση 9: Ιερά Οδός & Μ. Αλεξάνδρου
- Θέση 10: Ιερά Οδός & Σ. Σαράφη – Ν. Πλαστήρα
- Θέση 11: Ιερά Οδός & Δημαρχείου
- Θέση 12: Ιερά Οδός & Αγίας Άννης
- Θέση 13: Εδέσσης & Δημητσάνας – Κορυτσάς
- Θέση 14: Νέστου & Μ. Αλεξάνδρου
- Θέση 15: Δημοκρατίας & Κορυδαλλού
- Θέση 16: Α. Παπαναστασίου & Κυζίκου
- Θέση 17: Α. Παπαναστασίου & Θεσσαλονίκης
- Θέση 18: Α. Παπαναστασίου & Μίνωος

- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride): Αριθμός: 4
  - Θέση 1: Εδέσσης & Πλαταιών
  - Θέση 2: Λ. Αθηνών (μεταξύ Γοργοποτάμου & Χίου)
  - Θέση 3: Θεσσαλίας (Ελαιώνας - Βόρειο τμήμα μεταξύ Λ. Κηφισού & Μαρκόνι)
  - Θέση 4: Π. Ράλλη (μεταξύ Θηβών & Σαλαμινίας)
- Κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης εντός αστικού ιστού: Αριθμός: 2
  - Θέση 1: Μ. Αλεξάνδρου, Χ. Τρικούπη & Παπαρρηγοπούλου (Υπόγειος)
  - Θέση 2: Πλατεία Ειρήνης (Υπόγειος)
- Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 507,73 στρ
  - Περιοχή 1: Δαρδανελλίων – Κουντουριώτου – Θηβών – Κωνσταντινουπόλεως
  - Περιοχή 2: Θηβών – Κουντουριώτου – Ν. Πλαστήρα – Κωνσταντινουπόλεως
  - Περιοχή 3: Κουντουριώτου – Περγάμου – Κωνσταντινουπόλεως – Ν. Πλαστήρα
  - Περιοχή 4: Δαρδανελλίων – Κωνσταντινουπόλεως – Θηβών – Ιερά Οδός
  - Περιοχή 5: Ιερά Οδός – Θηβών – Κωνσταντινουπόλεως – Πανόρμου

- Περιοχή 6: Πανόρμου – Κωνσταντινουπόλεως – Ν. Πλαστήρα – Ιερά Οδός
- Περιοχή 7: Ν. Πλαστήρα – Κωνσταντινουπόλεως – Περγάμου – Ιερά Οδός
- Περιοχή 8: Περγάμου – Κωνσταντινουπόλεως – Μυριοφύτου – Ιερά Οδός
- Περιοχή 9: Μ. Αλεξάνδρου – Ιερά Οδός – Λογοθέτη – Αρκαδίου - Βελεστίνου
- Περιοχή 10: Λογοθέτη – Ιερά Οδός – Θηβών – Αρκαδίου
- Περιοχή 11: Βελεστίνου – Αρκαδίου – Θηβών – Περικλέους
- Περιοχή 12: Βελεστίνου – Περικλέους – Θηβών – Ιερολοχιτών
- Περιοχή 13: Ιερά Οδός – Γρηγορίου Κυδωνίων – Ρήγα Φεραίου – Θηβών
- Περιοχή 14: Γρηγορίου Κυδωνιων – Ιερά Οδός – Σ. Σαράφη – Ρήγα Φεραίου
- Περιοχή 15: Σ. Σαράφη – Ιερά Οδός – Ελλησπόντου – Ρήγα Φεραίου
- Περιοχή 16: Ελλησπόντου – Ιερά Οδός – Ραιδεστού – Ρήγα Φεραίου
- Περιοχή 17: Θηβών – Ρήγα Φεραίου – Γρηγορίου Κυδωνιων – Αθανασίου Διάκου
- Περιοχή 18: Γρηγορίου Κυδωνιων – Ρήγα Φεραίου – Σ. Σαράφη – Αθανασίου Διάκου
- Περιοχή 19: Σ. Σαράφη – Ρήγα Φεραίου – Ελλησπόντου – Αθανασίου Διάκου

- Κατασκευή κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας εντός αστικού ιστού: Αριθμός: 1
  - Θέση 1: Νάξου & Σαμαρά (Ελαιώνας) με δυνατότητα επέκτασης
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμων: Μήκος νέας υποδομής: 12,89km
  - Διαδρομή 1: Κορυτσάς (σύνδεση με υφιστάμενο δίκτυο ποδηλάτων)
  - Διαδρομή 2: Ιερά Οδός
  - Διαδρομή 3: Αγίας Μαρίνας – Νέστου – Μ. Αλεξάνδρου – Ιερολοχιτών – Αποστόλου Παύλου – Οριζόμυλων – Λακωνίας – Δημαρχείου – Βορείου Ηπείρου
  - Διαδρομή 4: Α. Παπαναστασίου – Μίνωος – Σκρά – Θηβών – Πανεπιστημιούπολη Π.Α.Δ.Α. (νότιο τμήμα)
  - Διαδρομή 5: Δημαρχείου – Π. Καβάλας – Δερβενακίων – Αγίου Σπυρίδωνος

- Διαδρομή 6: Άλσος Μπαρουτάδικο – Πανεπιστημιούπολη Π.Α.Δ.Α. (σύνδεση με υφιστάμενο δίκτυο ποδηλάτων)

- Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Μήκος: 30,89km
  - Διαδρομή 1: Ιερά Οδός
  - Διαδρομή 2: Μ. Αλεξάνδρου – Γιαννιτσών – Σαλαμίνας – Κορυτσάς – Μιλτιάδου – Α. Σικελιανού – Τομπαζή -Σερίφου – Πίνδου – Πολυδεύκους – Ηρακλείτου – Αγίου Γεωργίου – Ζωσιμάδων – Εδέσσης – Δημητσάνας – Αγίου Σπυρίδωνος – Αγίου Νεκταρίου – Κοζάνης – Θεοτόκου – Δερβενακίων – Ανεξαρτησίας – Π. Καβάλας – Σκύρου
  - Διαδρομή 3: Εδέσσης – Βαλτετσίου – Ανδρέα Πανάγου – Ολυμπίας
  - Διαδρομή 4: Πελοποννήσου – Σουλίου – Χίου, Σίφνου – Πλαπούτα – Δαρδανελλίων
  - Διαδρομή 5: Άλσος Μπαρουτάδικο
  - Διαδρομή 6: Θηβών – Κολοκοτρώνη – Ν. Πλαστήρα – Καραϊσκάκη – Μαρμαρά – πάροδος Επίκουρου – Παυσανίου – Κολοκοτρώνη – Βρυουλών – Μιαούλη – Παπανικολή – Κουντουριώτου – Μαυρομιχάλη – Αδριανουπόλεως – Δροσίνη – Βρυουλών – Σμύρνης – Προύσης
  - Διαδρομή 7: Ν. Πλαστήρα - Αδριανουπόλεως – Δημαρχείου – Κουντουριώτου, Μιαούλη – Ν. Πλαστήρα
  - Διαδρομή 8: Ηροδότου – Ιερολοχιτών – Ιθώμης – Καπαδοκίας – Αποστόλου Παύλου – Μακαρίου/Λυκαβηττού, Οριζομύλων/Θηβών
  - Διαδρομή 9: Μίνωος – Σκρά -Θηβών – Π. Ράλλη – Σαλαμινίας – παράδρομος Λ. Κηφισού – Αττάλειας
  - Διαδρομή 10: Βορείου Ηπείρου – Μίνωος – Αττάλειας – Θεσσαλονίκης – Ελλησπόντου – Εθνομαρτύρων – Α. Παπαναστασίου – Κυζίκου – Βελισαρίου – Αλατσάτων – Δωδεκανήσου – Ρήγα Φεραίου – Θηβών – Παπούλα – Περικλέους
  - Διαδρομή 11: Μάκρης – Κοραή,
  - Διαδρομή 12: Βελεστίνου – Α. Ζαΐμη – Αθηνάς – Βορείου Ηπείρου – Κότρωνος – Μακρίδη – Τεμένης – Προόδου
  - Διαδρομή 13: Ορφέως – Πλούτωνος, Μικελή
  - Διαδρομή 14: Νάξου – Σαμαρά – Εμ. Παππά
- Εγκατάσταση νέων σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 13
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 15,23km
- Περιοχές ενίσχυσης προσβασιμότητας, Τελική Έκταση (χωρίς τις επικαλύψεις): 3.244,54στρ

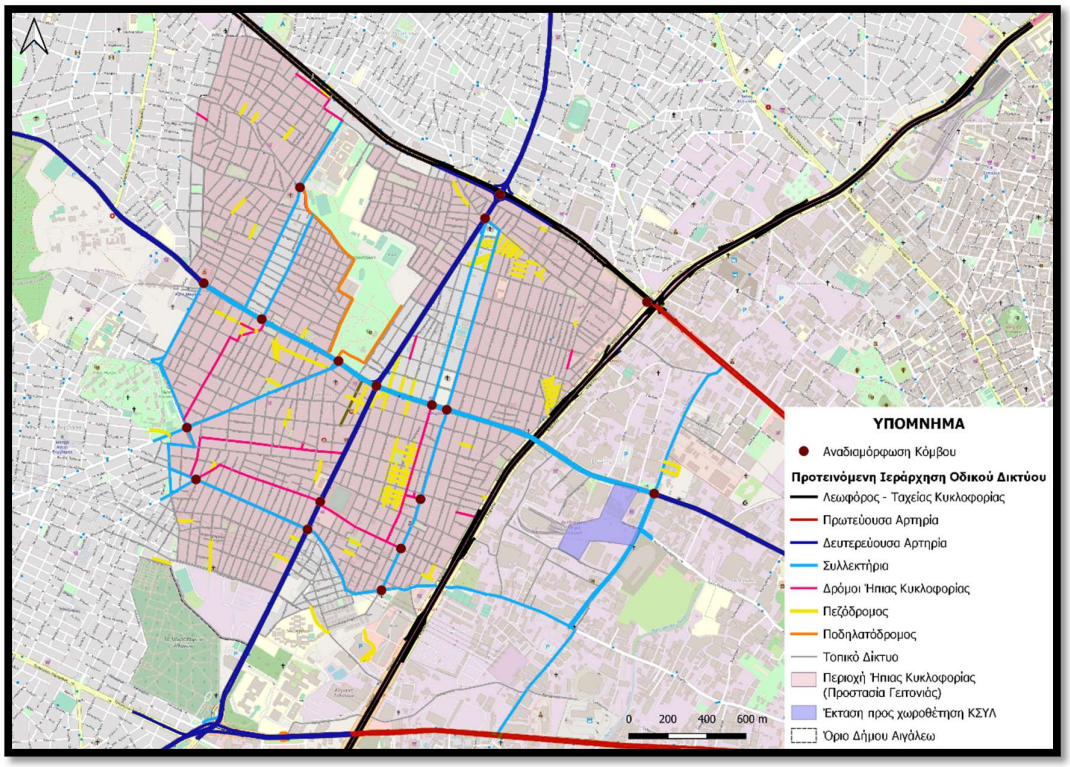
- Ζώνη 1: Γύρω από Μετρό – Ακτίνα Εφαρμογής 300m.

  Έκταση: 885.67στρ

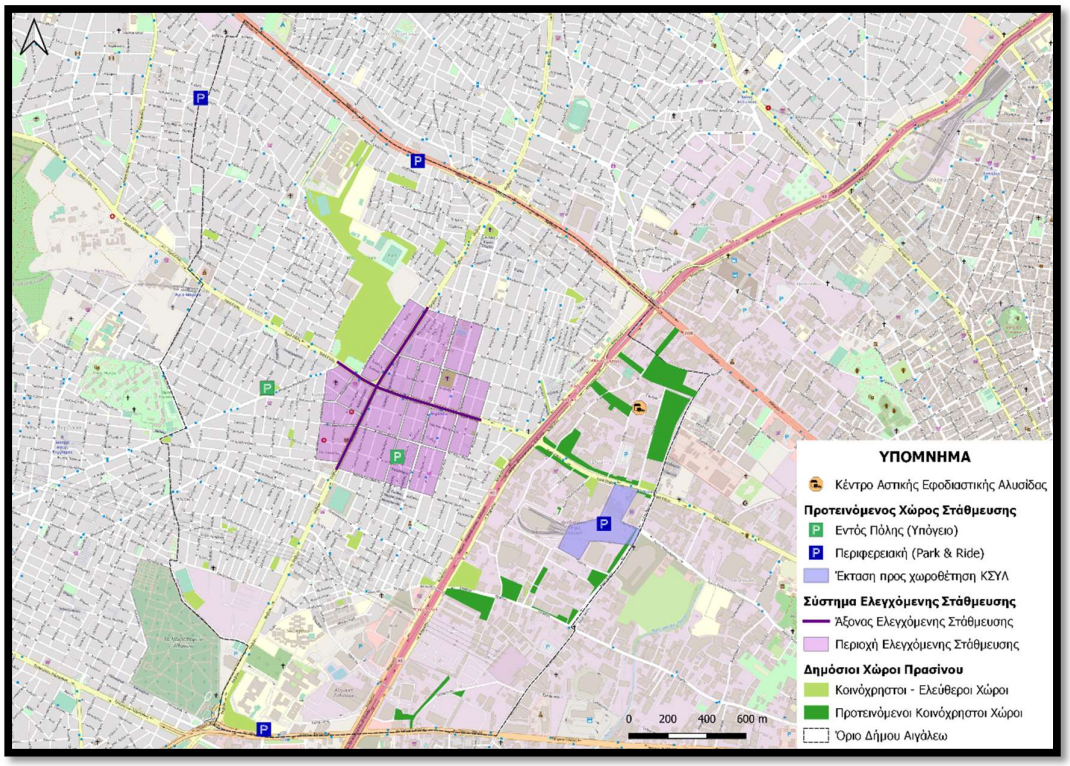
- Ζώνη 2: Γύρω από λοιπούς υπερτοπικούς πόλους – Ακτίνα Εφαρμογής 200m.

  Έκταση: 2.721,56στρ

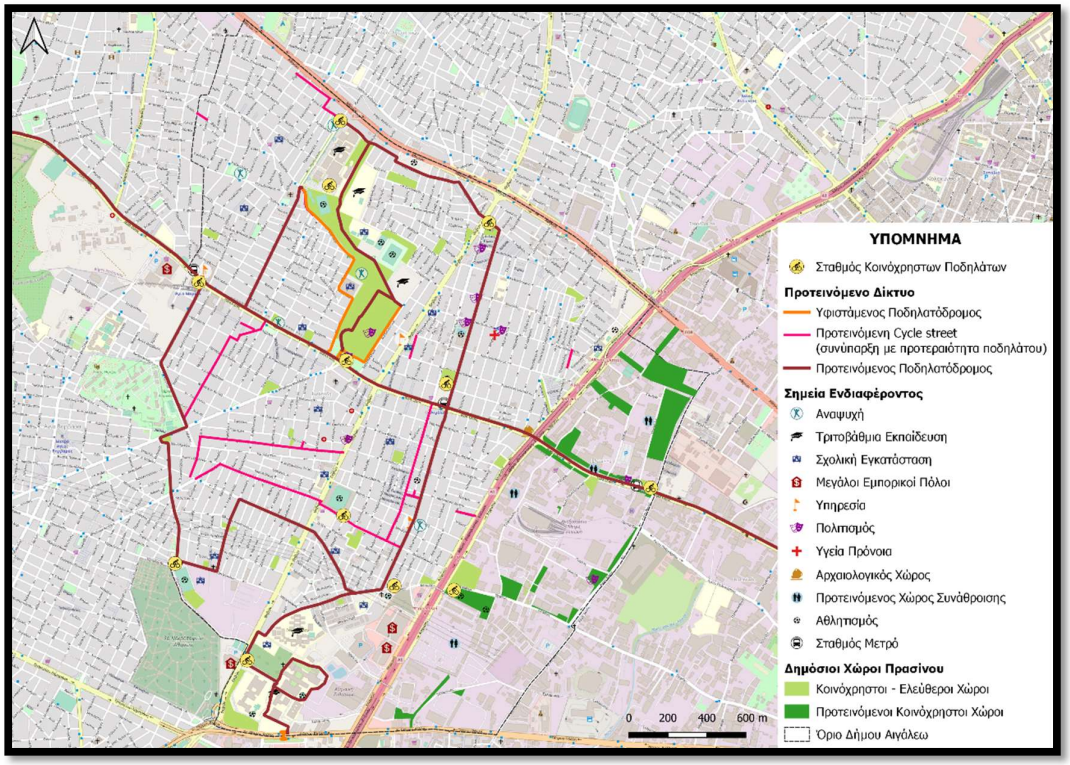
Τα παραπάνω απεικονίζονται στους χάρτες που ακολουθούν:



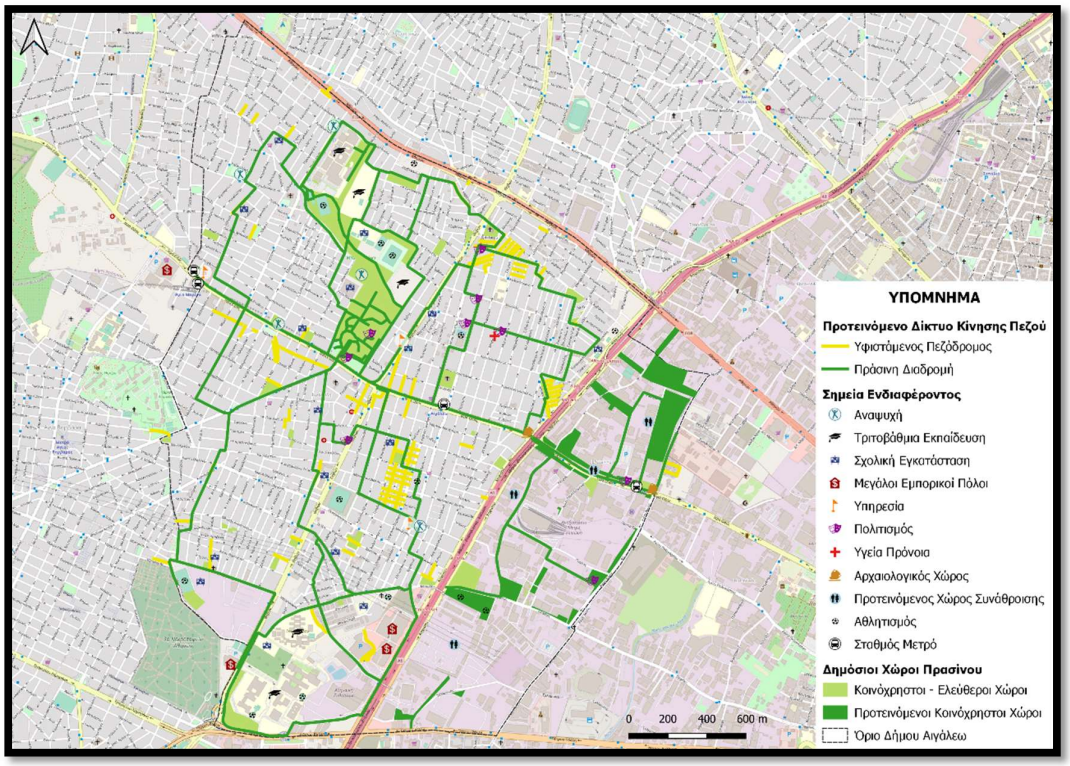
Εικόνα 1: Κυκλοφοριακή Οργάνωση και Οδική Ασφάλεια



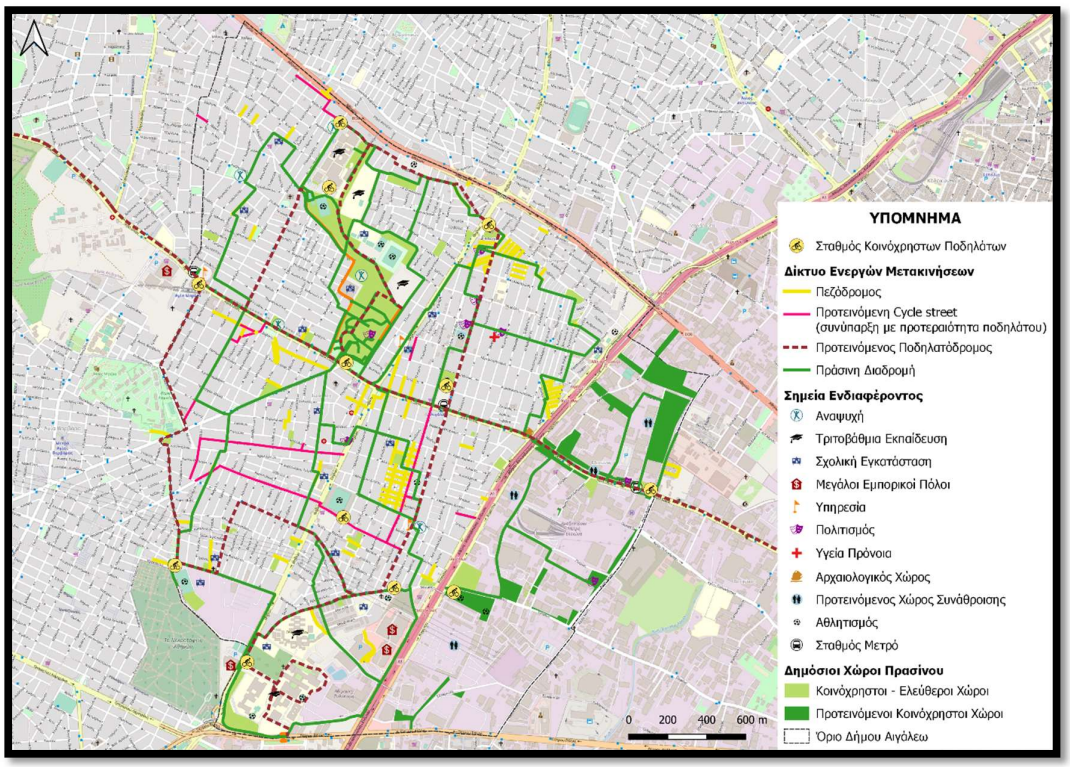
Εικόνα 2: Διαχείριση Στάθμευσης



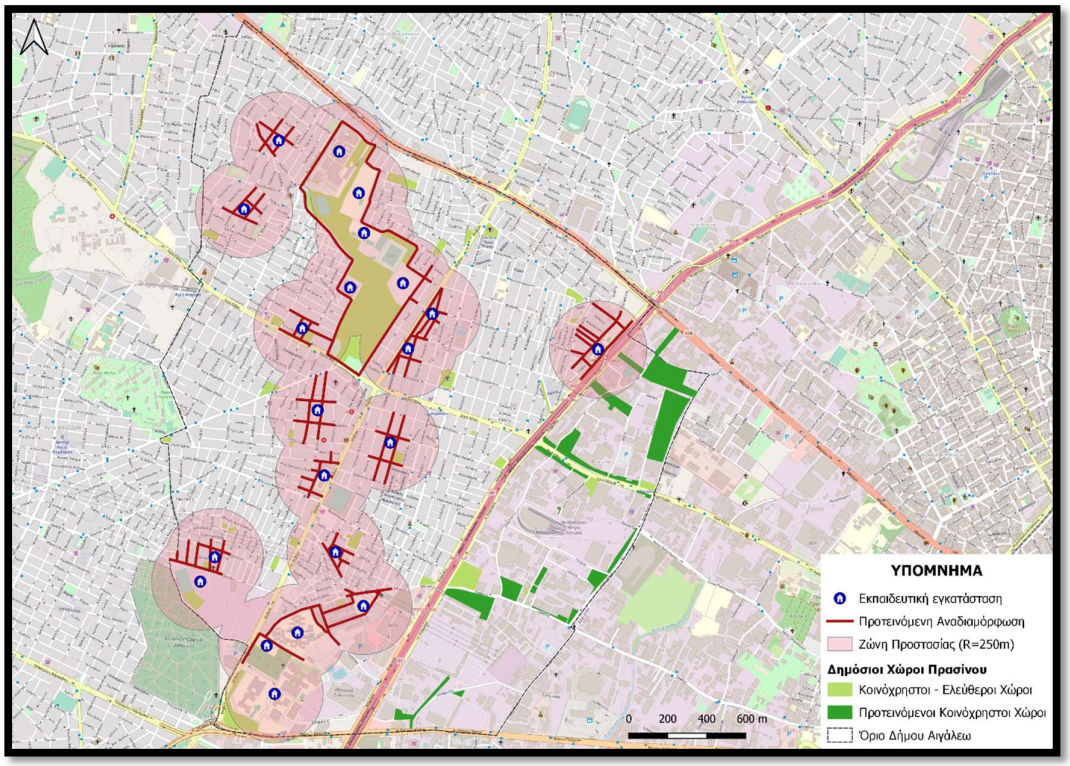
Εικόνα 3: Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου



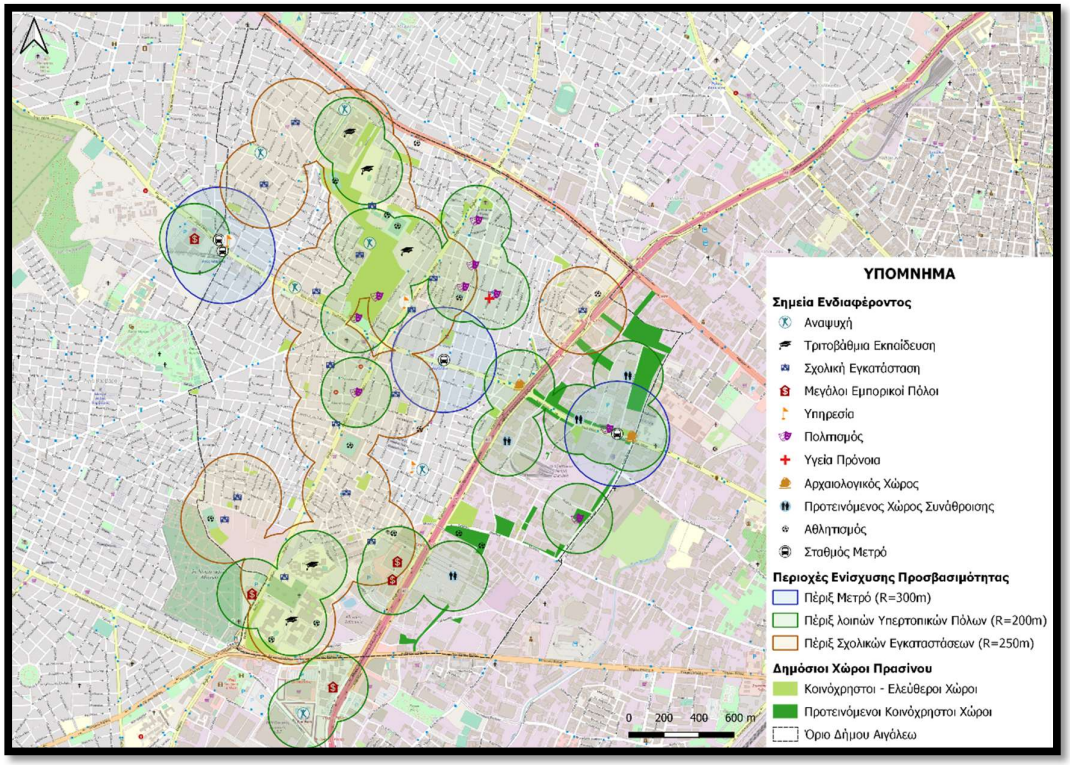
Εικόνα 4: Δίκτυο Κίνησης Πεζού



Εικόνα 5: Δίκτυο Ενεργών Μετακινήσεων



Εικόνα 6: Προστασία Σχολικών Εγκαταστάσεων



Εικόνα 7: Περιοχές Ενίσχυσης Προσβασιμότητας

Πίνακας 6: Συσχέτιση μέτρων με τις προτεραιότητες, τους στόχους και τους δείκτες παρακολούθησης

Πακέτα Μέτρων	**Μέτρο**	**Προτεραιότητα**	**Στόχοι**	**Δείκτες**
ΠΜ1: Δημόσια συγκοινωνία	1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία) Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)	3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία 6.2 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bike sharing system, e-scooters κτλ.)	Ποσοστό μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (tn CO2) από τον τομέα των μεταφορών Ποσοστό αύξησης της χρήσης καινοτόμων μέσων μετακίνησης
	1.2 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)	4.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Συνολική επιφάνεια κάλυψης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας
	1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	Προτεραιότητα 9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)	9.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας 9.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	Χρόνος αναμονής (σε λεπτά) κατά τις ώρες αιχμής Βαθμός ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας
	1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των	Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	6.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των	Ύπαρξη συστήματος τηλεματικής και ποσοστό εξοπλισμού των στάσεων

	χρηστών	(Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)	μετακινήσεων στο Δήμο	δημόσιας συγκοινωνίας
	1.5 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης) Προτεραιότητα 9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)	5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης 5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων 9.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	Αύξηση του βαθμού διείσδυσης των εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων Αριθμός σταθμών park n ride
ΠΜ2: Ενεργές Μετακινήσεις	2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)	5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων 5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων Ποσοστό μείωσης της χρήσης αυτοκινήτου
	2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)	5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων 5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων Ποσοστό μείωσης της χρήσης αυτοκινήτου
	2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα	5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων 5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων Ποσοστό μείωσης της χρήσης αυτοκινήτου

		και τρόποι μετακίνησης)		
	2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα) Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)	4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας 2.5 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό	Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο του 1.5μ Ποσοστό μείωσης των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό
	2.5 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας	2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών	Ποσοστό αύξησης των πεζοδρομημένων οδών στο Δήμο
	2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)	2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών	Ποσοστό αύξησης των πεζοδρομημένων οδών στο Δήμο
	2.7 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)	2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών	Ποσοστό αύξησης των πεζοδρομημένων οδών στο Δήμο
	2.8 Πύκνωση διαβάσεων -	Προτεραιότητα 7. Βελτίωση	7.1 Μείωση αριθμού	Ποσοστό μείωσης του

	ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	τροχαίων συμβάντων 7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου 7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό. Ποσοστό μείωσης του αριθμού των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου. Ποσοστό ερωτώμενων να αξιολογούν από αρκετά έως πολύ ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
	2.9 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)	5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης 5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων 5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	Αναλογία κατοίκων με πρόσβαση σε εναλλακτικό ή κοινόχρηστο μέσο μετακίνησης Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων Ποσοστό μείωσης της χρήσης αυτοκινήτου
	2.10 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)	2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών	Ποσοστό αύξησης των πεζοδρομημένων οδών στο Δήμο
	2.11 Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)	2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών 2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους	Ποσοστό αύξησης των πεζοδρομημένων οδών στο Δήμο Αύξηση μήκους, (σε χλμ), πράσινων διαδρομών στο

			χώρους	Δήμο
ΠΜ3: Αξιοποίηση Νέων Τεχνολογιών	3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)	5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης 5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων 5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	Αναλογία κατοίκων με πρόσβαση σε εναλλακτικό ή κοινόχρηστο μέσο μετακίνησης Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων Ποσοστό μείωσης της χρήσης αυτοκινήτου
	3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)	5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης 5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων 5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	Αναλογία κατοίκων με πρόσβαση σε εναλλακτικό ή κοινόχρηστο μέσο μετακίνησης Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων Ποσοστό μείωσης της χρήσης αυτοκινήτου
	3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)	6.2 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bike sharing system, e-scooters κτλ.)	Ποσοστό αύξησης της χρήσης καινοτόμων μέσων μετακίνησης
	3.4 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)	6.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο	Ύπαρξη συστήματος τηλεματικής και ποσοστό εξοπλισμού των στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας

ΠΜ4: Επικοινωνία-Προώθηση-Ευαισθητοποίηση	4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)	8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Ποσοστό ερωτηθέντων που δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
	4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)	8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Ποσοστό ερωτηθέντων που δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
	4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)	8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Ποσοστό ερωτηθέντων που δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
	4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)	8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό	Ποσοστό ερωτηθέντων που δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής

			σχεδιασμό της περιοχής	
	4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)	8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Ποσοστό ερωτηθέντων που δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
	4.6 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς	Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)	8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Ποσοστό ερωτηθέντων που δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
	4.7 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)	8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Ποσοστό ερωτηθέντων που δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
ΠΜ 5:Ηλεκτροκίνηση	5.1 Αγορά και κυκλοφορία	Προτεραιότητα 1. Μείωση	1.1 Ενσωμάτωση	Αριθμός ηλεκτρικών

	ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)	εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου	οχημάτων για χρήση στο Δήμο
	5.2 Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)	1.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων 1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Αριθμός σταθμών φόρτισης στο Δήμο Ποσοστό μείωσης του κόστους μεταφορών
ΠΜ 6: Βελτίωση Οδικής Ασφάλειας	6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων 7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Ποσοστό μείωσης του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό. Ποσοστό ερωτώμενων να αξιολογούν από αρκετά έως πολύ ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
	6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)	3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία 3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές 3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων 3.4 Αύξηση της έκτασης οδών ήπιας κυκλοφορίας	Ποσοστό μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (tn CO2) από τον τομέα των μεταφορών Αριθμός "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και ποσοστό μείωσης θορύβου (db) στο κέντρο του Δήμου Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων στο

			ανά κάτοικο	Δήμο Αναλογία ποσοστού οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά κάτοικο
	6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων 7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου 7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Ποσοστό μείωσης του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό. Ποσοστό μείωσης του αριθμού των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου. Ποσοστό ερωτώμενων να αξιολογούν από αρκετά έως πολύ ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
	6.4 Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος	Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων 7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου 7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Ποσοστό μείωσης του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό. Ποσοστό μείωσης του αριθμού των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου. Ποσοστό ερωτώμενων να αξιολογούν από αρκετά έως πολύ ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
	6.5 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων 7.3 Αύξηση της αντιληπτής	Ποσοστό μείωσης του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό

			οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	τραυματισμό. Ποσοστό ερωτώμενων να αξιολογούν από αρκετά έως πολύ ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
	6.6 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων 7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου 7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Ποσοστό μείωσης του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό. Ποσοστό μείωσης του αριθμού των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου. Ποσοστό ερωτώμενων να αξιολογούν από αρκετά έως πολύ ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
ΠΜ 7: Μείωση Κυκλοφορίας Οχημάτων	7.1 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)	2.1 Μείωση διαμπερών ροών	Μείωση του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή
	7.2 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)	2.1 Μείωση διαμπερών ροών	Μείωση του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή
	7.3 Αναδιοργάνωση	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/	2.1 Μείωση διαμπερών	Μείωση του ποσοστού

	ιεράρχησης οδικού δικτύου	ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον) Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)	ροών 3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία 3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές 3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων 3.4 Αύξηση της έκτασης οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά κάτοικο	διαμπερότητας ανά περιοχή Ποσοστό μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (tn CO2) από τον τομέα των μεταφορών Αριθμός "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και ποσοστό μείωσης θορύβου (db) στο κέντρο του Δήμου Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων στο Δήμο Αναλογία ποσοστού οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά κάτοικο
	7.4 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Ποσοστό μείωσης του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.
ΠΜ8: Οργάνωση Στάθμευσης	8.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	Προτεραιότητα 9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)	9.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	Αριθμός σταθμών park n ride
	8.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και	2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση	Ποσοστό των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Δήμο

		δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)		
	8.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)	3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων στο Δήμο
ΠΜ9: Προσβασιμότητα, Ασφάλεια και Προστασία στο Δίκτυο Μεταφορών	9.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	7.4 Αντικατάσταση υλικών Ασφαλτόστρωσης	Ποσοστό αντικατάστασης υλικών ασφαλτόστρωσης στο Δήμο
	9.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)	2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	Αύξηση μήκους, (σε χλμ), πράσινων διαδρομών στο Δήμο
	9.3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια) Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον) Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια	1.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων 2.1 Μείωση διαμπερών ροών 3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία 3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές	Αριθμός σταθμών φόρτισης στο Δήμο Μείωση του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή Ποσοστό μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (tn CO2) από τον τομέα των μεταφορών Αριθμός "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και ποσοστό μείωσης θορύβου

		υγεία)		(db) στο κέντρο του Δήμου
	9.4 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον) Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών 7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων 7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Ποσοστό αύξησης των πεζοδρομημένων οδών στο Δήμο Ποσοστό μείωσης του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό. Ποσοστό ερωτώμενων να αξιολογούν από αρκετά έως πολύ ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
	9.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)	3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων στο Δήμο
	9.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)	3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων στο Δήμο
	9.7 Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)	2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	Αύξηση μήκους, (σε χλμ), πράσινων διαδρομών στο Δήμο
	9.8 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια	3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων στο Δήμο

		υγεία)		
	9.9 Δημιουργία Superblocks	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον) Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα) Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου	2.1 Μείωση διαμπερών ροών 4.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας 5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων 5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	Μείωση του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή Συνολική επιφάνεια κάλυψης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων στο Δήμο Ποσοστό μείωσης της χρήσης αυτοκινήτου στο Δήμο
	9.10 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)	4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας 4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	Ποσοστό αύξησης του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Ποσοστό αύξησης των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο
	9.11 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των	Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών	4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας	Ποσοστό αύξησης του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο

	οικοδομικών τετραγώνων	αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)	4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	Δήμο Ποσοστό αύξησης των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο
	9.12 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα) Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας 4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.) 7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων 7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Ποσοστό αύξησης του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Ποσοστό αύξησης των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο Ποσοστό μείωσης του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό. Ποσοστό ερωτώμενων να αξιολογούν από αρκετά έως πολύ ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
ΠΜ10: Καλύτερη Διαχείριση Οχημάτων Διανομής	10.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Προτεραιότητα 10. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές μεταφορές)	10.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	Ποσοστό του Δήμου που εξυπηρετείται από το έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας. Αριθμός κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας
	10.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	Προτεραιότητα 10. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές μεταφορές)	10.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας 10.2 Εφαρμογή συστήματος	Ποσοστό του Δήμου που εξυπηρετείται από το έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας. Αριθμός κέντρων αστικής

			air-mobility	εφοδιαστικής αλυσίδας Ποσοστό εφαρμογής του συστήματος air-mobility στα όρια του Δήμου
	10.3 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)	1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Ποσοστό μείωσης του κόστους μεταφορών
	10.4 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	Προτεραιότητα 10. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές μεταφορές)	10.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	Ποσοστό του Δήμου που εξυπηρετείται από το έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας. Αριθμός κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας
	10.5 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)	1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Ποσοστό μείωσης του κόστους μεταφορών
	10.6 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)	1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Ποσοστό μείωσης του κόστους μεταφορών
	10.7 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων 7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά)	Ποσοστό μείωσης του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.

			στις ενεργές μετακινήσεις	Ποσοστό ερωτώμενων να αξιολογούν από αρκετά έως πολύ ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης

1.9 Ενδεικτικός προϋπολογισμός για την υλοποίηση των μέτρων

Στον **επόμενο πίνακα** αντιστοιχίζονται τα διάφορα επιμέρους μέτρα με ενδεικτικό προϋπολογισμό καθώς και προτεινόμενες πηγές χρηματοδότησης.

Οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν, γεγονός που δίνει μια ευελιξία στο ΣΒΑΚ να αντλήσει χρηματικούς πόρους με διάφορους τρόπους, μεγιστοποιώντας με αυτόν τον τρόπο την αρμονική εφαρμογή του συνόλου των προτεινόμενων μέτρων. Σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη χρηματοδότηση των ΣΒΑΚ (Funding and financing of Sustainable Urban Mobility Measures-ELTIS, 2019), οι δύο βασικοί τρόποι χρηματοδότησης είναι αφενός η αύξηση του κρατικού προϋπολογισμού και αφετέρου η μείωση του κόστους των έργων και μελετών που αφορούν στον κρατικό προϋπολογισμό.

Αναφορικά με τον πρώτο τρόπο, οι πηγές χρηματοδότησης είναι οι εξής:

α) Δημοτικά έσοδα πχ δημοτικά τέλη, έσοδα από ελεγχόμενη στάθμευση κ.α.

β) Εθνική ή Περιφερειακή χρηματοδότηση (ΕΣΠΑ, ειδικές κρατικές ενισχύσεις, ΒΑΑ, τομεακά προγράμματα, Πράσινο Ταμείο, προγράμματα ΥΠΕΣ κ.α.)

γ) Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα

δ) εξωτερικοί τρόποι χρηματοδότησης πχ δάνεια, δημοτικά ή πράσινα ομόλογα. Σχετικά με τον δεύτερο τρόπο, σημειώνεται πως έχει μεγάλη σημασία η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην χρηματοδότηση μέρους των πολιτικών ή των έργων (πχ ΣΔΙΤ ή απλή ιδιωτική πρωτοβουλία, κτλ).

Επισημαίνεται πως κατά την παρακολούθηση της υλοποίησης του σχεδίου οι πηγές αυτές έχουν τη δυνατότητα να διαφοροποιούνται από την Ομάδας Εργασίας. Οι διαφοροποιήσεις αυτές εξαρτώνται άμεσα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, τα ποσοστά απορρόφησης του Τεχνικού Προγράμματος του Δήμου, τις νέες ευκαιρίες χρηματοδότησης, νέες προσκλήσεις κ.λπ.

Έτσι, στο πλαίσιο της παρούσας δραστηριότητας, ο Δήμος και συγκεκριμένα η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ με τη συνεργασία του αναδόχου, πραγματοποίησε μία ενδεικτική αξιολόγηση σχετικά με τις προτεραιότητες που επιτυγχάνουν τα εκάστοτε μέτρα, την απαιτούμενη χρονική διάρκεια υλοποίησης, τις πηγές χρηματοδότησης καθώς και το κόστος των διάφορων μέτρων.

Η συγκεκριμένη αξιολόγηση παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα. Ο τρόπος παρουσίασης εναρμονίζεται με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες εκπόνησης αυτής της αξιολόγησης από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα SUMPs- UP.

Πίνακας 7: Κοστολόγηση Μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ1	1.1	Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	1 μονάδα	20.000,00 €	1.0	20.000,00 €
ΠΜ1	1.2	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1 μονάδα	45.000,00 €	1.0	45.000,00 €
ΠΜ1	1.3	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
ΠΜ1	1.4	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	ανά στάση	5.000,00 €	20.0	100.000,00 €
ΠΜ1	1.5	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
ΠΜ2	2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	ανά χιλιόμετρο μικτής	50.000,00 €	6.89	344.500,00 €

			υποδομής υποδομής			
ΠΜ2	2.2	Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	ανά χιλιόμετρο αποκλειστικής υποδομής	125.000,00 €	6.0	750.000,00 €
ΠΜ2	2.3	Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	ανά χιλιόμετρο ποδηλατικής υποδομής	84.910,00 €	12.89	1.094.500,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στα μέτρα 2.1 και 2.2.
ΠΜ2	2.4	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	ανά τετραγωνικό μέτρο	150,00 €	5000.00	750.000,00 €
ΠΜ2	2.5	Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	ανά τετραγωνικό μέτρο	50.00 €	15.500	775.000,00 €
ΠΜ2	2.6	Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	1 μονάδα	2.000.000.00 €	1.00	2.000.000.00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου

						υπολογίζεται στο μέτρο 2.7.
ΠΜ2	2.7	Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	1 μονάδα	2.000.000 €	1.0	2.000.000 €
ΠΜ2	2.8	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	ανά διάβαση	5.000,00 €	30.0	150.000,00 €
ΠΜ2	2.9	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	ανά χιλιόμετρο ποδηλατικής υποδομής	84.910,00 €	12.89	1.094.500,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στα μέτρα 2.1 και 2.2.
ΠΜ2	2. 10	Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος	1 μονάδα	2.000.000.00 €	1.00	2.000.000.00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 2.7.
ΠΜ2	2.11	Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)	1 μονάδα	1.000.000,00 €	3.0	3.000.000,00 €

ΠΜ3	3.1	Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
ΠΜ3	3.2	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	ανά σταθμό	10.000,00 €	13.0	130.000,00 €
ΠΜ3	3.3	Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	1 μονάδα	30.000,00 €	1.0	30.000,00 €
ΠΜ3	3.4	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
ΠΜ4	4.1	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	1 μονάδα	5.000,00 €	1.0	5.000,00 €
ΠΜ4	4.2	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	ανά workshop	2.500,00 €	15.0	37.500,00 €

ΠΜ4	4.3	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	ανά workshop	2.500,00 €	15.0	37.500,00 €
ΠΜ4	4.4	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	1 μονάδα	5.000,00 €	1.0	5.000,00 €
ΠΜ4	4.5	Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	1 μονάδα	1.000,00 €	1.0	1.000,00 €
ΠΜ4	4.6	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
ΠΜ4	4.7	Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	1 μονάδα	15.000,00 €	1.0	15.000,00 €
ΠΜ5	5.1	Αγορά και κυκλοφορία	ανά όχημα	200.000,00 €	45.0	9.000.000,00 €

		ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας				
ΠΜ5	5.2	Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	ανά σταθμό φόρτισης	10.000,00 €	40.0	400.000,00 €
ΠΜ6	6.1	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	ανά πινακίδα	80,00 €	400.0	32.000,00 €
ΠΜ6	6.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	ανά εκτάριο	30,000.00 €	349.20	10.476.000,00 €
ΠΜ6	6.3	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	ανά κόμβο	150.000,00 €	18.0	2.700.000,00 €
ΠΜ6	6.4	Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος	ανά κόμβο	150.000,00 €	18.0	2.700.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 6.3.
ΠΜ6	6.5	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	ανά χιλιόμετρο	400,00 €	90.0	36.000,00 €

ΠΜ6	6.6	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	ανά κόμβο	150.000,00 €	18.0	2.700.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 6.3.
ΠΜ7	7.1	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	ανά πινακίδα	80,00 €	400.0	32.000,00 €
ΠΜ7	7.2	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	ανά οικισμό	1.000.000,00 €	5.0	5.000.000,00 €
ΠΜ7	7.3	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου		0,00 €		0,00 €
ΠΜ7	7.4	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	ανά πινακίδα	80,00 €	400.0	32.000,00 €
ΠΜ8	8.1	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	ανά χώρο park n ride	200.000,00 €	4.0	800.000,00 €
ΠΜ8	8.2	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €

ΠΜ8	8.3	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	ανά θέση στάθμευσης	250,00 €	40	10.000,00 €
ΠΜ9	9.1	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	ανά χιλιόμετρο	20.000,00 €	6.0	120.000,00 €
ΠΜ9	9.2	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	ανά μέτρο	50.00 €	54900.0	2.745.000.00 €
ΠΜ9	9.3	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
ΠΜ9	9.4	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	ανά τετραγωνικό μέτρο	50.00 €	15.500	775.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 2.5.
ΠΜ9	9.5	Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση	1 μονάδα	100.000,00 €	1.0	100.000,00 €

		σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)				
ΠΜ9	9.6	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	ανά parklet	5000,00 €	20.0	100.000,00 €
ΠΜ9	9.7	Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	ανά μέτρο	50.00 €	54900.0	2.745.000.00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 9.2.
ΠΜ9	9.8	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	ανά χιλιόμετρο οδικού δικτύου	2500,00 €	20.0	50.000,00 €
ΠΜ9	9.9	Δημιουργία Superblocks	ανά εκτάριο	30,000.00 €	349.20	10.476.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 6.2.
ΠΜ9	9.10	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση	1 μονάδα	200,000.00 €	1.00	200,000.00 €

		της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)				
ΠΜ9	9.11	Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	1 μονάδα	200,000.00 €	1.00	200,000.00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 9.10
ΠΜ9	9.12	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	1 μονάδα	30.000,00 €	1.0	30.000,00 €
ΠΜ10	10.1	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1 μονάδα	300.000,00 €	1.0	300.000,00 €
ΠΜ10	10.2	Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	ανά κέντρο	400.000,00 €	2	800.000,00 €
ΠΜ10	10.3	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
ΠΜ10	10.4	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	ανά πινακίδα	80,00 €	100.0	8000,00 €

ΠΜ10	10.5	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 10.3.
ΠΜ10	10.6	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος		0,00 €		0,00 €
ΠΜ10	10.7	Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων		0,00 €		0,00 €

2. Διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ

Στα επόμενα χρόνια, η παρακολούθηση και η διαρκής αξιολόγηση του επιπέδου εφαρμογής του ΣΒΑΚ πρόκειται να είναι καθοριστική για την αποτελεσματικότητα του σχεδίου. Είναι αναγκαία η ανάπτυξη ενός εργαλείου παρακολούθησης, προκειμένου οι εμπλεκόμενοι φορείς να παρεμβαίνουν άμεσα σε περίπτωση που η πραγματικότητα αποκλίνει σημαντικά από τους μετρήσιμους στόχους.

Στο παρόν κεφάλαιο αναπτύσσεται η μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης με σχετικούς δείκτες.

Σύμφωνα με το Ν. 4784/2021 αρ. 2 οι δείκτες παρακολούθησης (είναι) οι δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., οι οποίοι περιλαμβάνονται στο σχέδιο δράσης που καταρτίζεται στο στάδιο 5 και στις εκθέσεις προόδου.

Η χρήση δεικτών είναι ιδιαίτερα σημαντική για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ, καθώς οι δείκτες αποτελούν, ένα αντικειμενικό και ποσοτικό στοιχείο, το οποίο καταδεικνύει το ποσοστό επίτευξης του εκάστοτε στόχου.

Όπως έχει αναφερθεί, η επίτευξη στόχων πραγματοποιείται από μια σειρά μέτρων· συνεπώς, η διαίρεση ενός δείκτη κινητικότητας με το κόστος της κάθε δημόσιας επένδυσης για την εφαρμογή του κάθε μέτρου μπορεί να δείξει την αποδοτικότητα της κάθε επένδυσης.

Στο Ευρωπαϊκό Έργο CH4LLENGE έχει δημιουργηθεί μια τυπική λίστα δεικτών, χρήσιμη για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Οι συγκεκριμένοι δείκτες χωρίζονται σε:

- ✓ **Δείκτες αποτελεσμάτων** (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ στο κοινωνικό (social equity), οικονομικό (economic growth), περιβαλλοντικό (environment και livable streets) επίπεδο. Εμπεριέχονται και δείκτες σχετικοί με την (όχι μόνο οδική) ασφάλεια (safety) και την αποδοτικότητα (efficiency) του συστήματος. Μερικοί από αυτούς είναι: ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, συγκέντρωση χώρων πρασίνου, κόστος μετακινήσεων, αντιληπτή ασφάλεια.
- ✓ **Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας** (transport activity indicators): σχετίζονται κυρίως με τις επιλογές μετακίνησης που πρόκειται να γίνουν από τους κατοίκους στο μέλλον, εφόσον εφαρμοστούν αλλαγές στο μεταφορικό σύστημα. Αρκετοί δείκτες μπορούν να περιγράψουν τη μεταφορική δραστηριότητα· μερικοί από αυτούς είναι: αριθμός ταξιδιών ανά μέσο μεταφοράς, φόρτος οχημάτων σε συγκεκριμένες περιοχές, μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας κλπ.
- ✓ **Δείκτες Εκροών** (output indicators): υπολογίζουν το βαθμό υλοποίησης των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και των σχετικών μέτρων. Μερικοί δείκτες που ανήκουν σε αυτήν την ομάδα είναι: μήκος νέων υποδομών ανά μέσο

μετακίνησης, αριθμός χώρων Park & Ride, αριθμός εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κλπ.

- ✓ **Δείκτες Εισροών** (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των οικονομικών πόρων (κόστη) που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου και την εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται. Παραδείγματα τέτοιων δεικτών είναι: κόστος επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς, επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών κλπ.
- ✓ **Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος**: (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις). Τέτοιοι δείκτες μπορεί να είναι: ρυθμός μεγέθυνσης της οικονομίας, οι εξελίξεις στις αξίες ακίνητων κλπ.

Λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα ποσοτικών στοιχείων, τους έξυπνους στόχους όπως αυτοί έχουν τεθεί κατά τη προηγούμενη φάση αλλά και τις οικονομικές δυνατότητες του Δήμου και των άλλων συναρμόδιων φορέων και υπηρεσιών, δημιουργήθηκε μια λίστα δεικτών, η οποία παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα. Οι δείκτες αυτοί έχουν ομαδοποιηθεί σύμφωνα με τις κατηγορίες που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Επιπλέον ορίζονται μετρήσιμοι στόχοι ανά δείκτη σε διάστημα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας.

Πίνακας 8: Πλαίσιο παρακολούθησης δεικτών ΣΒΑΚ

Στόχοι	Υφιστάμενη κατάσταση	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στην 10ετία	Υλοποίηση στην 15ετία
	Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)			
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή ηλεκτρικά οχήματα για το Δήμο)	20 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	45 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	το σύνολο των οχημάτων του Δήμου να είναι ηλεκτρικά
1.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή σταθμοί φόρτισης οχημάτων εντός του Δήμου)	19 σταθμοί φόρτισης	30 σταθμοί φόρτισης	40 σταθμοί φόρτισης
1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Σήμερα δεν υπάρχει τιμή μονάδας για το συνολικό ύψος του κόστους μετακίνησης ανά μέσο μεταφοράς, ωστόσο αυτό μπορεί να οριστεί εξετάζοντας τις διαφορετικές κατηγορίες μετακίνησης αλλά και το κόστος μεταφορών στο Δήμο μέσω ερωτηματολογίων.	Μείωση κόστους μεταφορών ιδιωτών κατά 7%	Μείωση κόστους μεταφορών ιδιωτών κατά 15%	Μείωση κόστους μεταφορών ιδιωτών κατά 20%
	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)			

2.1 Μείωση διαμπερών ροών	Το σημαντικότερο κυκλοφοριακό πρόβλημα του Δήμου είναι ο μεγάλος όγκος διαμπερών ροών (70%)	Μείωση κατά 20% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή	Μείωση κατά 40% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από την χρονική περίοδο βάσης)	Μείωση κατά 60% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από την χρονική περίοδο βάσης)
2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών	0,50% στο Δήμο	Αύξηση κατά 5% στο Δήμο	Αύξηση κατά 10% στο Δήμο (από την χρονική περίοδο βάσης)	Αύξηση κατά 15% στο Δήμο (από την χρονική περίοδο βάσης)
2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση	50 km οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο	Αύξηση κατά 35% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο	Αύξηση κατά 70% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο	Αύξηση κατά 95% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο

2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές εντός του)	12km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του	20km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του	30km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του
2.5 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό	Προτείνονται μετρήσεις πεδίου για διερεύνηση οργάνωσης στάθμευσης στο Δήμο. Ωστόσο, αυτή την χρονική περίοδο υπάρχει έλλειψη πολιτικής στάθμευσης και αστυνόμευσης	Μείωση κατά 8% των διαθέσιμων θέσεων μέσω αναπλάσεων	Μείωση κατά 15% των διαθέσιμων θέσεων μέσω αναπλάσεων	Μείωση κατά 20% των διαθέσιμων θέσεων μέσω αναπλάσεων
	Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)			
3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	89.416 tn CO2 από τον τομέα των μεταφορών	Μείωση κατά 15%	Μείωση κατά 30%	Μείωση κατά 50%
3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές	Μετρήσεις πεδίου για την αξιολόγηση των γειτονιών αλλά και του κέντρου του Δήμου, αναφορικά με τα μέσα επίπεδα θορύβου	Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του κατά 5%	Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του κατά 10%	Ύπαρξη τουλάχιστον 8 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του κατά 15%

3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	3,6% (3,32% περπάτημα και 0,28% ποδήλατο) στο Δήμο	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο	27% (19% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο	45% (27% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο
3.4 Αύξηση της έκτασης οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά κάτοικο	1,5% ανά κάτοικο	3,5% ανά κάτοικο	7% ανά κάτοικο	10% ανά κάτοικο
	Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)			
4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας	20% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο	Αύξηση κατά 15% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο	Αύξηση κατά 30% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο	Αύξηση κατά 65% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο
4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	10km οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο	Αύξηση κατά 15% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο	Αύξηση κατά 30% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο	Αύξηση κατά 65% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο
4.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 88%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 91%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 96%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 99%

	Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)			
5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων – πατινιών	1 μέσο/500 κατοίκους	3 μέσα/500 κατοίκους	6 μέσα/500 κατοίκους
5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	3,6% (3,32% περπάτημα και 0,28% ποδήλατο) στο Δήμο	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο	27% (19% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο	45% (27% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο
5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	67% χρήση αυτοκινήτου	Μείωση κατά 10%	Μείωση κατά 20%	Μείωση κατά 35%
	Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)			
6.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο	Υπάρχει σύστημα τηλεματικής	Βελτίωση του υφιστάμενου συστήματος τηλεματικής στο 25% των στάσεων	Βελτίωση τουλάχιστον στο 55% των στάσεων	Πλήρη λειτουργία του αναβαθμισμένου συστήματος τηλεματικής

6.2 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bike sharing system, e-scooters κτλ.)	Δεν υπάρχουν τέτοια καινοτόμα μέσα μετακίνησης στον Δήμο	Εφαρμογή κάλυψης δικτύου κατά 5% του Δήμου	Εφαρμογή κάλυψης δικτύου κατά 15% του Δήμου	Εφαρμογή κάλυψης δικτύου κατά 30% του Δήμου
	Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)			
7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	10	Μείωση 10% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 20% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 50% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.
7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου	18 επικίνδυνοι κόμβοι	Μείωση 15% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 30% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 60% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.
7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Περίπου το 20% αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 40 – 60% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 60 -80 % ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 80 - 100% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
7.4 Αντικατάσταση υλικών Ασφαλτόστρωσης	6 km οδικού δικτύου	Αντικατάσταση στο 25%	Αντικατάσταση στο 55%	Αντικατάσταση στο 95%
	Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)			

8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	35% των ερωτηθέντων δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 70 -75 των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 75-90% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Το 90-100% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
	Προτεραιότητα 9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)			
9.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας	15 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	12 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	10 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	7 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής
9.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	0 σταθμοί park n ride (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή)	2 σταθμοί park n ride	3 σταθμοί park n ride	4 σταθμοί park n ride
9.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	30% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 40 – 60 % των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου
	Προτεραιότητα 10. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές μεταφορές)			

10.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	Δεν υπάρχει έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας σήμερα	20% της έκτασης του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	1 Κέντρο και 40% της έκτασης του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	2 Κέντρα και 60% της έκτασης του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας
10.2 Εφαρμογή συστήματος air-mobility	Δεν υπάρχει σύστημα air-mobility σήμερα	Εφαρμογή στο 10% της έκτασης του Δήμου μέσω του συστήματος τροφοδοσίας	Εφαρμογή στο 25% της έκτασης του Δήμου μέσω του συστήματος τροφοδοσίας	Εφαρμογή στο 60% της έκτασης του Δήμου μέσω του συστήματος τροφοδοσίας

Ο υπολογισμός ενός ποσοτικού δείκτη απαιτεί τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων και την επεξεργασία αυτών με χρήση κατάλληλου λογισμικού. Στους επόμενους πίνακες δίνονται οι ενδεικτικές απαιτήσεις δεδομένων ανά δείκτη, καθώς και πιθανές πηγές παροχής πρωτογενών δεδομένων. Παράλληλα, παρουσιάζονται ενδεικτικά μεθοδολογικά βήματα για τον τελικό υπολογισμό του κάθε δείκτη. Τέλος, οι πίνακες προτείνουν τις απαιτήσεις σε λογισμικό και τον αρμόδιο φορέα υπολογισμού του κάθε δείκτη.

Πίνακας 8: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.1.1

Ονομασία Δείκτη	**Π.1.1. Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου**
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός ηλεκτροκίνητων οχημάτων του Δήμου
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Σύνθεση κυκλοφορούντων οχημάτων Δήμου ανά καύσιμο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	Σύνολο ηλεκτροκίνητων οχημάτων του Δήμου
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 9: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.1.2

Ονομασία Δείκτη	**Π.1.2. Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων**
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στο Δήμο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Σύνολο σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αιγάλεω
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων εντός του Δήμου
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 10: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.1.3

Ονομασία Δείκτη	**Π.1.3. Κόστος μετακινήσεων**
Μονάδα μέτρησης	Μείωση πραγματικού καθαρού κόστους (σε €) που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κόστος για μετακινήσεις ανά νοικοκυριό
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός μέσου κόστους ανά μέσο μετακίνησης και νοικοκυριό
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, Surveymonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 11: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.2.1

Ονομασία Δείκτη	**Π.2.1. Μείωση διαμπερών ροών**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό διαμπερότητας στην περιοχή, υπό εξέταση, του Δήμου
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός οχημάτων που συμβάλλουν στην διαμπερότητα μιας περιοχής - Κυκλοφοριακοί φόρτοι
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Κυκλοφοριακές μετρήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός διαδικασίας συλλογής δεδομένων 2) Συλλογή κυκλοφοριακών δεδομένων 3) Υπολογισμός κρίσιμων μεγεθών
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Λογισμικό επεξεργασίας βίντεο, και ευφυή συστήματα μεταφορών που έχουν προμηθευτεί από το Δήμο
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 12: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.2.2

Ονομασία Δείκτη	**Π.2.2. Αύξηση πεζοδρομημένων οδών**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό πεζοδρομημένων οδών στο Δήμο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο - δίκτυο πεζόδρομων στο Δήμο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Ψηφιοποίηση νέων πεζοδρομημένων οδών 3) Υπολογισμός μήκους νέων πεζοδρομημένων οδών 4) Υπολογισμός ποσοστού νέων πεζοδρομημένων οδών ως προς το συνολικό οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 13: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.2.3

Ονομασία Δείκτη	**Π.2.3. Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Νέοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αιγάλεω
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Χαρτογράφηση νέων οργανωμένων χώρων στάθμευσης σε περιβάλλον GIS 2) Υπολογισμός ποσοστού οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Αιγάλεω.
Απαιτούμενα λογισμικά	QGiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 14: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.2.4

Ονομασία Δείκτη	**Π.2.4. Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους**
Μονάδα μέτρησης	Συνολικό μήκος (m) πράσινων διαδρομών
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Ψηφιοποίηση νέων πράσινων διαδρομών 3) Υπολογισμός μήκους νέων πράσινων διαδρομών 4) Υπολογισμός ποσοστού νέων πράσινων διαδρομών ως προς το συνολικό οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 15: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.2.5

Ονομασία Δείκτη	**Π.2.5. Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση**
Μονάδα μέτρησης	Μείωση σε ποσοστό (%) των διαθέσιμων θέσεων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Χώροι στάθμευσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αιγάλεω
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Χαρτογράφηση χώρων στάθμευσης παρά την οδό σε περιβάλλον GIS 2) Υπολογισμός ποσοστού οδών που μειώθηκαν οι θέσεις στάθμευσης στο Αιγάλεω.
Απαιτούμενα λογισμικά	QGiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 16: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.3.1

Ονομασία Δείκτη	**Π.3.1. Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία**
Μονάδα μέτρησης	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (tn CO2) στο Δήμο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Σύνθεση κυκλοφορούντων οχημάτων ανά καύσιμο και μετρήσεις εκπομπών
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Μετρητές ατμοσφαιρικών δεδομένων και μετρήσεις εκπομπών
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός εκπομπών με βάση τυπικές τιμές ανά καύσιμο
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, Surveymonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 17: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.3.2

Ονομασία Δείκτη	**Π.3.2. Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (<50 dB) θορύβου.
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επίπεδα θορύβου
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Μετρήσεις θορύβου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή επίπεδων θορύβου ανά γειτονιά 2) Χαρτογράφηση επιπέδων θορύβου 3) Υπολογισμός αριθμού και ποσοστού γειτονιών ως προς το συνολικό αστικό χώρο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 18: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.3.3

Ονομασία Δείκτη	**Π.3.3. Αύξηση ενεργών μετακινήσεων**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επιλογές καθημερινής μετακίνησης και συμπεριφοράς
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις και επεξεργασία δεδομένων που έχουν συλλεγεί μέσω των ευφυών συστημάτων ματαφορών που θα λειτουργήσουν στον Δήμο.
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστών και αποστάσεων ανά μέσο μετακίνησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 19: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.3.4

Ονομασία Δείκτη	**Π.3.4 Αύξηση της έκτασης οδών ήπιας κυκλοφορίας**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) αστικών οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Ψηφιοποίηση νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας 3) Υπολογισμός μήκους νέων οδών ηπίας κυκλοφορίας 4) Υπολογισμός ποσοστού νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας ως προς το συνολικό οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω

Πίνακας 20: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.4.1

Ονομασία Δείκτη	**Π.4.1. Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας**
Μονάδα μέτρησης	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός οικισμών του Δήμου
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Πλάτος πεζοδρομίου ανά οδικό τμήμα
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή τιμής πλάτους σε πεζοδρόμια που έγιναν παρεμβάσεις 3) Υπολογισμός μέσου πλάτους πεζοδρομίου στο σύνολο του αστικού χώρο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω

Πίνακας 21: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.4.2

Ονομασία Δείκτη	**Π.4.2. Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Αιγάλεω
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή των οδών που μετά από παρεμβάσεις έχουν ράμπες ΑμεΑ 3) Υπολογισμός ποσοστού νέων οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Αιγάλεω ως προς το συνολικό οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω

Πίνακας 22: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.4.3

Ονομασία Δείκτη	**Π.4.3. Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό συνολικής επιφάνειας κάλυψης της περιοχής με δημόσια συγκοινωνία
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή του επιπέδου κάλυψης περιοχής με μέσα της δημόσιας-δημοτικής συγκοινωνίας 3) Υπολογισμός του νέου ποσοστού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας στο Αιγάλεω
Απαιτούμενα λογισμικά	QGiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω

Πίνακας 23: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.5.1

Ονομασία Δείκτη	**Π.5.1. Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης**
Μονάδα μέτρησης	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων μικροκινητικότητας ανά 500 κατοίκους
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Θέσεις σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αιγάλεω
Βασικά βήματα υπολογισμού	Χαρτογράφηση σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων
Απαιτούμενα λογισμικά	QGiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω

Πίνακας 24: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.5.2

Ονομασία Δείκτη	**Π.5.2. Αύξηση ενεργών μετακινήσεων**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επιλογές καθημερινής μετακίνησης και συμπεριφορά
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις και επεξεργασία δεδομένων που έχουν συλλεγεί μέσω των ευφυών συστημάτων ματαφορών που θα λειτουργήσουν στον Δήμο.
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστών και αποστάσεων ανά μέσο μετακίνησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 25: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.5.3

Ονομασία Δείκτη	**Π.5.3. Μείωση χρήσης αυτοκινήτου**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό ταξιδιών με ΙΧ αυτοκίνητο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επιλογές καθημερινής μετακίνησης και συμπεριφοράς
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις και επεξεργασία δεδομένων που έχουν συλλεγεί μέσω των ευφυών συστημάτων ματαφορών που θα λειτουργήσουν στον Δήμο.
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστών και αποστάσεων ανά μέσο μετακίνησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 26: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.6.1

Ονομασία Δείκτη	**Π.6.1. Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό των στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας που διαθέτουν σύστημα τηλεματικής
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Το σύνολο των στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας-Οδικό δίκτυο.
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αιγάλεω
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή του επιπέδου εξυπηρέτησης των στάσεων με χρήση νέων τεχνολογιών τηλεματικής 3) Υπολογισμός του ποσοστού στάσεων που διαθέτουν σύστημα τηλεματικής
Απαιτούμενα λογισμικά	QGiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω

Πίνακας 27: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.6.2

Ονομασία Δείκτη	**Π.6.2. Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bike sharing system, e-scooters κτλ.)**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό των Θέσεων καινοτόμων μέσων μετακίνησης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Θέσεις καινοτόμων μέσων μετακίνησης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αιγάλεω
Βασικά βήματα υπολογισμού	Χαρτογράφηση σταθμών καινοτόμων μέσων μετακίνησης
Απαιτούμενα λογισμικά	QGiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω

Πίνακας 28: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.7.1

Ονομασία Δείκτη	**Π.7.1. Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων**
Μονάδα μέτρησης	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός, θέσεις, σοβαρότητα τροχαίων συμβάντων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδια τροχαία, ΕΛΣΤΑΤ
Βασικά βήματα υπολογισμού	Επεξεργασία δεδομένων από ΕΛΣΤΑΤ και σύγκριση με δεδομένα Τροχαίας.
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω

Πίνακας 29: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.7.2

Ονομασία Δείκτη	**Π.7.2. Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου**
Μονάδα μέτρησης	Μείωση (σε ποσοστό) των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός, θέσεις, σοβαρότητα τροχαίων συμβάντων σε επικίνδυνους κόμβους του Δήμου
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδια τροχαία, ΕΛΣΤΑΤ
Βασικά βήματα υπολογισμού	Επεξεργασία δεδομένων από ΕΛΣΤΑΤ και σύγκριση με δεδομένα Τροχαίας πριν και μετά από τις ενέργειες παρέμβασης .
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω

Πίνακας 30: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.7.3

Ονομασία Δείκτη	**Π.7.3. Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (4/5) έως πολύ (5/5) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αξιολογήσεις αντιληπτής ασφάλειας
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου εντός 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός αποτελεσμάτων αξιολόγησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 31: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.7.4

Ονομασία Δείκτη	**Π.7.4. Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) εκτέλεσης έργων ασφαλτόστρωσης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αξιολογήσεις αντιληπτής ασφάλειας
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αιγάλεω
Βασικά βήματα υπολογισμού	Καταγραφή έργων ασφαλτόστρωσης
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω

Πίνακας 32: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.8.1

Ονομασία Δείκτη	**Π.8.1. Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό ερωτηθέντων που δηλώνει υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Συμμετοχή στην αξιολόγηση του κυκλοφοριακού, πολεοδομικού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού της περιοχής
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου εντός 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός αποτελεσμάτων αξιολόγησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 33: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.9.1

Ονομασία Δείκτη	**Π.9.1. Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας**
Μονάδα μέτρησης	Χρόνος καθυστέρησης (σε λεπτά) των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας κατά τις ώρες αιχμής
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αξιολόγηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου εντός 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός αποτελεσμάτων αξιολόγησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 34: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.9.2

Ονομασία Δείκτη	**Π.9.2. Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις**
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός οργανωμένων χώρων στάθμευσης και νούμερο θέσεων στάθμευσης που παρέχει ο κάθε χώρος.
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Νέοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης (park n ride)
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αιγάλεω
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Χαρτογράφηση νέων οργανωμένων χώρων στάθμευσης σε περιβάλλον GIS 2) Υπολογισμός αριθμού νέων θέσεων στάθμευσης για κάθε χώρο.
Απαιτούμενα λογισμικά	QGiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών)
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω

Πίνακας 35: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.9.3

Ονομασία Δείκτη	**Π.9.3. Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αξιολογήσεις υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός μέσου επιπέδου ικανοποίησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δημος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 36: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.11.1

Ονομασία Δείκτη	**Π.11.1. Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας**
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός μικρών κέντρων εφοδιαστικής αλυσίδας που λειτουργούν μέσα στα όρια του Δήμου, καθώς και ποσοστό του Δήμου το οποίο εξυπηρετείται από ένα έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Μικρά κέντρα εφοδιαστικής αλυσίδας και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας στον Δήμο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δημος Αιγάλεω
Βασικά βήματα υπολογισμού	Χαρτογράφηση μικρών κέντρων εφοδιαστικής αλυσίδας που λειτουργούν μέσα στα όρια του Δήμου, καθώς και χαρτογράφηση των περιοχών του Δήμου που εξυπηρετούνται από ένα έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, QGiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών)
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δημος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 37: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.11.2

Ονομασία Δείκτη	**Π.11.2. Εφαρμογή συστήματος air-mobility**
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό εφαρμογής του συστήματος air-mobility
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Σταθμοί εξυπηρέτησης του συστήματος air-mobility στον Δήμο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δημος Αιγάλεω
Βασικά βήματα υπολογισμού	Χαρτογράφηση των σταθμών εξυπηρέτησης air-mobility
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, QGiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών)
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δημος Αιγάλεω (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Για την παρακολούθηση των δεικτών, ο Δήμος Αιγάλεω οφείλει να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό τα χωρικά δεδομένα, τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια του ΣΒΑΚ. Είναι πλέον δυνατή η δημιουργία μιας γεωγραφικής βάσης πληροφοριών, η οποία θα πρέπει να ενημερώνεται ανά τακτά χρονικά διάστημα προκειμένου να εξάγονται νέοι υπολογισμοί δεικτών. Είναι αναμφίβολο ότι η συγκεκριμένη βάση δεδομένων θα βοηθήσει την προετοιμασία και άλλων μελλοντικών μελετών και ειδικών σχεδίων. Νέες έρευνες ερωτηματολογίου σχετικά με το κόστος και το μέσο μετακίνησης, την αντιληπτή ασφάλεια και την ικανοποίηση των επιχειρήσεων οφείλονται να πραγματοποιηθούν σε 5, 10 και 15 χρόνια από την ολοκλήρωση του παρόντος ΣΒΑΚ.

Κάθε 5 χρόνια, θα πρέπει να πραγματοποιείται έρευνα σχετικά με τη διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων, ώστε να εξετάζεται και η αποτελεσματικότητα των πολιτικών υπέρ της ηλεκτροκίνησης. Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και αστικού θορύβου και ρύπανσης προτείνεται να πραγματοποιούνται κάθε 2ετία ή να υπάρχουν συστήματα συνεχούς παρακολούθησης.

Ο αριθμός των τροχαίων συμβάντων θα πρέπει να συλλέγεται και να αναλύεται ανά έτος, ώστε ο Δήμος να παρεμβαίνει άμεσα σε περίπτωση μη αναμενόμενων αυξήσεων ή όποτε δεν τηρούνται τα ποσοστά μείωσης που έχουν τεθεί.